

Stockholm 2011-06-19

Till
Stadsbyggnadskontoret
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Nacka, Söderorts Naturskyddsförening och Värmdö Naturskyddsförening angående förslag till detaljplan för Slussen (DP 2005-08976-54)

Sammanfattning

- Förslaget kommer att försvåra arbetet med att nå klimatmålen och en anpassning till förändrade resmönster för kollektivtrafik.
- Vi vänder oss emot att biltrafiken står i fokus i förslaget. Faktum är förslaget ser till att avsätta 75 procent (6 av 8 körfält) av körfälten för i huvudsak ett transportslag (privatbilen).
- När den nödvändiga förlängningen av tunnelbanan till Nacka genomförs kommer den planerade bussterminalen att vara kraftigt överdimensionerad. Minska terminalen och satsa pengarna på exempelvis ytterligare spårtrafik.
- Med en portal för trängselskatt kan behovet av körfält för bilar begränsas till fyra.
- Genomför ett nytt plansamråd med Slussen och bussterminalen samtidigt.
- Den viktigaste funktionen Slussen har är att vara en bytesplats för resanden med kollektivtrafik. Det är det syftet som bör stå i fokus när man planerar hur Slussen ska utformas.
- Förslaget intar en alldeles för defensiv hållning när det kommer till cyklisterna. De reella satsningarna på cyklisterna svarar upp dåligt mot de behov som finns redan idag.
- Mer grönt kommer att göra Slussen mer attraktivt. Planera parkerna så att de fungerar som spridningsöar för Stockholms djur- och växter.
- Vi säger nej till glasbyggnaderna då de kommer kräva oerhörda mängder energi för uppvärmning och avkyllning och upplevelsen av Stockholms landskapsprofil försvinner också delvis.
- Planera för en framtida havsnivåhöjning i linje med den senaste forskningen.

Inledning

Stockholms stad har lagt fram ett förslag till ny detaljplan för Slussen, del av fastigheten Södermalm 7:85 m.fl. Planen syftar till att möjliggöra ombyggnation av Slussenområdet med ny- och ombyggnation av funktioner och ytor för kollektivtrafiken samt för publika platser, gator och kajer. Planen syftar också till att möjliggöra nybyggnation av slussränna samt nya avbördningskanaler från Mälaren till Saltsjön.

Naturskyddsföreningen i Stockholms län

www.naturskyddsforeningen.se/stockholm

Kansli
Norrbackagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
80 20 16 – 31 38

Trots en lång historia med många förslag har inget av dem haft hållbar utveckling i fokus, detta gäller även det nu liggande förslaget. Det påstås att det nu aktuella förslaget har utformats efter kollektivtrafikens, cyklisters och gåendes behov, något som vi inte håller med om. Därför behöver man titta på Slussen utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Biltrafiken kan inte stå i fokus på det sättet som förslaget visar om vi ska kunna nå de regionala klimatmålen (minus 30 % enligt RUFSS 2010).

Vi ser både positiva och negativa inslag i det utställda förslaget. Den sammanlagda bilden är dock att det utställda förslaget lider stor brist på en långsiktigt hållbar samhällsplanering. Istället för att skriva ett helt nytt kapitel i Slussens historia där de ekologiska ramarna utgör en bärande länk i utformningen av Slussen, lyfter staden in perspektiv som hör dåtiden till. Det gäller såväl privatbilism som energislukande byggnader.

Slussenområdet är på många sätt unikt i Stockholm vad gäller läge och förutsättningar för en attraktiv och modern stad. Att planera utifrån ett långsiktigt hållbarhetsperspektiv vid en så stor byggnation som den vid Slussen bör vara en självklarhet, inte minst med tanke på vilka globala utmaningar vi står inför på miljöområdet. Förslaget kommer emellertid att försvåra arbetet med att nå klimatmålen och en anpassning till förändrade resmönster för kollektivtrafik.

Föreningarna ser det som att huvudstaden har en unik chans att göra ett tydligt miljömedvetet vägval i och med ombyggnaden av Slussen. Trenden i många europeiska städer är att byta strategi och helt och fullt satsa på de gröna alternativen som innebär bl.a. generöst byggda cykelbanor, kollektivtrafik och social-ekologiskt stadsbyggande m.m. Med det nu utställda förslaget missar huvudstaden denna unika chans.

I planeringssammanhang är det även viktigt att fråga sig för vem man planerar. I och med att man planerar en åtta-filig motorväg verkar det som att bilisterna är den viktigaste målgruppen för nya Slussen. Vi menar att fokus istället bör ligga på gångtrafikanter, cyklister och kollektivtrafikresenärer. Vi menar att staden inte haft detta fokus i planeringen trots att man upprepade gånger påstår det i planhandlingarna.

Planprocessen

Vi finner det mycket anmärkningsvärt att bussterminalen har lyfts ur Slussenplanen till en egen detaljplan som är på samråd samtidigt som Slussenplanen är på utställning. Vi anser att två planer som är så intimt beroende av varandra inte bör ligga i olika skeden i planprocessen. Detta eftersom man inte kan ta beslut om Slussenförslaget utan att det påverkar bussterminalen och tvärtom. Om man antar nuvarande Slussenförslag har man begränsat handlingsutrymmet för bussterminalens placering och utformning. Vi undrar om detta är förenligt med PBL.

Enligt vår uppfattning måste man genomföra ett nytt plansamråd där både Slussen och bussterminalen tas upp samtidigt. Önskvärt vore att man tar ett helhetsgrepp på hur kollektivtrafiken från Nacka/Värmdö in mot Stockholm ska se ut i framtiden.

Kollektivtrafik

När Slussen nu byggs om borde man ta chansen att planera långsiktigt för kollektivtrafiken från Nacka och Värmdö. Man borde förutsättningslöst titta på hur man på bästa sätt kan öka kollektivtrafikandelen rejält från dagens nivå. Vi anser inte att förslaget tillgodoser behovet av en kraftigt förbättrad kollektivtrafik från Nacka och Värmdö, två av länets snabbast växande kommuner. Tvärtom kommer förslaget dels att försvåra arbetet med att nå klimatmålen och dels försvåra en anpassning till förändrade resmönster för kollektivtrafik. Det råder en obalans mellan hur mycket yta som tillförskrivs kollektiva färdmedel och bilar.

Den viktigaste funktionen Slussen har är att vara en bytesplats för resanden med kollektivtrafik. Det är det syftet som bör stå i fokus när man planerar hur Slussen ska utformas. Det ska vara lätt och smidigt att byta från ett trafikslag till ett annat och det ska gå fort. Det verkar som att Stockholms stad inte har något djupare samarbete med Nacka och Värmdö i denna fråga. Det är för oss självklart att dessa tre kommuner bör ha ett mycket tätt samarbete, tillsammans med landstinget, för att lösa denna för ost-sektorn helt avgörande framtidsfråga.

Det är mycket bra att man i förslaget öppnar för framtida kollektivtrafik på vattnet samt en spårväg Södermalm-City och det är också bra att Saltsjöbanan är kvar i planen. För att vara säker på att kunna optimera för kollektivtrafiken bör man dock räkna med en förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka. Med en bättre tunnelbana är det rimligt att tänka sig att många resenärer väljer denna framför bussar från Nacka och Värmdö men att man också aktivt styr över resande från buss till T-bana. Sammantaget gör det att antalet bussresenärer inte kommer att öka enligt prognoserna. Det gör att den planerade bussterminalen sannolikt kommer att vara överdimensionerad. Ett alternativ är då att minska terminalens storlek och istället lägga pengarna på ytterligare spårvägar eller på tunnelbanan till Nacka. Detta innebär dock inte att man ska acceptera de, jämfört med nuläget, längre avstånden för byte mellan buss och tunnelbana i den nya bussterminalen. Bekväma omstigningar är oerhört viktigt om kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Det bästa är såklart att ha så få byten och omstigningar som möjligt då dessa alltid uppfattas som negativt av resenärerna.

Biltrafik

Det framlagda förslaget med en passage över till Gamla Stan med åtta parallella filer talar för sig själv. Det är privatbilen som ska fram. Av åtta körfält tillägnas sex stycken i huvudsak privatbilister. I detta sammanhang är det intressant att läsa i Fördjupnings-PM Trafik, ty här står att *”framkomligheten för biltrafiken i det omgivande gatunätet sätter gränsen för hur stor prestanda som kan utnyttjas i Slussen”*. Denna formulering, tillsammans med bilderna på bron, bekräftar förslagets idé om att passagen mellan Södermalm och Gamla Stan ska präglas av en hög andel biltrafik, och den andelen kunde tydligen blivit högre om inte det omgivande gatunätet satt käppar i hjulet.

Beskrivningen av bron mellan Södermalm och Gamla Stan i Fördjupnings-PM Trafik, anser vi vara vilseledande. I Fördjupnings-PM Trafik beskrivs bron som *”en traditionell stadsgatustruktur där trafiken samlas till några få huvudstråk”*. För det första är antalet filer fler än i motorvägsprojektet Förbifart Stockholm (som har sex filer), för det andra är det knappast någon *”stadsgatustruktur”* det handlar om. I själva verket påminner de åtta parallella filerna om en ren motorled. Samfundet S:t Erik beskrev i sin årsbok *Slussen vid Söderström* (2003) det trafikmaskineri vi har idag som ett *”motorvägskors”*. Det nya förslaget innebär att antalet filer blir något färre men det är mycket långt kvar till att vi kan börja prata om en stadsgata. Likaså är det långt kvar till att vi kan

kalla förslagets övre plan för ”torgplan”, bilplan är nog en bättre benämning såsom förslaget är utformat.

Stadens satsningar på biltrafik går igen i flera projekt, mest märkbart är Förbifart Stockholm men även projekt som Österleden finns med i översiktsplan 2010. På andra håll i Europa har man minskat utrymmet för bilarna till förmån för cyklister och gångtrafikanter. I t ex Paris har man tagit bort ett mycket stort antal parkeringsplatser, byggt ut den kollektiva trafiken och även anlagt gräsmattor kring spårtrafik som ser ut som vår tvärbana. Att Stockholm ska gå emot strömmen och bygga åttafiliga trafikleder mitt i stadskärnan, som sagt är bredare än Förbifarten, är absurt. Föreningarna anser att i ett första steg kan antalet körfält för privatbilar uppgå till två i vardera riktningen. Vartefter biltrafiken minskar pga trängselskatt, förbättrad kollektivtrafik och högre bensinpriser, kan antalet körfält reduceras till ett i vardera riktningen.

Samtidigt som förslaget vill driva igenom åtta parallella körfält mellan Slussen och Gamla Stan finns, enligt Fördjupnings-PM Trafik, en trafikplaneringsstrategi framtagen av Stockholms stad som pekar på lösningar som går stick i stäv med de idéer som den planerade ”motorleden”. Fördjupnings-PM Trafik skriver att trafikplaneringsstrategin pekar *”mot att vi måste planera så att det skapas möjligheter att förflytta en större mängd människor och gods i den befintliga infrastrukturen och på så sätt få ett bättre resursutnyttjande”*. Strategin sätter fingret på en stor problematik med det utställda förslaget och det är att förslaget med sin utformning av bron klart gynnar privatbilisterna, en grupp som karakteriseras av stor transportineffektivitet. Mätningar har visat att i regel åker en ungefär person i varje bil. Faktum är förslaget ser till att avsätta 75 procent (6 av 8 körfält) av körfälten för i huvudsak ett transportslag (privatbilen) som till största del går tom, bara ett av fem säten upptas i regel. Detta är inte hållbar samhällsplanering.

Förutom att reducera antalet körfält för bilisterna som vi redan varit inne på, bör en portal för trängselskatt anläggas vid Slussen så att trafiken mellan Södermalm och resten av innerstan begränsas. Systemet med trängselskatt i Stockholms stad kommer sannolikt att utvecklas mot den modell som finns i t.ex. London med flera zoner. På utställningen av Slussen kunde vi läsa att biltrafiken 2030 kommer ligga på samma nivå som idag. Målet bör givetvis vara att minska biltrafiken till Gamla Stan jämfört med idag. Med trängselskatter och andra åtgärder finns goda chanser att uppnå det målet till 2030.

Cykel och gångtrafikanter

Antalet cyklister dagligen i Stockholm är 150 000 och en fortsatt kraftig ökning av antalet är vänta. Cyklingen ses alltmer som ett modernt och hälsosamt sätt att nå klimatmålen och skapa en fungerande trafiksituation. För cyklisterna är det angeläget med enkla och snabba passagemöjligheter förbi området och inte minst bra parkeringsmöjligheter som är säkra och väderskyddade. Detta uppfylls inte av det nuvarande planförslaget.

Föreningarna anser att förslaget intar en alldeles för defensiv hållning när det kommer till cyklisterna. De reella satsningarna på cyklisterna, som har kunnat beskådas på utställningen och på olika bilder, svarar upp dåligt mot de behov som finns redan idag. Det enda riktigt positiva är cykelbanan som läggs parallellt med T-banespåret. I planbeskrivningen för (Slussen, 2011) redogörs för att antalet cyklister som passerar Slussen antas fördubblas till 2030, vilket skulle innebära att omkring 50 000 cyklister då kommer att passera Slussen varje dag. Detta innebär att cyklisterna med största sannolikhet blir ett markant inslag i stadsbilden vid Slussen. Idag passerar 30 000 bilar Slussen och enligt de prognoser som förslaget förlitar

sig på kommer det passera 30 000 bilar även 2030. Antalet cyklister vid Slussen kommer alltså vara större än antalet bilar år 2030, något som gör det angeläget att öka utrymmet för cyklisterna betydligt. Det är i stor utsträckning en säkerhetsfråga. Om cykelbanorna är bredare minskar risken för olyckor, som i värsta fall kan ha dödlig utgång.

I planbeskrivningen framhålls att ”*anläggningen tar höjd*” för den väntade ökningen av cykelpassager genom att anlägga breda gång och cykelbanor. Av detta syns mycket lite av i praktiken. Cykelbanorna på ömse sidor om den åttafiliga bron, där flest cyklister kommer att passera, får ett väldigt snålt tilltaget utrymme att röra sig på och då ska de dessutom samsas om utrymmet med gångtrafikanterna. Vid besök på utställningen framgick att det även skulle gå att cykla via bron på nedre plan som är avsedd för flanörer och liknande. Denna väg är dock inget reellt alternativ för de flesta cyklister då det blir en osmidig omväg i och med nivåskillnaderna på Södermalmssidan.

Om Stockholm ska bli världens mest tillgängliga stad borde det visa sig i det nya förslaget. Men i själva verket är det tvärtom, förslaget innebär försämringar för gående. Inte minst försämras tillgängligheten för rörelsehindrade människor.

Antagligen är det inte någon vidare idé att skapa en handelsplats på ett ställe som är så blåsigt som Slussen där det på grund av temperaturskillnader mellan Mälaren och Saltsjön ständigt skapas vindar.

Parker

Vi ställer oss kritiska till att Slussens gröna lunga idag, Sjöbergsplan, kommer att schaktas bort och de för Slussen nio karaktärsskapande popplarna avverkas. Givetvis bör Sjöbergsplan ses som en tillgång när förslagets större park anläggs. Med två parker kan andelen grönmark vid Slussen öka rejält. I och med ett varmare klimat kommer behovet av grönska i städerna att öka (grönskan kan sänka lufttemperaturen med en till två grader) och därför är det viktigt att tänka i ett långsiktigt perspektiv i planeringen och inte bara på vad som passar eller inte passar just nu.

I och med byggandet av nya Slussen kommer det att finnas en unik möjlighet att göra något annat än en traditionell park med bara gräsmattor och träd. Vårt förslag är att man planterar träd, buskar och blommor så att man skapar en funktionell mångfald som bidrar till Stockholms grönstruktur. De nya parkerna vid Slussen skulle kunna fungera som s.k. stepping stones (spridningsöar) för Stockholms rika djur och växtliv. På så sätt kan de nya parkmiljöerna inte bara utgöra välbehövliga rekreativa inslag i stadsmiljön utan också bidra till stadens ekologiska infrastruktur. Detta skulle kunna bli ett utmärkt exempel på hur man även i stadsmiljö kan främja att naturen skapar ekosystemtjänster åt oss.

Byggnader

De två glasbyggnader som planeras kommer med stor sannolikhet inte att uppfylla Boverkets normer för energiförbrukning. I och med att de är gjorda av glas kommer det gå åt mycket energi på vintern för att värma byggnaden och på sommaren för att kyla ner den. De kommer inte att vara så genomskinliga som man kan få intrycket av i förslaget utan de kommer att bli smutsiga av partiklar och olika föroreningar. Dessutom kommer de att skymma utsikten från Södermalmstorg och försämra upplevelsen av Stockholms landskapsprofil.

De planerade husen framför KF-husen gör också att Slussens speciella atmosfär försvinner. De är väldigt massiva, vilket kan komma att upplevas som trångt till skillnad mot dagens

Slussen som är väldigt ”luftig”. Till detta ska läggas att husen utanför KF kommer att skymma utsikten och ta vattenområde i anspråk.

Höjning av havsnivån

När man planerade Slussen förra gången hade man ingen aning om vilken otrolig samhällsutveckling som skulle ske under 1900-talet. Vi vet såklart inte vad som kommer att ske under de närmaste 100 åren heller, men i vissa avseenden tycker vi att man bör planera utifrån den kunskap vi ändå har idag. Arktiska rådet har nyligen skrivit i en rapport att man beräknar att havsnivån om 90 år kommer att vara mellan 90 cm och 1,6 m högre än idag. Det får många och stora följder för hela samhället. Vad gäller Slussen är det då viktigt att verkligen ta i beaktande vad som kan hända med tunnelbanan och se till att man i möjligaste mån undviker att få in saltvatten till Mälaren eftersom det skulle förstöra den som vattentäkt.

Mårten Wallberg
Ordf. Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Anna Nilsson
Ordf. Stockholms Naturskyddsförening

Ronny Fors
Ordf. Naturskyddsföreningen i Nacka

Monica Attebrant
Ordf. Söderorts Naturskyddsförening

Pella Thiel
Ordf. Värmdö Naturskyddsförening
