



Handläggare
Lars Fladvad
Utvecklingschef

Diarienummer
2016KS/0290

Kommunstyrelsen

Detaljplan för bussterminal vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m fl. Dp/ÄDp 2014-12434

Förslag till beslut

Yttrande godkänns

Beslutsnivå

Kommunstyrelsen

Sammanfattning

Stockholm stads har sänt ut förslaget till nya detaljplan för bussterminal vis Slussen på granskning. Värmdö kommun är positiv till förslaget till detaljplan.

Bakgrund

I juli 2014 träffade Stockholms stad, Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikförvaltningen en överenskommelse om en busstrafiklösning för Ostsektorn. Överenskommelsen innebär att en bussterminal ska byggas i Katarinaberget vid Slussen samt att en bussterminal ska byggas vid Nacka Centrum. Bussterminalen i Nacka centrum är knuten till den nya tunnelbanegrenen.

Stadsbyggnadsnämnden gav i september 2014 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja framtagande av en ny detaljplan för bussterminal vid Slussen. Ett tidigare förslag till detaljplan upphävdes 2013 av Mark- och miljödomstolen på formella grunder. Domslutet fastställdes 2014 genom att mark- och miljööverdomstolen inte meddelade prövningstillstånd.

Ärendebeskrivning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en terminal vid Slussen för busstrafiken till och från Nacka och Värmdö som en del i kollektivtrafiknoden Slussen. Planen inkluderar även anläggandet av ny avloppstunnel. Planområdet utgörs till största del av nya berg- rum som föreslås sprängas ut under befintlig gator och bebyggelse på berget.

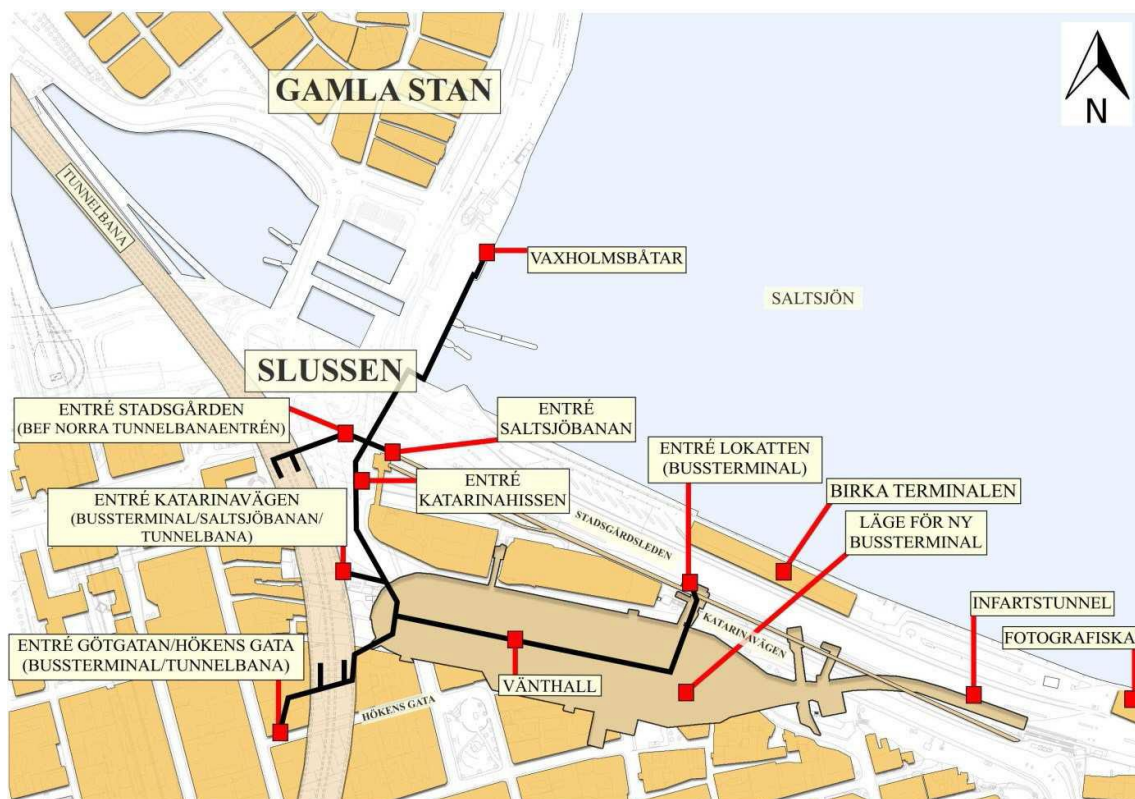
En ny bussterminal vid Slussen innebär att det kommer att finnas en samlad kollektivtrafikknutpunkt med hög kapacitet för Ostsektorn lokaliserad nära tunnelbanan. Detta ger potential att minska bilresandet för pendlare till centrala Stockholm, vilket ger positiva

konsekvenser regionalt ur klimatsynpunkt. Idag reser cirka 78 procent kollektivt i högtrafiktid, när det gäller det radiella resandet mot innerstaden. Antalet påstigande i kollektivtrafiken från Nacka och Värmdö har ökat med cirka 26 procent mellan år 2003 och 2010. Ostsektorn delar idag väg- och spårkapacitet över Saltsjön-Mälaren med stora delar av söderort. Eftersom systemen trafikmässigt är högt belastad, är möjligheten att bygga nya bostäder och arbetsplatser i båda regiondelarna beroende av att trafiksystemet för ostsektorn kompletteras.

En bussterminal har en lång teknisk livslängd och för att få ut största möjliga nytta av investeringen bör den ha kapacitet att klara även en långsiktig trafikökning. Den planerade bussterminalen har utformats så att den har kapacitet för trafiken fram till år 2050.

Terminalen är dimensionerad på basis av de prognoser som kommunerna tagit fram för befolkningsökningen i ostsektorn och därmed förväntat ökat trafikantbehov. Terminalen behöver ha kapacitet för över 40 000 resenärer per dygn för att klara det långsiktiga behovet. Fram till tills tunnelbanan i Nacka tas i drift beräknas cirka 37 000 resenärer per dygn nyttja anläggningen. Idag uppgår trafikanterna till knappt 30 000 per dygn.

Den nya terminalen kommer att präglas av en tilltalande och attraktiv miljö där bussar och resenärer hålls skilda åt med bättre miljö för resenärerna och en säkrare trafikmiljö för bussarna utan de konfliktpunkter som råder i dagens terminal.



Bussterminalen rymmer ankomst- och avgångszoner samt så kallade reglerplatser där bussarna står uppställda mellan de olika turerna. Infarten till bussterminalen sker via en ramp från Stadsgårdsleden, under Saltsjöbanan och in till en ankomstzon som rymmer 6 ankomstplatser in till det mellersta bergrummet med resenärsutrymmen. 17 platser reserveras för avgång. Dessa är placerade mitt emot ankomstdelen i terminalen.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för stadslivet eftersom de nya entréerna innebär fler möjliga stråk för gående. Även minskningen av busstrafiken i den västra delen av Stadsgårdsleden är positiv eftersom området blir tystare och mer promenadvänligt, både jämfört med hur det är idag och jämfört med nollalternativet, den provisoriska terminal som kommer att anläggas omedelbart öster om Slussen.

Placeringen i Katarinaberget innebär att människor slipper utsättas för luftföroreningarna på Stadsgårdsleden när de väntar på bussen. Inne i terminalen blir resenärer åtskilda från bussarnas utsläpp.

En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försumbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer. En rimlighetskontroll har utförts som visar att säkerhetsmålets risknivå är lägre eller i samma storleksordning som för andra motsvarande risker i samhället, till exempel i andra transportsystem.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för pendlare och stadslivet i området genom att de nya entréerna innebär fler möjliga stråk för gående att välja på. Även minskningen av busstrafiken i den västra delen av Stadsgårdsleden är positiv eftersom området blir tystare och mer promenadvänligt, både jämfört med hur det är idag och jämfört med nollalternativet.

Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun ingick den 1 juli 2014 en överenskommelse om kostnadsfördelning för en bussterminallösning för Ostsektorn. Av överenskommelsen framgår att en bussterminal även ska byggas vid Nacka centrum. Överenskommelsen om finansiering är godkänd av samtliga parter. Staten har i en avsiktsförklaring angett att man strävar efter att medfinansiera terminalen med om möjligt 50 procent av den totala kostnaden på 1430 mkr. I gällande länsplan har staten anslagit 350 mkr för terminalen. Om inte full finansiering kan lösas med planerat statligt anslag har de primära parterna enats om att tillskjuta extra medel. Kommunfullmäktige i Värmdö har beslutat att medverka till en finansiell lösning med maximalt 83 mkr.

Bedömning

För att klara behovet av en attraktiv kollektivtrafik med buss från Värmdö med direkt access till Stockholm är en terminal vid Slussen den enda rimliga lösningen. Planförslaget är väl genomarbetat och ger resenärer en attraktiv, trygg och säker miljö med god funktionalitet.

Ekonomiska konsekvenser

Bussterminalen beräknas kosta 1430 mkr, som enligt planerna ska fördelas så att staten står för 50 procent samt Stockholm och Stockholms läns landsting för 25 procent vardera. Om inte denna finansieringslösning kan genomföras ska landstinget och Stockholm svara för 40 procent av återstående kostnader samt Värmdö kommun för 20 procent. Kommunfullmäktige har beslutat att maximalt 83 mkr får tas i anspråk för denna lösning.

Konsekvenser för miljön

Miljön i Värmdö påverkas inte direkt av en ny bussterminal vid Slussen, möjligen indirekt genom att fler väljer att ta buss till Slussen i framtiden med en attraktiv och effektiv terminal på plats.

Konsekvenser för medborgarna

För pendlare medborgare kommer en funktionell ny terminal underlätta den dagliga pendlingen och göra kollektivresandet trevligare.

Konsekvenser för barn

En ny terminal trygga promenadstråk till tunnelbanan och en vänthall separerad från bussarnas hållplatser kommer att vara fördelaktigt för barn och ungdomar som reser med buss mellan Värmdö och Stockholm.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom sektor administration, ledning och service.

Handlingar i ärendet

Nr	Handling	Bilaggs/Bilaggs ej
1	Yttrande	Bilaggs

Sändlista för beslutsexpediering

Stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Stellan Folkesson
Kommundirektör

Frida Nilsson
Sektorchef administration