

Stockholms Stadsbyggnadskontor  
Fleminggatan 4  
Att: Ulla-Britt Wickström  
104 20 Stockholm

ReFo skr 725

Stockholm 2007-10-31

### **Remissyttrande över ombyggnad av Slussen (Dp 2005-08976-54)**

Kollektivtrafikant Stockholm, som bildades 1997, är en konsumentorganisation för dem som reser med SL-trafiken i Stockholms län. Vi ger trafikanterna en röst och bildar opinion för att mer resurser ska gå till högkvalitativ kollektivtrafik. Kollektivtrafikant Stockholm samarbetar med Resenärsforum, som är kollektivresenärernas riksorganisation.

#### **Sammanfattning**

1. Nya Slussen måste planeras för **genomgående spårvägstrafik**, med bra hållplatslägen, både från Katarinavägen till Skeppsbron och Kornhamnstorg och från Hornsgatan till Skeppsbron. Den genomgående spårvägstrafiken ska kunna omfatta både stomlinjerna, Tvärspårvägen och spårvägen från Nacka och Saltsjöbaden.
2. **Lås inte fast förutsättningarna i nuvarande trafikstruktur** med viss andel biltrafik och kollektivtrafik med ändhållplats vid Slussen.
3. **Tydligt reserverade spårvägsreservat för högklassig spårvägstrafik** med hög kapacitet krävs.
4. **Samlade hållplatslägen** som ger resenärerna god orienterbarhet.
5. God kontakt från **Djurgårdsfärjan och skärgårdsbåtarna** vid Röntmästartrappan till T-banan
6. **Inga nya hus på Södermalmstorg**

7. Slussen är en **trafikapparat och mötesplats**, främst för kollektivtrafik, fotgängare och cyklister, men ska också fungera för personbilar och distributionsbilar. **Slussen är inte enbart en estetisk fråga som gäller hur själva trafikapparaten ser ut i fågelperspektiv. Den viktigaste estetiska frågan gäller utblicken och utsikten för medborgarna, stockholmarnas stolthet.**
8. Genomgående spårvägstrafik **minskar trycket** på den hårt belastade tunnelbanestationen Slussen eftersom ca 100 tusen slipper byta där. Dessutom möjliggör genomgående spårvägstrafik att **behovet av en dyr tunnelbana till Nacka elimineras**.
9. Den planerade **bussterminalen kan utgå eller bli tillfällig** om genomgående spårvägslinjer inrättas. Bussterminalens volym utnyttjas för angelägnare verksamhet, exempelvis kan kommersiell verksamhet. Den kan elimineras när tunnelbana byggs till Nacka eller när genomgående spårvägslinjer inrättats.

### **Slussen är i första hand en trafikapparat, där stockholmarnas resor ska tillgodoses**

Slussen har alltid varit en trafikmaskin - de tävlingar som nu har ägt rum har huvudsakligen tagit fasta på estetik och möjligheter till ny exploatering i form av bebyggelse. Utan att ta ställning till vilket alternativ som är bäst i framtiden anser vi att det är att vilseföra allmänheten att påstå att Slussens huvudsakliga funktion även i framtiden kommer vara något annat än en knutpunkt för kommunikation i alla väderstreck.

Näst efter T-centralen är Slussen den största knutpunkten för kollektivtrafiken i Stockholm. Vi anser att denna aspekt borde ha vägt tyngre i tävlingsförutsättningarna eftersom kollektivtrafikens utformning är helt avgörande för slussens funktionssätt. Tävlingsproceduren visar att det är en olycklig organisatorisk lösning att landstinget ensamt ska ansvara för kollektivtrafiken då det är staden som har planeringsansvaret och kontroll över gatumarkens användning. En stor risk som föreningarna ser är att kollektivtrafikens behov försummas till förmån för spektakulära byggprojekt och biltrafik.

**De som passerar Slussen** varje dag kan bara **räknas i antal personer**, oavsett om man sätter foten på marken eller ej. Antalet personer som passerar Slussen är 700 tusen med tunnelbanan, varav 121 tusen stiger på tunnelbanan, och 121 tusen stiger av tunnelbanan, 50 tusen passerar Slussen i stombusslinjerna och andra innerstadsbusslinjer, och 84 tusen stiger av eller på SLs bussar (inkluderande SLs förortsbussar), 18 tusen stiger av eller på Saltsjöbanan, och med Djurgårdsfärjan, inklusive vid Ränthästartrappan angörande skärgårdsbåtar, görs 2 milj resor per år. Slussen passeras av 25 tusen cyklister och 30 tusen gående passerar slussgraven, oräknat dem som enbart besöker Ryssgården eller åker Katarinahissen. Därtill kommer 90 tusen bilförare och passagerare som passerar Slussen (75 tusen fordon, varav en fjärdedel distributionsbilar). Kollektivtrafiken är alltså starkt dominerande. **Slussen har en oerhörd betydelse för kollektivtrafiken**, och dess betydelse kommer att öka än mer i framtiden. Kollektivtrafiken avses redan idag öka i absoluta tal och i relativ betydelse, något som ytterligare kommer att accentueras genom klimatfrågans nu

erkänt större tyngd. Den ökade kollektivtrafiken kan komma att uppgå till en fördubbling eller mer, vilket kräver ökad kapacitet. Den uppnås genom tätare trafik, kapacitetsstrakare fordonsenheter, och genom effektivare hållplatser. Gatuutrymmet måste användas effektivare. Antalet bytande vid Slussen kan inte fortsätta att öka, utan många bör istället passera Slussen utan byte. De nya Slussen måste byggas hållbar för framtiden. Kollektivtrafiken är mycket yteffektivare än biltrafik. Tunnelbanestationen Slussen är mycket hårt belastad och betraktas som en plats med obehagligt mycket trängsel.

### **Viktigaste nord-syd-förbindelsen för cykeltrafiken**

Slussen är cyklisternas viktigaste förbindelse mellan Stockholms norra och södra delar. Under högsäsongen passeras Slussen av cirka 25 000 cyklister per dygn. Det är betydligt mer än Västerbron och Essingebron tillsammans. Dessa är inget alternativ för dem som väljer Slussen. Cykeltrafiken har ökat mycket kraftigt i Stockholm. Den har fördubblats sedan början av nittiotalet, liksom också cyklisternas andel av den totala fordonstrafiken. Stadens mål är att cyklandet fortsatt ska öka under alla tider på året enligt den plan som beslutats av kommunfullmäktige (Cykelplan 2006 för Stockholms innerstad). Det är särskilt viktigt att förbättra förhållandena vid Slussen. Det är en kritisk knutpunkt som uppvisar stora brister i fråga om såväl framkomlighet som trafiksäkerhet, särskilt på några ställen med stora kapacitetsproblem under högtrafiktid.

### **Bygg inte skymmande hus**

Kollektivresenärerna har ett starkt krav på utblick och utsikt när de passerar Slussen. Det är helt uteslutet att bygga ett hus på Södermalmstorg, som hindrar utblicken mot Riddarfjärden. Det är inget annat än klåfingrig exploateringslusta, som måste avvisas omgående. Det är av samma karaktär som det flytande hotellet i Riddarfjärden (som hade givits ett avsiktligt förledande namn av "kallbadhus"). Exploatering har sin roll och sin plats, men exploatering ska inte äga rum i Stockholms käraste utsikter. Och här är det kollektivresenärerna mer än några andra som är intressenter. Inga nya hus ska byggas vid Södermalmstorg eller på andra platser som hindrar utsikten.

För det första njuter resenärerna av sin stad just när man passerar Slussen. Alla resenärer betraktar sin stad och beskådar utsikten åt ena och andra hållet medan man färdas genom Slussens trafikapparat. Stockholms stads verkliga lokaliseringsfaktor, Söders bergsbranter som korsas av rullstensåsen, som bildar Gamla stan och Brunkebergsåsen, den är en av alla dessa fascinerande utblickar. Alla ser sina favoritvyer. Många upplever vyerna med stolthet och tittar på det varje dag. Utblickarna åt Saltsjön och över Riddarfjärden tillhör stockholmarnas omistliga värden. Stockholm ska ta vara på sin egenskap av staden på vattnet. Detta är livskvalitet och stadsmiljö, som måste tillmätas stort värde.

### **Krav att spårväg ska gå i Katarinavägen, Skeppsbron och Kornhamnstorg**

Slussens roll för kollektivtrafiken kommer av allt att döma att öka i takt med att biltrafiken, inte minst på grund av klimatskäl, minskar. Vi ser som ett troligt scenario att Slussen blir ett nav i ett utbyggt spårvägsnät. Det gäller bland annat stomlinjerna i innerstan. Stomlinje 2 går i Katarinavägen och fortsätter på Skeppsbron mot Norrmalmstorg, Stureplan och Norrtull.

Stomlinje 3 går också i Katarinavägen och fortsätter sedan via Kornhamnstorg, Tegelbacken och Hantverkargatan mot Karolinska. **Utformningen av den nya Slussen måste vara sådan, oavsett vilken arkitektonisk lösning som väljs, att stomlinjerna kan utgöras av spårvagnstrafik som kan gå i Katarinavägen både mot Skeppsbron och mot Kornhamnstorg.**

Redan när Saltsjöbanan konverteras till spårväg och kopplas ihop med Tvärbanan vid Danvikstull kommer antalet spårvägsresenärer från Hammarby Sjöstad att öka, liksom antalet resenärer med en turtätare Saltsjöbana. För dessa trafikanter är det **viktigt att spårvagnarna på de nya spårvägslinjerna kan fortsätta på Skeppsbron till Norrmalmstorg.** De kan ansluta till stomlinjernas spår i Katarinavägen istället för att vända på terminalen vid Slussen. Möjligheten finns att ansluta den dubbelspåriga nya tunneln genom Katarinaberget genom en mynning ut till Katarinavägen. **En stor del av resenärerna Hammarby Sjöstad, från Nacka och från inre Värmdö kommer att vara mycket bättre betjänta av genomgående spårvagnar som passerar Slussen direkt till vidare resmål i innerstan.** Eventuella byten som sker på andra ställen blir färre, enklare och smidigare och förorsakar mindre bekymmer (t ex vid Norrmalmstorg eller Tegelbacken). Sträckan från Nacka via Slussen mot Skeppsbron och Hamngatan-Norrmalmstorg är för övrigt en sträcka som redan idag trafikeras av en av SLs turtätaste busslinje, nr 71, som är mycket hårt belastad. Den är redan i sig en orsak att ersätta buss med spårvagn, både av kapacitetsskäl och av miljöskäl. Byten är ingen fördel och ingen nödvändighet, byten är en störning.

En ändhållplats i berget som SL hittills förespråkat skapar **kapacitetsproblem för trafiken** på grund av att fordonens vändningar tar längre tid än passager. Ankommande spårvagnstågsätt ska tömmas på avstigande, påstigande ska därefter gå ombord och tågen måste vänta på varandra på korsande spår. För **resenärerna** kommer byten mellan en underjordisk station för Saltsjöbane- och Tvärspårvägarna och tunnelbanan att kräva extra sex-sju minuter inklusive gångtider. Tunnelbanans plattformar är hårt belastade och fyllda med människor redan idag. **Tanken att ytterligare resenärer ska stimuleras till ett ökat kollektivresande och sedan hamna i denna trängsel är inte en framtidsplanering värd namnet.**

Det kan förmodas att en framtida spårtrafikförsörjning av Värmdösektorn kommer att ansluta till Saltsjöbanans och Tvärspårvägens station i Katarinaberget vid Slussen. Denna underjordiska station kan antagligen ha tillräcklig kapacitet för vissa enstaka snabbtåg från Värmdö, som ska vända vid Slussen. En närliggande framtida lösning kan vara att Tvärspårvägens och Saltsjöbanans spårvagnar - alla eller somliga - istället kan gå in mot Slussen via Folkungagatan och Katarinavägen, varvid de inte belastar terminalstation i berget. Denna kapacitetsförstärkning kan komma att behövas, tillsammans med den nya tunneln, för att klara en starkt **ökad spårtrafikförsörjning av Värmdösektorn.** Genom ökad spårtrafikförsörjning **elimineras också behovet av en underjordisk bussterminal vid Slussen.**

Dessutom ska den **tekniska förutsättningen finnas att ersätta busslinjerna i Hornsgatan mot Skeppsbron med spårvagn.**

**Att låta all spårburen kollektivtrafik även i fortsättningen ha sin ändstation i en terminal inne i Katarinaberget är att konservera en mycket dålig kollektivtrafiklösning.** Den är dålig därför att den leder till **byten** i onödan, och den är dålig därför att den underjordiska stationen kommer att få **kapacitetsproblem**. De tre spår som planeras kommer att åstadkomma alltför långa väntetider för en turtät spårtrafik.

### **Kollektivresenärer vill inte byta färdmedel - obekvämt och skapar extra väntan**

Att behöva byta färdmedel är negativt i sig, oavsett hur bytet går till. **Varje avbruten resa**, som kräver ny ombordstigning och att söka upp en ny plats är ett **störningsmoment**. Dessutom uppstår gångtider och väntetider som resenärerna upplever som tre till fem gånger så störande som vanlig restid. Denna värdering finns belagd i en mängd vetenskapliga undersökningar, och sådana negativa upplevelser leder till att färre personer väljer att resa kollektivt. Eftersom samhällets strävan är att öka kollektivresandet, måste den naturliga åtgärden vara att minska bytena så långt möjligt. Byten ska undvikas för att kollektivtrafiken ska bli attraktiv. För dem som fortfarande kommer att byta vid Slussen är det viktigt att hållplatslägena är så belägna att det blir en kort gångväg till andra linjer.

Vid nedläggningen av spårvägstrafiken 1967 nedprioriterades även kollektivtrafiken genom att spårfilerna slopades och de tidigare samlade hållplatsområdena splittrades utefter kantstenarna för att skapa större utrymme för biltrafiken. Efter 40 år har synen på storstadsbilismen förändrats både i omvärlden och i Stockholm. En nyorientering på det trafikpolitiska området har lett fram till en rad uppmärksammade kursförändringar. Ett viktigt mål är nu att styra över resandet från enskilda fordon till allmänna samfärdsmedel. Även i Stockholm kan en kapacitetsstark spårburen kollektivtrafik i en nära framtid förväntas utgöra stommen i innerstadens transportsystem, liksom fallet är i allt fler europeiska miljonstäder. **Det nya Slussen ska givetvis ta sikte på att tillfredsställa framtidens transportbehov** i en växande storstadsregion. Detta kräver ett effektivare utnyttjande av tillgängligt gatuutrymme. **Föreliggande programförslag saknar en långsiktig strategi för kollektivtrafikförsörjningen. Dessutom saknas analyser av kollektivtrafikens framkomlighet i förslagen.**

Busstrafiken från förorterna flyttades till Slussen under 1970-talet när Björknäsbusarna fick flytta från Borgmästargatan/Tjärhovsgatan till Slussen, och Södertörnsbusarna, som vänt vid Skanstull, fick också flytta till Slussen. **Den undermåliga kvaliteten i bussterminalen vid Slussen har inte ökat attraktiviteten för kollektivtrafiken.**

Det har diskuterats att bygga en **tunnelbanelinje från Kungsträdgården till Nacka**. En sådan kommer att behöva byggas under Strömmen och kommer att kräva mycket höga byggkostnader. En mycket intressant effekt av att inrätta genomgående spårvägslinjer genom Slussen är att dramatiskt förbättrade resmöjligheter utan byten uppstår. Alla byten kräver tid och obekvämlighet. **Genomgående spårvägslinjer** mot Skeppsbron-Norrmalmstorg-Stureplan eller mot Värtan och mot Tegelbacken-Hantverkargatan-Karolinska **gör att Slussens T-station kan avlastas med cirka 100 tusen bytesresenärer per dag**. Detta ökar

kapaciteten och bekvämligheten. Därtill **elimineras behovet av att bygga tunnelbanan till Nacka.**

### **Funktionshinderades resor, restid och sittplatser**

Byten är särskilt negativa för funktionshinderade resenärer. Även av den orsaken, liksom för att Stockholm har ambitionen att bli **världens mest tillgängliga stad år redan år 2010**, måste attraktiv kollektivtrafik med genomgående spårvagnstrafik utan byten vid Slussen eftersträvas. Moderna **lågolvsspårvagnar är dessutom tillgängliga i gatunivån** på ett sätt som inte tunnelbana eller andra underjordiska färdmedel är. Den som hittat en sittplats i ett fordon vill ogärna lämna den och riskera att få stå resten av resan. Det talar också för att spårvagnarna ska passera Slussen, varken tvärspårsvägen eller Saltsjöspårsvägen ska vända där.

### **Byten för färjeresenärer och skärgårdsbåtsresenärer**

Slussen är en trafikplats även för alla dem som reser med Djurgårdsfärjan och med skärgårdsbåtarna som lägger till vid Ränthästartrappan. I tidigare tävlingar om Slussen har en idéutformning visats hur Slussens tunnelbanestation har knutits samman med Djurgårdsfärjan via en direkt gångbro. Oavsett vilken lösning som väljs för Slussens framtida utformning måste nödvändigtvis Djurgårdsfärjan och skärgårdsbåtarna få en fullgod anknytning till tunnelbanan vid station Slussen. Denna uppgift är ett krav i en stad som sätter en ära i att vara staden på vattnet.

---

Som ett exempel på hur spårvägslinjerna bör läggas in bifogas en av förslagsskisserna med komplettering. **(Bilaga)**

*Stella Fare*

Stella Fare  
Vice ordförande  
Kollektivtrafikant Stockholm  
tfn 073-571 79 74

*Kurt Hultgren*

Kurt Hultgren  
Generalsekreterare  
Resenärsforum  
tfn 0707-88 44 77