



EXPLOATERINGSKONTORET  
STADSBYGGNADSKONTORET  
TRAFIKKONTORET

2010-11-23  
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE

Mårten Frumerie  
Exploateringskontoret  
Telefon: 08-508 262 39  
marten.frumerie@stockholm.se

Till  
Exploateringsnämnden 2010-12-09  
Dnr E2010-330-01523

Martin Schröder  
Stadsbyggnadskontoret  
Telefon: 08-508 266 28  
martin.schroder@stockholm.se

Stadsbyggnadsnämnden 2010-12-09  
Dnr 2010-17356-50

Andreas Burghauser  
Trafikkontoret  
Telefon: 08-508 266 29  
andreas.burghauser@stockholm.se

Trafik- och renhållningsnämnden 2010-12-14  
Dnr T2010-330-04007

## **Kollektivtrafiken vid Slussen. Skrivelse till kommunstyrelsen. Svar på remiss**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på skrivelse.
2. Stadsbyggnadsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på skrivelse.
3. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens utlåtande som svar på skrivelse.
4. Beslutet justeras omedelbart.

Krister Schultz

Susanne Lindh

Magdalena Bosson

## **Sammanfattning**

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har från kommunstyrelsen Rotel II fått en remiss angående Slussen. Remissen avser en skrivelse från Roger Mogert (s) och Tomas Rudin (s), dat. 2010-08-25. Skrivelsen behandlar frågeställningar om kollektivtrafiken på nya Slussen, bussterminalens utformning samt framtagandet av denna och hur dialog skett med andra berörda parter.

Slussen är en av de mest trafikerade platserna i kollektivtrafiknätet och varje dag byter många tusen resenärer mellan buss, tunnelbana och Saltsjöbanan. I arbetet med nya Slussen är en mycket viktig aspekt att möjliggöra för en ökad mängd resenärer med kollektivtrafik och samtidigt skapa en ändamålsenlig, trygg och tilltalande miljö för trafikanterna.

Arbetet med den nya bussterminalen och bytespunkten sker i nära samråd med SL. SL har genom befolkningsprognoser från framför allt Nacka och Värmdö kommuner kunna prognostisera antalet resenärer till och från Slussen i framtiden. Dessa prognoser ligger idag till grund för utformningen av bytespunkten för att på så sätt skapa erforderliga utrymmen. Samarbetet som sker mellan staden och SL har pågått sedan planerna för nya Slussen påbörjades och samarbetet kommer att fortlöpa.

## **Skrivelsen**

Ärendet avser svar på skrivelse från Roger Mogert (s) och Tomas Rudin (s), dat. 2010-08-25. Skrivelsen behandlar frågeställningar om kollektivtrafiken på nya Slussen, bussterminalens utformning samt framtagandet av denna och hur dialog skett med andra berörda parter.

Ärendet har remitterats från kommunstyrelsen genom Rotel II, remissens dat. 2010-10-08, till exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden för svar senast 31 december 2010. Ärendet har också remitterats till stadsledningskontoret. Skrivelsen bifogas detta ärende.

## **Kontorens synpunkter**

Slussen är näst efter T-Centralen/Centralen den mest trafikerade knutpunkten i kollektivtrafiknätet. Även i framtiden kommer Slussen att vara en av Stockholms viktigaste knutpunkter, och antalet resenärer som nyttjar Slussen för byten mellan olika trafikslag kommer att öka. Enbart antalet bussresenärer från Nacka och Värmdö prognostiseras öka från dagens knappt 30 000 per dygn till över 40 000 år 2030. Dessa framtida ökningar av antalet resenärer samt en målsättning att bibe-



hålla eller öka andelen kollektivtrafikresor ställer höga krav på utformningen av bytespunkten. I och med ombyggnationen av Slussen finns möjligheten att förbättra situationen för kollektivtrafikresenärerna. Idag är terminalen för Nacka- och Värmdöbussarna inte en miljö som främjar ett resande med kollektivtrafik. Terminalen upplevs som bullrig, otrygg och otrivsamt. Vidare innebär dagens situation vid byte från buss till tunnelbana att alla resenärer leds till tunnelbaneperrongernas norra ändar vilket innebär trängsel. Kopplingen mellan bussterminalen och stadsbussarna på Katarinavägen har också stora brister vad gäller orienterbarhet och smidighet.

I arbetet med att ta fram en ny bytespunkt har resenärerna satts i fokus. Den nya bytespunkten ska framför allt främja smidiga byten mellan olika trafikslag i en trygg, attraktiv och lättorienterad miljö. Bussterminalen kommer att utföras som en inomhusterminal med avstignings- respektive påstigningszoner varifrån man lätt tar sig till tunnelbana respektive stadsbussar. Terminalen innebär en klimatskyddad miljö för resenärerna där det finns plats för trafikantservice i form av detaljhandel kopplad till bytespunkten. Detta är ett tydligt önskemål från SL i deras ambition att skapa mer attraktiva resenärsmiljöer och erbjuda mervärden i anslutning till själva resan.

Terminalen kommer att bli stor, SL:s resandeprognoser pekar på ett behov om 20 påstigningsplatser. Terminalen kommer att utföras som en dockningsstation där bussar hålls helt separerade från trafikanterna (liknande påstigningen till bussar i Liljeholmsterminalen) vilket skapar en trygg miljö både för resenärer och busschaufförer. Detta innebär att avståndet till påstigning för vissa bussar från tunnelbanan kan bli längre än idag då den nya terminalen kommer att ha en påstigningszon utmed en samlad linje jämfört med dagens situation, där bussarna har en parallelluppställning och där resenärerna korsar bussar i trafik. Det ska dock påpekas att antal meter i avstånd mellan buss och tunnelbana idag jämfört med ökat avstånd i framtiden måste ställas i relation till den betydligt mer attraktiva miljö som resenärerna rör sig i den planerade anläggningen. I valet av utformning av bussterminal har således en trafiksäker miljö prioriterats i kombination med kravet att skapa en attraktiv, klimatskyddad och trivsamt miljö för resenärerna.

Framkomligheten i den nya terminalen har studerats ingående för att skapa en miljö med erforderliga utrymmen för trafikanterna under högttrafik. Vidare kommer ytterligare en uppgång från bussterminalen till tunnelbaneperrongerna att anordnas i framtiden för att avlasta de norra perrongändarna. Denna nya uppgång kan tillskapas antingen mitt på perrongerna via nya trappor från kajplan eller via befintliga trappor ned till perrongerna i dess södra ändar. I en sådan lösning avses de

befintliga trapporna användas, i vars förlängning nås tunnelbaneentrén vid korsningen Götgatan/Hökens gata.

Skrivelsen lyfter frågan huruvida berörda nämnder specifikt kommer att hantera bussterminalens utformning i och med framtagandet av utställningsförslaget. Några planer på ett sådant förfarande finns inte från kontoren. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och SL samarbetar nära i kollektivtrafikfrågan och i enlighet med tidigare fattade beslut av de tre berörda nämnderna. Gällande busslösningar har kontoren inte haft någon direkt kontakt med Nacka och Värmdö kommun, denna kontakt har istället skötts av SL. Vad gäller diskussioner om spårdragningar till Slussen har dock kontakt hållits direkt med Nacka kommun.

### **Kontorens förslag till beslut**

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoren att nämnderna överlämnar och åberopar kontorens tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

### **Slut**