



Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Yttrande
2010-03-22

Yttrande över planförslag Slussen: S-Dp 2005-08976-54.

Härmed avger föreningen "Stockholms Sjögård - i dagligt tal "Sjögården"(www.sjogard.se) - vårt remissvar över planförslag Slussen: S-Dp 2005-08976-54.

Stockholms Sjögård

Föreningen "Stockholms Sjögård" är en samarbetsorganisation som bildades våren 2002. Stockholms Sjögård har över 60 föreningar och organisationer som medlemmar. Dessa representerar mer än hundratusen enskilda personer.

Sjögårdens verksamhetsområde omfattar Skeppsholmen – Kastellholmen – västra Djurgården, Varvsön Beckholmen inkl Stockholms lotsstation Rosenvik – kajerna från Nationalmuseum till Strandvägskajen vid Djurgårdsbron samt Nybroviken och Sjöhistoriska museet.

Bland Sjögårdens uppgifter kan nämnas att verka för att stärka maritima intressen i allmänhet och inom Sjögården i synnerhet. "Sjögård" är en benämning på en inhägnad bestående av pålverk som inhyser fartyg.



Notera den vackra integrationen mellan trafikslagen men varför bara på förförande bilder och inte i verkligheten.

Bakgrund

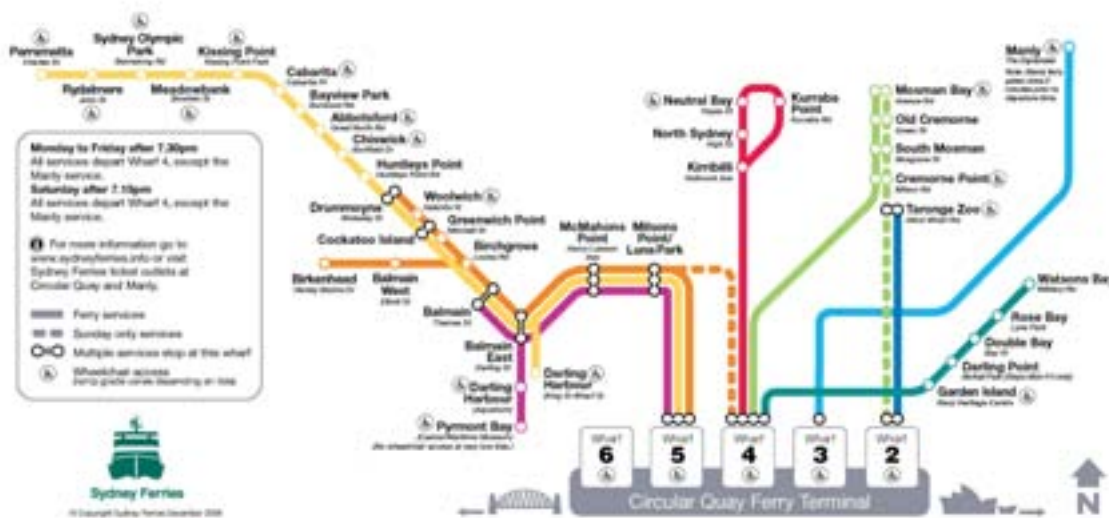
Stockholms Sjögård har i yttrande över regionplaner och översiktsplaner framhållit vikten av att bevara Stockholms identitet som en sjöfartsstad och därvid försvara och utveckla det maritima kulturarvet. En viktig del i denna utveckling är att se över den lokala sjötrafiken både som en aktiv del i person- och godstransporter i närområdet men också som ett miljöanpassat alternativ med relativt låga kostnader för utbyggd infrastruktur. Denna uppfattning delas också av ett flertal av Stockholms politiska partier och av de kranskommuner som kan dra nytta av och berörs av en utbyggd kollektivtrafik över vatten.

Stockholms Sjögård ser en direkt koppling till den verksamhet och det område som berör Sjögården dels genom att tillgängligheten till vitala delar av Nationalstadsparken ökar men också genom att sjötrafiken bidrar till att levandegöra de maritima verksamheterna och det maritima kulturarvet.

Det finns många goda exempel i andra regioner och länder på hur detta kan åstadkommas och det går inte att förbise det faktum att väginvesteringar och utbyggd järnvägstrafik över vattenområden är mycket dyr och många gånger omöjlig. Bärande för en vital kollektivtrafik över vatten är att alla trafikslag samordnas och att det är enkelt att byta trafikslag. I ett land med vårt klimat är det viktigt att byte av samfärdsmedel kan ske väderskyddat och utan begränsningar för dem som har funktionshinder. Det är också viktigt att byte mellan trafikslagen kan ske på ett säkert sätt utan att som trafikant passera trafikerade gator.

Stockholm har tidigare i andra frågor kring samhällsbyggnad hänvisat till Sydney och New York. Det innebär inte att Stockholms Sjögård i övriga frågor ser dessa regioner som referenser men låt oss titta på hur kollektivtrafiken över vatten ser ut:

Sydney Ferries network map



Sydney Ferries transporterar varje år ca 14 miljoner passagerare. De geografiska förutsättningarna liknar Stockholms även om Sydney saknar vårt skärgårdsområde. Bärande i trafiken är Circular Quay Ferry Terminal där passagerare under tak och säkert kan växla trafikslag. Integrationen är påtaglig och till skillnad från Stockholms så har kollektivtrafiken över vatten en samlad kontinuitet i över hundra år.



New York har liknande geografiska förutsättningar och även här är kollektivtrafik över vatten ett väsentligt komplement till övriga trafikslag. New York har flera operatörer men den dominerade operatören är NY Waterways som transporterar över åtta miljoner passagerare per år. Även i New York bygger trafiken på stark integration med andra trafikslag med tre viktiga terminaler på Manhattan.

Det är också intressant att konstatera att det både i Sydney och New York finns kommersiella förutsättningar för trafiken vilket visar att det är en utbyggnad som inte bara skulle vara ett pittoreskt inslag i stockholmsbildens utan en reell förbättring av både kommunikationer och miljöbelastning.

Samhällsbyggare får inte glömma viktiga förutsättningar

Utvecklingen av infrastruktur har många gånger ersatt regionens traditionella maritima transportsätt utan att tillföra några egentliga mervärden. Samordning mellan väg och spårbundna transporter underkastar sig en viss ordning men den naturliga samordning som tidigare rådde med lokala sjötransporter både för persontransporter och för spridning av varor till konsumtionsmarknaden tycks inte fungera. Tidskulan på gamla sjöbefälsskolan minner om svunna tiders transporter över vatten .

I ett samhälle där de maritima näringarna och då främst fjärrtransporter blir allt mer rationaliserade och föremål för storskalig drift ökar rimligtvis behoven av lokala maritima näringar både som ett hållbart alternativ för transporter och rörlighet i regionen men också som en framtida kulturbärare för de maritima verksamheterna.

Här finns stora fördelar i ett nytt tankesätt som inte minst skulle påverka de ingrepp och de kostnader som utbyggnad av annan infrastruktur innebär men också som en möjlighet att radikalt minska miljöbelastningen. Då talar vi både om den miljöbelastning utbyggnaden av fast infrastruktur i känsliga skärgårdsområden och stadsnära vattenmiljöer innebär och den miljöbelastning vägtrafik innebär.

Stockholm har i äldre tid haft en omfattande lokal sjötrafik som under 1900-talets senare hälft ersatts av landburna transporter, mycket beroende på avsaknad av miljöinsikter och i vissa fall dålig planering. Nu har vi Stockholmare chansen att äntligen återinföra detta trivsamma, billiga, rationella och miljömässigt hållbara transportsystem. Vi får heller inte blunda för stadens attraktionskraft och sjötrafikens betydelse för turismen. Stockholm har blivit känd och marknadsförs som staden på vatten.

Slussen en viktig knutpunkt

Slussen är av både geografiska och samhällsstrukturella skäl en viktig knutpunkt i Stockholm. Slussen binder inte bara ihop Mälaren och Saltsjön utan även Stockholms olika ansikten och är därför också en inre portal till den stad som ligger på vatten. Detta har även Waxholmsbolaget sedan några år tillbaka kommit till insikt om, varför också Räntnästartrappans kaj numera anlöps av flera av bolagets turer till och från skärgården, till glädje för många av pendlingsresenärerna.

Slussen är också viktig för reglering av Mälaren och Saltsjöns vattenstånd. De långsiktiga klimatprognoser som nu föreligger kan betyda ett tidvis omvänt förhållande där det är viktigt att hålla Saltsjöns vatten borta från Mälaren både för att undvika översvämningar i tunnelbanesystemet men även för att hindra saltvatteninträngning i vår dricksvattenreservoar.

Förslag till ändringar i detaljplanen

Slussen får inte byggas om eller förändras utan att man samtidigt ser möjligheten till att skapa en säker knutpunkt för kommunikationer över vatten. Kommunikationer som är

samordnade och nära andra trafikslag. Avståndet mellan Mälaren och Saltsjön är inte längre än en tunnelbanepattform och vid Slussen finns en bussterminal för Nacka-Värmdötrafiken. En stadsplan och ett genomförande som inte tar hänsyn till utbyggnad av kollektivtrafik på vatten kan inte ses som annat än orimlig och innebär att Stadsbyggnadsnämnden inte tar hänsyn till regionplaner och Stockholms Stads egna direktiv kring utbyggnad av kollektivtrafiken.

Den viktigaste förutsättningen för att samfärdsmedel ska utnyttjas är att dessa är tillgängliga. Så är inte fallet med kollektivtrafik på Stockholms inre vatten och till Stockholms närkommuner.

Missa inte denna möjlighet till framsynthet och aktivt miljötänkande!

I samband med detta och förslaget övergripande tema att flytta aktiviteten närmare vattenytan så borde även ramper för kanotpaddlare byggas vid Saltsjön och Mälaren både för att kanotister ska slippa slussa men också för att öka stadens attraktionskraft för aktiva turister och ekoturister.

Bevara kulturhistorien.

Vid ombyggnaden av Slussen i början av 1930 talet vann man sig om att bevara den gamla Nils Ericsonsslussen från 1850. Den slussen finns intakt under vägbanan och Karl XIV Johans staty. Nils Ericsons sluss har en magnifik granitskoning och är intakt så när som på slussportarna. Slussen går att besöka och fungerar i dag som en av avtappningskanalerna för Mälaren. Förslaget till detaljplan är i vissa stycken otydlig när det gäller bevarandet av denna sluss. Det borde tydligare framgå att slussen ska bevaras och friläggas.

Det är också lämpligt att göra Nils Ericsons sluss till byggnadsminne.

Stockholms Sjögård lämnar i övrigt inga synpunkter på detaljplaneförslaget eftersom det inte berör övriga delar av Stockholms Sjögårds verksamhet. Enskilda medlemmar inom Sjögården kommer dock att ge sina synpunkter på planförslaget.

I enlighet med ovanstående synpunkter hemställer Stockholms Sjögård att planförslaget återremitteras till Stadsbyggnadskontoret för överarbetning och harmonisering med gällande direktiv och översiktsplaner. Vidare bör förslaget ges en tydligare plan för kollektivtrafikens roll och Slussen som en knutpunkt. Där planen omfattar alla trafikslag i en större omfattning än liggande planförslag.

För Stockholms Sjögård

*Gustaf Taube
Ordförande*

*Olle Neckman
Handläggande ledamot*