



Handläggare:
Boris Amsköld, tfn 08-508 29 084

Till
Miljö- och trafikroteln

Motion om Slussen som Stockholms "Circular quay" – en centralstation för vattenburen kollektivtrafik

Svar på remiss från Miljö- och trafikroteln (Dnr 314-1240/2009)

Bakgrund

Miljö- och trafikroteln har remitterat *Motion om Slussen som Stockholms "Circular quay" – en centralstation för vattenburen kollektivtrafik* till bland annat Stockholms Stadshus AB för yttrande. Stockholms Stadshus AB har därefter remitterat motionen till Stockholms Hamn AB.

I en skrivelse till kommunstyrelsen föreslår Per Ankersjö (c), att kommunfullmäktige beslutar att staden i arbetet med nya slussen kompletterar förslaget som antagits av Stadsbyggnadsnämnden och integrerar en modern pendelbåtsterminal, i syfte att skapa en centralstation för framtidens kollektiva båttrafik. Vidare föreslås i skrivelsen att pendelstationen innefattar angringspunkter på båda sidor om slussen, d. v. s. både i Mälaren och i Saltsjön, samt att terminalen integreras med den övriga kollektivfabriken genom rulltrappor, hissar och gångpassager. I samarbete med andra intressenter såsom grannkommuner och Stockholm Läns landsting ska ett initiativ tas för att tillskapa ett nät med sjöbunden kollektivtrafik i Stockholm med nära omnejd.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Stockholms Stadshus AB.

Underremisser

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse. Stockholms Hamnar stöder inriktningen i motionen att i högre utsträckning utnyttja möjligheten till en mer omfattande vattenburen kollektivtrafik i Stockholm.

Enligt den information som Stockholms Hamnar har så möjliggör förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor att detta valda förslag även kan omfatta rörlig sjötrafik. Förslaget är nu under bearbetning och ett detaljerat förslag skall presenteras i början av 2010. Enligt förslaget finns det en bytespunkt för bussar och tunnelbanan som genom en passage i samma plan ansluter till den nya kajen, vilken sedan binder ihop stadsgårdskajen med Söder Mälarstrand. Det ger således en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan och möjliggör god anslutning till den nya slussen för

vattenburen kollektivtrafik. I praktiken är också den hastighet med vilken fartygen tillåts att färdas i farlederna på Stockholms vatten av stor betydelse för utbyggnaden av vattenburen kollektivtrafik och hur attraktiv den kan göras för resenärerna. Idag är den tillåtna vattenhastigheten här lägre än exempelvis den hastighet som stadens bussar har som genomsnittshastighet. Konsekvenserna av möjligheterna till ökad avbördning via Slussen efter ombyggnaden kan också få betydelse för sjötrafiken då detta kommer att förändra strömningsbilden i det närliggande vattenområdet. Dessa frågor är nu under utredning (*bilaga*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen delar såväl motionärens som dotterbolaget Stockholms Hamns uppfattning att i högre utsträckning utnyttja vattenburen kollektiv trafik i Stockholm. I det vinnande förslaget från Foster + Partners och Berg Arkitektkontor som nu är under bearbetning ingår att se över den lokala sjöfartstrafiken i området kring Slussen. Koncernledningen anser därför att Stadsbyggnadskontoret redan arbetar i enlighet med motionens förslag.

Per Blomstrand

Vice VD Stockholms Stadshus AB

Bilaga

Remissvar från Stockholms Hamn AB

Bilaga

Stockholms Stadshus AB
Sara Feinberg
105 35 Stockholm

Dnr 09-00523

Svar på remiss med anledning av "Motion om Slussen som Stockholms Circular Quay – en Centralstation för vattenburen kollektivtrafik

Stockholms Hamn AB vill med anledning av denna motion avgett följande yttrande. Remissen har inte behandlats av Hamnens styrelse

Stockholms Hamnar stöder inriktningen i motionen att i högre utsträckning utnyttja möjligheten till en mer omfattande vattenburen kollektivtrafik i Stockholm.

Enligt den information som Stockholms Hamnar har så möjliggör förslaget från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor att detta valda förslag även kan omfatta rörlig sjötrafik. Förslaget är nu under bearbetning och ett detaljerat förslag skall presenteras i början av 2010.

Enligt förslaget finns det en bytespunkt för bussar och tunnelbanan som genom en passage i samma plan ansluter till den nya kajen, vilken sedan binder ihop stadsgårdskajen med Söder Mälarstrand. Det ger således en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan och möjliggör god anslutning till den nya slussen för vattenburen kollektivtrafik.

I praktiken är också den hastighet med vilken fartygen tillåts att färdas i farlederna på Stockholms vatten av stor betydelse för utbyggnaden av vattenburen kollektivtrafik och hur attraktiv den kan göras för resenärerna.. Idag är den tillåtna vattenhastigheten här lägre än exempelvis den hastighet som stadens bussar har som genomsnittshastighet. Konsekvenserna av möjligheterna till ökad avbördning via Slussen efter ombyggnaden kan också få betydelse för sjötrafiken då detta kommer att förändra strömningsbilden i det närliggande vattenområdet . Dessa frågor är nu under utredning.

Med vänliga hälsningar

Kjell Karlsson
Chef Infrastrukturutveckling
Tfn 08-670 26 20
Mobil 070-770 26 20
kjell.karlsson@stockholmshamn.se