



## TRAFIKKONTORET

Bilaga nummer 2  
Till tjänsteutl./mem  
av den 2015-06-26  
Dnr E2015-01315  
S 2015-08539  
T 2015-01384

2013-01-22  
PM

Alla Bäck  
Trafikplanering  
08-508 260 37

Jeffery Archer  
Trafikplanering  
08-508 260 67

### **Nya bussterminalen vid Slussen: Borttagning av övergångsstället vid Fotografiska museet**

#### **Inledning**

Byggnationen av den nya Slussen innefattar en ny terminal för bussar till och från Nacka och Värmdö.

Idag är den befintliga bussterminalen vid Slussen störst i Sverige sett till antal resenärer. Antalet påstigande i terminalen uppgår till cirka 29 000 i genomsnitt per dag. Prognoser tyder på en ökning i antalet resenärer motsvarande cirka 45 procent fram till år 2030. Detta innebär en kraftig ökning i busstrafiken till och från den nya terminalen. Enligt prognosen förväntas 240 bussar angöra terminalen under den dimensionerande timmen på förmiddag. Motsvarande siffra under den dimensionerande timmen på eftermiddag är 227 bussar.

Ökningen i antalet bussar ställer i sin tur stora krav på trafikmiljön. Framförallt krävs anpassningar i infrastrukturen för att uppnå en god framkomlighet för busstrafiken och för att bidra till en hållbar utveckling av staden.

#### **Övergångsstället vid Fotografiska museet**

Den signalreglerade korsningen vid Fotografiska museet fyller ett antal viktiga funktioner i sin nuvarande utformning. Framförallt görs kajfronten tillgänglig för biltrafiken mot Stadsgårdshamnen där målpunkter utgörs av färjeterminalerna och Fotografiska museet. En annan viktig funktion är slussning av busstrafik från Nacka och Värmdö. Av prioriteringsskäl har bussar ett behov av att byta från höger- till mittkörfält i höjd med Fotografiska museet för att underlätta vänstersvängen längre fram mot den befintliga bussterminalen.

För fotgängare finns ett övergångsställe tvärs över Stadsgårdsleden på korsningens västra sida. Övergångsstället fortsätter även fram till kajfronten. Detta utgör en gen passage för fotgängare till och från Söder (Katarinavägen) och Stadsgårdshamnen. Söderbergstrappan utgör förbindelse mellan Katarinavägen och övergångsstället på grund av den stora nivåskillnaden. Avsaknaden av hiss

innebär att den gena passagen mellan Söder och Stadsgårdshamnen inte är tillgänglig för funktionshindrade.

Parallellt med Stadsgårdsleden på kajsidan finns en gång- och cykelbana.



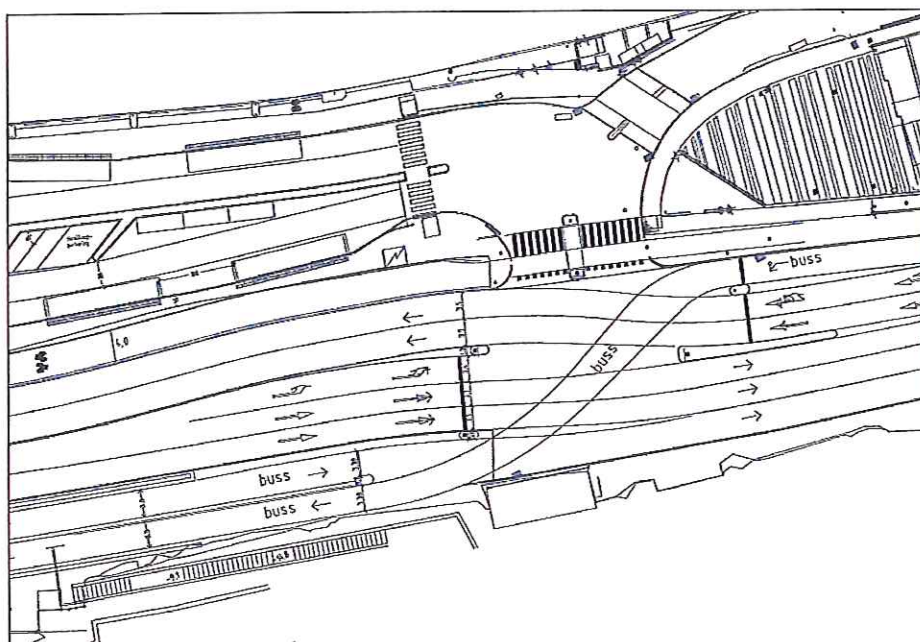
*Väggkorsningen vid Fotografiska museet på Stadsgårdsleden.*



*Övergångsstället på Stadsgårdsleden väster om korsningen.*

### Väggorsningens framtida utformning

Den nya bussterminalen angörs via en ramp som till största del löper parallellt med Saltsjöbanans spårområde. Detta innebär att busslussningsfunktionen i trafiksignalerna måste möjliggöra en förflyttning över alla körfält. Samtidigt skapas konflikt med all annan trafik vilket gör att alla andra tillfarter måste få rätt. Kapacitetsförhållanden försämrats ytterligare av ett ökat antal bussar (cirka 3 – 4 bussar per minut) vilket gör att mer gröntid måste ges till busstrafiken mot terminalen för att upprätthålla en god nivå av bussframkomlighet. Inuti terminalen har utformningen dimensionerats för att klara ökningen i busstrafik.



Den framtida utformningen av väggorsningen vid Fotografiska museet

Utifrån förutsättningarna som denna utformning skapar har olika optimeringsmöjligheter studerats. Även möjligheter som innebär planskildhet (bro och tunnel) har beaktats och avfärdats; framförallt av kostnadsskäl, men även för att dem inte anses passa in i den eftertraktade stadsbilden som den nya Slussen förväntas skapa. Optimeringsförsök med föreslagen planlösning har genomförts med simuleringsmetodik där fokus har legat på olika signallösningar. Dessa har visat att det är möjligt att uppnå samma nivå av framkomlighet som idag, trots utökad busstrafik. Framförallt innebär detta en effektiv användning av den nya bussterminalen. En förutsättning för god framkomlighet är dock att övergångsstället tas bort.

### Intervjuer med gående

För att uppskatta betydelsen av övergångsstället har intervjuer genomförts. Totalt intervjuades 217 personer som passerade övergångsstället under tre dagar i december 2011.

Studien visade att Fotografiska museet utgjorde start- eller målpunkt för 39 procent av alla personer som intervjuades. Vidare var Söder start- eller målpunkt för 42 procent, även bortom Söder. Söder är emellertid en stadsdel och omfattar allt ifrån bostäder, arbetsplatser, affärer och restauranger och kan inte ses som en enskild destination på samma vis som Fotografiska museet. Dessutom är museets särskilda betydelse för gångtrafikanterna mycket tydlig. På Museets webbsida hänvisas besökare till övergångsstället och trappan som möjlig rutt.

De som kommer från Söder, eller är på väg mot Söder utnyttjar trappan som en smidig och gen väg. Ett fåtal, 11 procent av de intervjuade, har Slussen som start eller målpunkt och ännu längre bort. Dessa personer har i många fall använt Katarinavägen och trappan istället för att promenera längs Stadsgårdskajen för att det upplevs som ett vackrare stråk.

Det finns ett stort antal personer som rör sig längs Stadsgårdskajen. I studien har det antagits att majoriteten av de som kommer från Slussen, eller är på väg dit, genereras av färjorna eller Fotografiska museet.

Vidare fanns det 96 personer som *inte* använde trappan utan istället utnyttjar övergångsstället och den smala gångväg som ligger mellan Saltsjöbanans spår och Stadsgårdsleden. En övervägande majoritet av dessa kom gående från Slussen. Dessa personer ingick inte i intervjustudien.



Gångväg mellan Söder (Katarinavägen) och Stadsgårdshamnen

### Vad blir konsekvenserna för fotgängare vid borttagning av övergångsstället

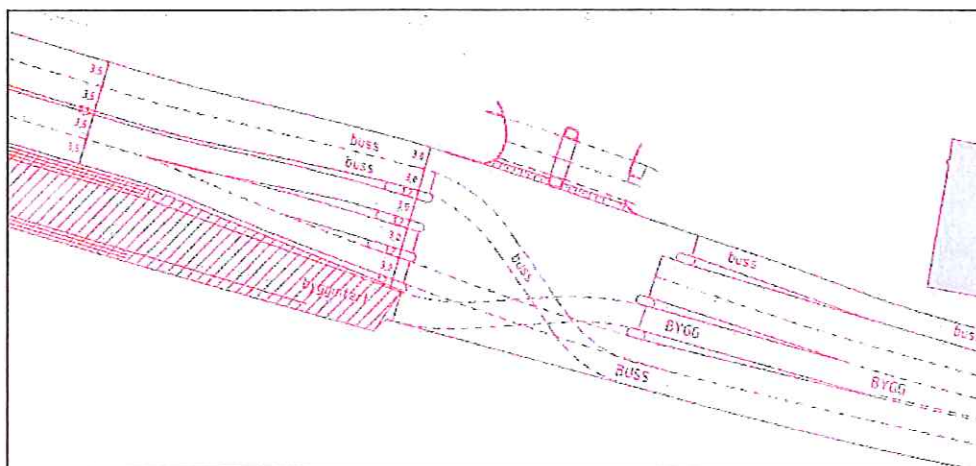
Om övergångsstället tas bort försvinner möjligheten för personer att förflytta sig på ett snabbt och smidigt sätt mellan Södermalm och Stadsgårdskajen via trappan. Den gena resvägen gäller enbart för personer utan funktionshinder.

Vidare innebär borttagningen att besökare till Fotografiska inte längre kan utnyttja möjligheten att parkera sina fordon (bil och cykel) på Södermalmsidan.

Om övergångsstället inte tas bort finns det påtagliga trafiksäkerhetskonsekvenser. Tillkomsten av en dubbelriktade bussväg till och från den nya bussterminalen innebär att övergångsstället blir både längre, mer komplext och mindre tryggt för gångtrafikanter. Att det är längre och mer komplex med flera riktningsskiften innebär att trafiksäkerhetsrisken ökar. Bussens tyngd i kombination med hastighet innebär att eventuella trafikolyckor kan få svåra konsekvenser. Även faktumet att målpunkterna på Stadsgårdskajen attraherar turister och andra personer inte har lokalkännedom kan bidra till trafiksäkerhetskonsekvenserna.

### Situation under byggtiden.

Under bussterminalens byggtid (2014-2018) kommer inte det vara möjligt att passera Stadsgårdsleden vid Fotografiska korsningen pga. arbetsmiljörisker. Förslagsvis skulle en gångbro vara fördelaktig under byggtiden för personer som vill på ett smidigt sätt ta sig mellan Södermalm och Stadsgårdskajen. En tillfällig bro kan eventuellt leda till en permanent lösning om den anses användbar och attraktiv, och passande i förhållande till den nya Slussen.



Gångväg mellan Söder (Katarinavägen) och Stadsgårdshamnen

### **Slutsatser**

Borttagning av övergångsstället är trafiktekniskt viktigt för att uppnå en god nivå av framkomlighet för busstrafiken och samtidigt möjliggöra att den nya bussterminalens kapacitet kan utnyttjas optimalt. En borttagning av övergångsstället anses även viktig från ett trafiksäkerhetsperspektiv då gående drabbas av en längre korsningssträcka med flera riktningsskiften.

Trafiksäkerhets- och bussframkomlighetsaspekter måste således övervägas mot gåendes framkomlighet där Söderbergstrappan idag utgör en smidig och gen gångväg mellan Södermalm och Stadsgårdskajen.

Alternativa utformningslösningar har visat sig vara både dyra och mindre attraktiva från ett stadsplaneringsperspektiv.

En möjlighet finns att anlägga en gångbro istället för övergångsstället under Slussens olika byggetapper vilket skulle underlätta för gående. Även här har kritik framförts utifrån ett stadsplaneringsperspektiv. En möjlig lösning är en tillfällig bro som eventuellt kan leda till en permanent lösning om den anses användbar och attraktiv, och passande i förhållande till den nya Slussen.