

Utlåtande 2010:87 RII (Dnr 314-1240/2009)

Slussen som Stockholms ”Circular Quay” – en Centralstation för vattenburen kollektivtrafik

Motion av Per Ankersjö (c) (2009:20)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motion (2009:20) av Per Ankersjö (c) om Slussen som Stockholms ”Circular Quay” – en Centralstation för vattenburen kollektivtrafik anses besvarad med hänvisning till vad som anförts av föredragande borgarråd.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Per Ankersjö (c) föreslår i sin motion (2009:20) 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 motionen att pendelstationen innefattar angringspunkter på båda sidor om Slussen, det vill säga både i Mälaren och i Saltsjön samt att terminalen integreras med den övriga kollektivtrafiken 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.

Beredning

Motionen har remitterats till stadsledningskontoret, Stockholms Stadshus AB, Stockholms Hamn AB, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden och Södermalms stadsdelsnämnd. Stadsbyggnadsnämnden har avstått från att svara på remissen.

Stadsledningskontoret anser att staden har en viktig roll som samarbetspartner i planeringen också för utveckling av Stockholms vattenburna kollektivtrafik. Stadsledningskontoret kan dock konstatera att det är Stockholms läns landsting som ansvarar för såväl planering som drift när det gäller kollektivtrafiknätverket.

Stockholms Stadshus AB delar uppfattningen att i högre utsträckning utnyttja vattenburen kollektivtrafik 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.

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

Trafik- och renhållningsnämnden påpekar att det pågår vidare bearbetning och detaljering av förslaget inför planerat plansamråd i början av 2010. En av målsättningarna med Nya Slussen är att skapa en modern, funktionell och effektiv knutpunkt för kollektivtrafik. Trafikkontoret kan konstatera att det valda förslaget har goda förutsättningar för att även innefatta rörlig båttrafik.

Exploateringsnämnden anför att en av målsättningarna med Nya Slussen är att skapa en modern, funktionell och effektiv knutpunkt för kollektivtrafik. Exploateringsnämnden kan konstatera att det förslag som vann arkitekttävlingen har goda förutsättningar för att även innefatta rörlig båttrafik.

Södermalms stadsdelsnämnd instämmer i motionärens förslag att planen för Nya Slussen ska innefatta planering för kollektiv båttrafik som kan integreras med övrig kollektivtrafik.

Mina synpunkter

Slussen är en gammal, stor och komplex anläggning som kräver betydande underhållsinsatser varje år. Det är dyrt och gör att trafiken har svårt att ta sig fram. Det är konstaterat att Slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. Staden har under lång tid planerat för olika lösningar för området.

Under 2008 togs fem olika arkitektförslag fram och utvärderades ur en rad olika aspekter. I maj 2009 gav stadsbyggnadsnämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd för Slussenområdet i enlighet med Foster+Partners och Berg Arkitektkontors förslag.

En av målsättningarna med det nya Slussenområdet är att skapa en modern, funktionell och effektiv kollektiv knutpunkt. Stadens nya översiktsplan pekar på att staden bör fortsätta samarbetet med andra aktörer i regionen om en utveckling av kollektivtrafik på vatten samt att planering i vattennära lägen i de viktigaste stråken bör beakta framtida behov av kajlägen. Jag instämmer i uppfattningen från stadens nämnder att föreliggande förslag har goda förutsättningar för att även innefatta rörlig båttrafik. Enligt förslaget finns det en bytespunkt för busslinjer (Nacka/Värmdö) och tunnelbanan som genom en passage i samma plan ansluter till den nya kajen. Kajen binder ihop Stadsgårdskajen med Söder Mälarstrand vilket således ger en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan. Sjöburen kollektivtrafik kommer att bli ett allt viktigare transportmedel i ett växande Stockholm. Slussen är en naturlig nod för att ansluta sjötrafik till andra trafikslag.

Jag anser att staden har en viktig roll som samarbetspartner i planeringen också för utvecklingen av Stockholms vattenburna kollektivtrafik. I detta sammanhang är det emellertid viktigt att påminna om att det är Stockholms läns landsting som enligt lag ansvarar för såväl planering som drift när det gäller kollektivtrafikenätverket i länet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Slussen som Stockholms "Circular Quay" – en Centralstation för vattenburen kollektivtrafik, Motion (2009:20) av Per Ankersjö (c)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att delvis bifalla motionen.

Stockholm har unika möjligheter att driva delar av kollektivtrafiken på vatten. Förslaget på utformning av Slussen har goda förutsättningar att innefatta båttrafik. Det krävs dock ett aktivt planeringsarbete för att detta ska genomföras. Det är positivt att man

efter samrådsomgången inför beslut om översiktplanen även beaktat båttrafiken som en viktig del av stadens transportsystem.

Miljöpartiet har presenterat ett förslag om kollektivtrafik på vatten i Stockholm där Slussen är angränsningspunkt på några av de sex föreslagna rutterna.

- Gustavsberg – Hålludden – Saltsjöbaden
- Norra Lagnö – Larsberg – Nacka strand – Slussen
- Bällsta bro – Solna strand – Alvik strand – Lilla Essingen – Gamla stan/Slussen
- Hässelby strand – Brostugan – Lilla Essingen – Liljeholmen – Hornstull – Gamla stan
- Hammarby Sjöstad – Nybroviken
- Alby – Jungfrusund – Gröndal – Gamla stan

I Miljöpartiets budget för Stockholms läns landsting föreslås att SL-kortet ska gälla för Waxholmsbolagets båttrafik vilket förutsätter att Waxholmsbolaget ansluts till SL Access.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Roger Mogert* (s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Vänsterpartiet ser gärna att Nya Slussen blir ett kollektivtrafiknav även för båttrafik. Stockholms stad har stora möjligheter att tillsammans med SL utarbeta snabb och miljövänlig kollektivtrafik på stadens vatten och i Stockholms skärgård. Båttrafiken måste integreras i befintligt kollektivtrafiknät. Omstigning mellan trafikslag måste fungera smidigt och SL-kortet gälla på alla båtlinjer.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2009:20) av Per Ankersjö (c) om Slussen som Stockholms ”Circular Quay” – en Centralstation för vattenburen kollektivtrafik anses besvarad med hänvisning till vad som anförts av föredragande borgarråd.

Stockholm den 9 juni 2010

På kommunstyrelsens vägnar:

STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Carin Jämtin*, *Malte Sigemalm* och *Kersti Py Börjeson* (alla s) och *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) och (v) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Per Ankersjö (c) föreslår i sin motion (2009:20) 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 motionen att pendelstationen innefattar angoringspunkter på båda sidor om Slussen, det vill säga både i Mälaren och i Saltsjön samt att terminalen integreras med den övriga kollektivtrafiken 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.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Södermalms stadsdelsnämnd samt Stockholms Stadshus AB för yttrande. Stockholms Stadshus AB har remitterat motionen vidare till Stockholms Hamn AB på underremiss. Stadsbyggnadsnämnden har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Slussen är en gammal, stor och komplex anläggning som kräver betydande underhållsinsatser varje år. Det är dyrt och gör att trafiken har svårt att ta sig fram. Staden har konstaterat att slussens anläggningar är uttjänta och måste rivas. Staden har under lång tid planerat för olika lösningar för området.

Under 2008 togs fem olika arkitektförslag fram och utvärderades ur en rad olika aspekter. I maj 2009 gav stadsbyggnadsnämnden stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd för Slussenområdet i enlighet med Foster+Partners och Berg Arkitektkontors förslag. Riktlinjer och ställningstaganden finns vidare beskrivna i kontorets tjänsteutlåtande från 2009-04-28 (tjänsteutlåtandet med bilagor finns att tillgå på www.stockholm.se/slussen). Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden gav i maj också sina respektive kontor i uppgift att medverka i planläggningen för förslaget ifråga. I skrivande stund pågår således ett arbete inom staden med att vidarebearbeta förslaget för Slussenområdet där ett plansamråd planeras i

början av år 2010.

En av målsättningarna med det nya Slussenområdet är att skapa en modern, funktionell och effektiv kollektiv knutpunkt. Stadens nya översiktsplan pekar på att staden bör fortsätta samarbetet med andra aktörer i regionen om en utveckling av kollektivtrafik på vatten samt att planering i vattennära lägen i de viktigaste stråken bör beakta framtida behov av kajlägen. Stadsledningskontoret kan också konstatera att Foster+Partners och Berg Arkitektkontors förslag har goda förutsättningar för att även innefatta rörlig båttrafik. Enligt förslaget finns det en bytespunkt för busslinjer (Nacka/Värmdö) och tunnelbanan som genom en passage i samma plan ansluter till den nya kajen. Kajen binder ihop Stadsgårdskajen med Södermälarstrand vilket således ger en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan. Dessa kopplingar möjliggör också god anslutning till den nya slussen för vattenburen kollektivtrafik.

Stadsledningskontoret anser att staden har en viktig roll som samarbetspartner i planeringen också för utveckling av Stockholms vattenburna kollektivtrafik. Stadsledningskontoret kan dock konstatera att det är Stockholms läns landsting som ansvarar för såväl planering som drift när det gäller kollektivtrafikenätverket.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2009 följande

att överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på remiss från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret kan konstatera att ett beslut för den fortsatta planeringen av Slussen togs i maj 2009 parallellt i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. Detta beslut innebär att det är ett förslag från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor som ska ligga till grund för det fortsatta planarbetet med Nya Slussen.

För närvarande pågår vidare bearbetning och detaljering av förslaget inför planerat plansamråd i början av 2010. En av målsättningarna med Nya Slussen är att skapa en modern, funktionell och effektiv knutpunkt för kollektivtrafik. Exploateringskontoret kan konstatera att det valda förslaget har goda förutsättningar för att även innefatta

rörlig båttrafik. I den nya bebyggelsen på södermalmssidan planeras i kajplanet en bytespunkt mellan Nacka/Värmdö bussarna, som kommer att ligga i en nybyggd terminal, och tunnelbanan. Bytespunkten har sedan en passage i samma plan ut på den nya kajen som binder ihop Stadsgårdskajen med Södermälarsstrand vilket ger en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan. Även vertikala förbindelsestråk för att skapa goda kopplingar mellan kaj- och torgnivå planeras.

Vilka funktioner som kan finnas längs med kajerna kan dock komma att styras av de ökade vattenhastigheter som blir aktuella i och med att Mälarens reglering förändras och ökad avtappning vid Slussen möjliggörs genom byggandet av Nya Slussen. Analyser av ökade vattenhastigheter och konsekvenser av detta pågår.

Kontoret kan även konstatera att Stockholms stad i arbetet med den nya översiktsplanen studerat möjliga framtida båtangöringsplatser. Översiktsplanen har pekat ut ett antal framtida potentiella omstigningspunkter mellan land- och vattenburen kollektivtrafik, där Slussen är en av dessa.

När det gäller kollektivtrafik såväl på land som på vatten är det landstinget som är huvudman och sålunda ansvarig för planering och drift. I planeringen av Nya Slussen kommer staden att ha ett nära samarbete med SL och Stockholms Hamnar då flertalet av deras verksamheter påverkas i och med bygget av Nya Slussen. Staden har självfallet en viktig roll som samarbetspartner men kontoret vill understryka vikten av att landstinget är ansvariga för ett sammanhängande kollektivtrafiknätverk.

Vad staden behöver ta hänsyn till är att möjligheten att skapa en effektiv kollektivtrafik på vattnet finns i de planer som tas fram. Detta för att inte bygga bort möjligheten till bra kajlägen där bra anslutning till buss/spår kan anordnas. Detta anser kontoret tillgodoses genom det arbete som nu pågår med Nya Slussen.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 13 oktober följande

att överlämna och återropa kontorets utlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 23 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret kan konstatera att ett beslut för den fortsatta planeringen av Slussen togs i maj 2009 parallellt i exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden. Detta beslut innebär att det är ett förslag från Foster+Partners och Berg Arkitektkontor som ska ligga till grund för den fortsatta planarbetet med Nya Slussen.

För närvarande pågår vidare bearbetning och detaljering av förslaget inför planerat plansamråd i början av 2010. En av målsättningarna med Nya Slussen är att skapa en modern, funktionell och effektiv knutpunkt för kollektivtrafik. Trafikkontoret kan konstatera att det valda förslaget har goda förutsättningar för att även innefatta rörlig båttrafik. I den nya bebyggelsen på södermalmssidan planeras i kajplanet en bytespunkt mellan Nacka/Värmdö bussarna, som kommer att ligga i en nybyggd terminal, och tunnelbanan. Bytespunkten har sedan en passage i samma plan ut på den nya kajen som binder ihop stadsgårdskajen med södermälarsstrand vilket ger en direktkoppling mellan Saltsjösidan och Mälarsidan. Även vertikala förbindelsestråk för att skapa goda kopplingar mellan kaj- och torgnivå planeras.

Vilka funktioner som kan finnas längs med kajerna kan dock komma att styras av de ökade vattenhastigheter som blir aktuella i och med att Mälarens reglering förändras och ökad avtappning vid Slussen möjliggörs genom byggandet av Nya Slussen. Analyser av ökade vattenhastigheter och konsekvenser av detta pågår.

Kontoret kan även konstatera att Stockholms stad i arbetet med den nya översiktsplanen studerat möjliga framtida båtangöringsplatser. Översiktplanen har pekat ut ett antal framtida potentiella omstigningspunkter mellan land- och vattenburen kollektivtrafik, där Slussen är en av dessa.

När det gäller kollektivtrafik såväl på land som på vatten är det landstinget som är huvudman och sålunda ansvarig för planering och drift. I planeringen av Nya Slussen kommer staden att ha ett nära samarbete med SL och Stockholms Hamnar då flertalet av deras verksamheter påverkas i och med bygget av Nya Slussen. Staden har självfallet en viktig roll som samarbetspartner men kontoret vill understryka vikten av att landstinget är ansvariga för ett sammanhängande kollektivtrafiknätverk.

Vad staden behöver ta hänsyn till är att möjligheten att skapa en effektiv kollektivtrafik på vattnet finns i de planer som tas fram. Detta för att inte bygga bort möjligheten till bra kajlägen där bra anslutning till buss/spår kan anordnas. Detta anser kontoret tillgodose genom det arbete som nu pågår med Nya Slussen.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2009 följande

Nämnden ställde sig bakom förvaltningens förslag.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 september 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen delar synpunkterna i motionen om vikten av att arbeta för bättre utnyttjande av Stockholms vattenvägar och att utveckla Slussen till en knutpunkt även

för vattenburen kollektivtrafik. Att effektivt kunna använda de möjligheter till sjöburna transporter inom kollektivtrafiken som vattenvägarna i Stockholmsområdet ger, skulle kunna medföra avsevärda fördelar ur samhällsekonomisk och miljömässig synpunkt. Slussen, i egenskap av en knutpunkt för flera kollektiva transportmedel och linjer vilket ger möjligheter till omstigning mellan olika linjer, har ett strategiskt läge vid en utveckling av kollektiv båttrafik.

I den nya översiktsplanen för Stockholm framhålls att staden bör hålla en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten och fortsätta samarbetet med andra aktörer i regionen om en utveckling inom detta område. Det påpekas att det är viktigt att planeringen för stadsutveckling beaktar det framtida behovet av kajer i framför allt centrala Stockholm för att säkra möjligheterna till framtida kollektivtrafik på vatten.

Just nu pågår ett arbete inom staden med att vidarebearbeta förslaget för Nya Slussen efter att beslut för den fortsatta planeringen togs i maj 2009. Plansamråd planeras i början av år 2010. I enlighet med intentionerna i översiktsplanen bör arbetet med Nya Slussen också omfatta att studera förutsättningarna för att integrera vattenburen kollektivtrafik i bra lägen. Förvaltningen instämmer i motionärens förslag att planen för Nya Slussen ska innefatta planering för kollektiv båttrafik som kan integreras med övrig kollektivtrafik.

Staden bör också som motionären föreslår ha ett aktivt samarbete med andra aktörer för att stimulera en utveckling av kollektiv båttrafik. Samtidigt är det dock landstinget som är huvudman för all kollektivtrafik och alltså ansvarar för den övergripande planeringen och driften. I arbetet med planeringen av Nya Slussen kommer staden givetvis att ha ett nära samarbete med SL.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s tjänsteutlåtande daterat den 28 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

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.

Stockholms Hamn AB

Stockholms Hamn AB:s tjänsteutlåtande daterat den 19 oktober 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Hamn AB vill med anledning av denna motion avge 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.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Emilia Hagberg (MP) enligt följande

Bifalla motionen samt därutöver anføres följande. Stockholm har unika möjligheter att driva delar av kollektivtrafiken på vatten. Det är glädjande att kontoret bedömer att det nya förslaget på utformning av Slussen har goda förutsättningar att innefatta båttrafik. Det krävs dock ett aktivt planeringsarbete för att detta ska genomföras. Det är även positivt att man efter samrådsomgången inför beslut om Översiktplanen även tittat på båttrafiken som en viktig del av stadens transportsystem.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Mirja Räihä Järvinen m.fl. (S) enligt följande

Slussen har diskuterats länge nu. Men vi anser att nu börjar det bli dags att skrida från ord till handling. Slussen som trafikplats har sedan länge varit ett ställe som dels är ful men som också håller på att vittra sönder som trafiklösning. Det är viktigt att lösa framförallt problemet med slussfunktionen, som förhindrar översvämningar samt att tillse att staden får en trafiklösning som är trygg samt att bussterminalen blir trevligare och tryggare än den är nu.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2009:20

2009:20

**Motion av Per Ankersjö (c) om Slussen som Stockholms
"Circular Quay" - en Centralstation för vattenburen
kollektivtrafik**

Dnr 314-1240/2009

Slussens lokalisering, där Mälaren möter Saltsjön, är en unik plats. Platsen benämns ofta som Stockholms födelseplats och Slussen är sedan många år en av Stockholms viktigaste knutpunkter.

Slussens kommer att vara en viktig strategisk knutpunkt för Stockholm även i framtiden, där kommer bussar, tunnelbana och spårvagnar att mötas. Men Slussens geografiska läge skänker också en ännu outnyttjad möjlighet. Möjligheten att även använda Slussen till centralstation för framtidens kollektiva båttrafik.

Många andra storstäder använder sitt geografiska, vattennära läge, mycket bättre än Stockholm när det kommer till vattenburen kollektivtrafik. En förebild i detta arbete är Sydney, Australien. Där fungerar Circular Quay idag som Slussen skulle kunna fungera i framtiden. Där förenas gångstråk, handel och restauranger med en stor knutpunkt för tunnelbana, bussar och en färjetterminal för båtpendlare. Det sprudlande båtlivet bidrar starkt till platsens liv och rörelse, vilket gjort Circular Quay till såväl en populär plats att vistas i som en strategisk knutpunkt för trafikanter.

Centerpartiet vill se en offensiv strategi för att utnyttja Stockholms vattenvägar. Vattnet utgör underhållsfria kommunikationsvägar som är befriade från landvägarnas trängsel. Dessutom tycker många människor om att färdas till sjöss. Effektiva sjötransporter har stora möjligheter att bli ett väl utnyttjat transportsätt i framtidens Stockholm. Det tycks också råda en bred politisk enighet om att vi i Stockholm ska använda sjövägarna i större utsträckning.

Det är sålunda hög tid att sluta se på stadens vatten som ett problem att gå runt, över eller under. Stadens vatten har tidigare använts för snabba transporter och haft funktionen att sammanbinda staden. För att detta åter ska bli verklighet så måste vi redan nu peka ut möjliga anöringspunkter där byte mellan land- och vattenburen kollektivtrafik kan ske på ett effektivt sätt. Att också peka ut Slussen som Centralstation för Stockholms båtpendling är nödvändigt, och möjligheten öppnar sig nu när Slussen står inför en omfattande ombyggnation.

Den grundplåt för Slussen som antagits av Stadsbyggnadsnämnden bör därför kompletteras med ett integrerande av en modern pendelbåtterminal som har anöringspunkter på bägge sidor om Slussen, dvs. både i Mälaren och i Saltsjön. Båtterminalen ska förbindas med övrig kollektivtrafik genom rulltrappor, hissar och gångpassager och tillsammans utgöra en samordnad kollektivtrafikknutpunkt.

Utifrån vad som ovan anförts föreslår jag kommunfullmäktige besluta att

1. staden i arbetet med nya Slussen kompletterar förslaget och integrerar en modern pendelbåtterminal i syfte att skapa en centralstation för framtidens kollektiva båttrafik
2. denna pendelbåtterminal innefattar anöringspunkter på bägge sidor om slussen, dvs. både i Mälaren och i Saltsjön, samt att terminalen integreras med den övriga kollektivtrafiken genom rulltrappor, hissar och gångpassager
3. i samarbete med andra intressenter såsom grannkommuner och Stockholms läns landsting, ta initiativ för att tillskapa ett nät med sjöbunden kollektivtrafik i Stockholm med nära omnejd.

Stockholm den 3 juni 2009

Per Ankersjö