



Interpellation av Curre Hansson om Planerna för Nya Slussen – Längre restider för mer pengar!

Slussen är en kollektivtrafikens tungviktare. Utöver alla resenärer som varje dag bara passerar här, sker det även ca 135 000 byten mellan olika trafikslag. Flest byten sker mellan T-bana och bussar till och från Nacka/Värmdö men här erbjuds även fler andra alternativ.

Kollektivtrafiksystemets attraktionsgrad bygger bl.a. på att tid och avstånd för byten mellan trafikslag ska vara korta, snabba, effektiva och smidiga.

Så är icke fallet med Stockholms stads planer på Nya Slussen. Om planerna blir verklighet erbjuds resenärer som byter trafikslag på Slussen en längre restid (bytestid) på ca 10 minuter per dag.

På årsbasis ökar restiden för en trogen arbetspendlare med en arbetsvecka och den längre promenaden motsvarar två maratonlopp.

Omsatt på alla resenärer som byter trafikslag vid Slussen blir det på årsbasis 3 240 000 fler gångtimmar (135 000 dygn) jämfört med dagens situation. Den kollektiva promenaden ökar med 620 000 mil. Det motsvarar 155 varv runt jorden eller 8 gånger tur och retur till månen.

I mina tids- och avståndsberäkningar finns både horisontella och vertikala förflyttningar medräknade.

Om vi beräknar varje förlorad timme till en kostnad på 300 kr/timme blir den årliga kollektiva förlusten 972 000 000 kronor. (Ökade kostnader för skor inte medräknade)

Utöver längre tids- och gångavstånd ökar inte heller resenärernas bekvämlighet. I planerna för Nya Slussen ingår utöver långa avstånd även nya kollektiva attraktioner i form av fler trappor, fler rulltrappor och fler hissar.

Just nu pågår planeringen av Nya Slussens bussterminal med en bedömd kostnad på mellan 2-3 miljarder. Enligt uttalanden från Stockholms finansborgarråd pågår förhandlingar (sannolikt ekonomiska) mellan staden och landstinget. Här kan befaras att landstinget eller SL får stå för delar eller hela kostnaden för den nya bussterminalen.



Resultatet för Nya Slussen kan i slutändan, för alla resenärer och övriga länsinnevånare, bli sämre kollektivtrafik, ökade restider och ökade kostnader.

Alla planer för Nya Slussen har byggts på den stora affärsgalleria som placerats precis där nuvarande bussterminal ligger. För resenärerna till och från Nacka/Värmdö och Saltsjöbanan finns ingen bättre plats. Här finns de lägsta nivåskillnaderna och här finns närheten för byten till framförallt T-bana.

På försommaren meddelade Stockholm Stad att planerna på affärsgallerian skrinlagts.

”Bästaplatsen” för bussterminalen är således ledig. Här finns nu stora pengar och mängder av resenärstid att tjäna. Att behålla bussterminalen på ”bästaplatsen” kan även innebära att höjden på Nya Slussen kan sänkas vilket för övriga kollektivtrafikresenärer leder till kortare avstånd och lägre tidskrävande nivåskillnader vilket underlättar byten mellan trafikslag. Här på ”bästaplatsen” finns utrymme för en ny och modern bussterminal med förbindelser till fler väderstreck än bara mot öster.

Mot den bakgrunden vill jag rikta följande frågor till trafiklandstingsrådet.

1. Vilka merkostnader innebär planerna på Nya Slussen för landstinget och SL?
2. Är en försämrad kollektivtrafik med ökade kostnader för resenärerna ett rimligt pris för planerna på Nya Slussen och den insprängda bussterminalen i Katarinaberget?
3. Är en försämrad kollektivtrafik med ökade kostnader för landstinget och/eller SL ett rimligt pris för planerna på Nya Slussen och den insprängda bussterminalen i Katarinaberget?
4. Är du beredd att ta initiativ för att säkerställa att ”bästaplatsen” (ungefär nuvarande placering) även fortsättningsvis blir platsen för bussar till och från Nacka/Värmdö och Saltsjöbanan

Stockholm den 13 september 2012

Curre Hansson