



PM 2011: RII (Dnr 314-1947/2010)

## Kollektivtrafiken vid Slussen

Skrivelse från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S)

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Skrivelse från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S) om ”Kollektivtrafiken vid Slussen” anses besvarad med vad som anförs i denna promemoria.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

### *Ärendet*

I en skrivelse den 25 augusti 2010 från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S) behandlas frågeställningar om kollektivtrafiken vid nya Slussen, bussterminalens utformning samt framtagandet av denna och hur dialog skett med andra berörda parter.

### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att de viktiga frågor som lyfts fram i skrivelsen redan är väl omhändertagna i det pågående arbetet med Slussen. Bussterminalen kommer att uppföras som en inomhusterminal med avstignings- och påstigningszoner varifrån man lätt tar sig till tunnelbanan och stadsbussarna. Framkomligheten i den nya terminalen har studerats ingående för att skapa en miljö med erforderliga utrymmen för trafikanterna under högt trafik.

*Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden* anför att terminalen kommer att utföras som en dockningsstation där bussar hålls helt separerade från trafikanterna vilket skapar en trygg miljö både för resenärer och busschaufförer. Detta kommer att innebära att antalet meter mellan buss och tunnelbana ökar något men det måste sättas i relation till den betydligt mer attraktiva miljö som resenärerna rör sig i inom 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.

### *Mina synpunkter*

Stockholms stad växer och behovet av god infrastruktur med vägar, spårvägar och inte minst bra kollektivtrafik ökar. 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 nytt-

jar 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 bibehålla 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 otrivsam.

Den nya terminalen sätter resenärerna i fokus och dessa kommer bland annat att gynnas av en trygg och attraktiv bussterminal och ny entré till tunnelbanan. Tillgängligheten i terminalen ska särskilt uppmärksammas. Terminalen kommer att uppföras som en inomhusterminal med avstignings- och påstigningszoner varifrån man lätt tar sig till tunnelbanan och stadsbussarna. Framkomligheten i den nya terminalen har studerats ingående för att skapa en miljö med tillräckliga utrymmen för trafikanterna under högtrafik. Vidare planeras ytterligare en uppgång från bussterminalen till tunnelbaneperrongerna för att avlasta de norra perrongändarna. I terminalen kommer även plats för trafikantservice finnas i form av detaljhandel. SL önskar med detta skapa en mer attraktiv resenärsmiljö och kunna erbjuda mervärden i anslutning till resandet. Terminalen kommer att utformas så att resenärer och bussar hålls separerade från varandra. Det man förlorar i att antalet meter mellan buss och tunnelbana ökar något anser jag uppvägs av att terminalen blir trafiksäker och attraktiv för resenärer.

Projektet utreder dessutom nu en ny möjlig lösning med bussterminal i nytt berg- rum i Katarinaberget under OKQ8-garaget. En sådan anläggning skulle ge bättre utrymme för framtida trafikökningar enligt de krav som SL ställt. Vidare innebär detta alternativ en bra lösning för Stadsgårdskajen som erhåller mer plats för gång- och cykeltrafik, biltrafik, Saltsjöbanan, Birkaterminalen och omstigningsplatser till kollektivtrafik på vatten.

Arbetet med nya Slussen sker i nära samarbete och samråd mellan exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och SL i enlighet med tidigare fattade beslut av de tre nämnderna. Busslösningar avseende Nacka och Värmdö kommuner handhar SL.

Mot bakgrund av detta anser jag, likt stadsledningskontoret, att de viktiga frågor som lyfts fram i skrivelsen redan är väl omhändertagna i det pågående arbetet med Slussen. För ytterligare detaljredogörelse avseende den framtida utformningen vill jag hänvisa till facknämndernas yttrande.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Skrivelse från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S) om ”Kollektivtrafiken vid Slussen” anses besvarad med vad som anförs i denna promemoria.

Stockholm den 6 april 2011

ULLA HAMILTON

### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. att i huvudsak godkänna borgarrådets förslag till beslut
2. att därutöver anföra

Slussen är en viktig kollektivtrafikknutpunkt, efter Stockholm Central/T-centralen den mest trafikerade. Trafikplaneringen för Slussen måste utgå från kollektivtrafiken där spårtrafik, bussar och kollektivtrafik på vatten samverkar optimalt. Området ska förberedas för spårväg och Saltsjöbanans utveckling till två spår ska beaktas. De befintliga tunnlarna mellan Slussen och Södra Station ska ses som en resurs och inkluderas i arbetet med Slussenområdet. Det viktigt att terminalen utformas så att byten mellan tunnelbana, buss och båt kan göras effektivt och att den tillgänglighetsanpassas. Vi förordar ett system med förvisering till bussarna, liknande den vid Liljeholmen. Det saknas en redovisning av utökad kollektivtrafik på vatten vid Slussen, som kan ge fler genua resmöjligheter och avlasta spårtrafiken. Utrymmen för kollektivtrafik på vatten vid Slussen måste planeras från början. Det är viktigt den fortsatta planeringen sker i samarbete mellan Stockholms stad, Nacka och Värmdö kommuner och SL.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (S) enligt följande.

Slussen är en knutpunkt inte bara för invånarna i vår stad utan också för invånarna i flera av våra kranskommuner. Idag passerar närmare 300 000 resenärer Slussen dagligen. De kommande åren kommer antalet att öka snabbt. 2010 ökade befolkningen i Stockholmsregionen med 36 000 personer, det är två SL-bussar om dagen. I samband med ombyggnationen av Slussen är det otroligt viktigt att staden tar hänsyn till den utvecklingen. Debatten om nya Slussen handlar ofta om gestaltning men kollektivtrafikfunktionen är avgörande inte bara för Stockholms stad utan för hela regionen. Om Stockholmsregionen ska växa och växa ekologiskt hållbart måste kollektivtrafikens kapacitet öka i takt med befolkningen.

## ÄRENDET

I en skrivelse den 25 augusti 2010 från Roger Mogert och Tomas Rudin (båda S) behandlas frågeställningar om kollektivtrafiken vid nya Slussen, bussterminalens utformning samt framtagandet av denna och hur dialog skett med andra berörda parter.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 13 december 2010 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms stad växer och behovet av god infrastruktur med vägar, spårvägar och inte minst bra kollektivtrafik ökar.

Slussen är den näst mest trafikerade kollektivtrafikplatsen i Stockholm med cirka 300 000 resenärer som passerar dagligen.

I Slussenprojektet ska den svårorienterade trafikkarusellen ersättas med en effektiv och säker trafiklösning för alla trafikslag. Eftersom nuvarande Slussen har stor överkapacitet för bilar kommer plats att frigöras åt kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. I detta arbete har resenärerna satts i fokus och man främjar framför allt smidiga byten mellan olika trafikslag i en trygg, trafiksäker, attraktiv och lättorienterad miljö. Under hösten 2010 pågår arbetet med att vidareutveckla trafiklösningen vid Slussen.

Kollektivtrafikresenärer kommer bland annat att gynnas av en trygg och attraktiv bussterminal och ny entré till tunnelbanan. Terminalen kommer att uppföras som en inomhusterminal med avstignings- och påstigningszoner varifrån man lätt tar sig till tunnelbanan och stadsbussarna. Framkomligheten i den nya terminalen har studerats ingående för att skapa en miljö med erforderliga utrymmen för trafikanterna under högtrafik. Vidare planeras ytterligare en uppgång från bussterminalen till tunnelbaneperrongerna för att avlasta de norra perrongändarna. I terminalen kommer även plats för trafikantservice finnas i form av detaljhandel. SL önskar med detta skapa en mer attraktiv resenärsmiljö och kunna erbjuda mer värden i anslutning till resandet.

Projektet utreder nu en ny möjlig lösning med bussterminal i nytt bergrum i Katarinaberget under OKQ8-garaget. En sådan anläggning skulle ge bättre utrymme för framtida trafikökningar enligt de krav som SL ställt. Vidare innebär detta alternativ en bra lösning för Stadsgårdskajen som erhåller mer plats för gång- och cykeltrafik, biltrafik, Saltsjöbanan och Birka-terminalen. Bussterminalen förväntas erhålla full extern finansiering enligt Genomförandebeslutet Projekt Slussen (Dnr 311-481/2010).

Arbetet med nya Slussen sker i nära samarbete och samråd mellan Exploateringskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret och SL i enlighet med tidigare fattade beslut av de tre nämnderna. Buslösningar avseende Nacka och Värmdö kommuner handhar SL.

Mot bakgrund av vad som ovan redovisats, kan kontoret konstatera att de viktiga frågor som lyfts fram i skrivelsen redan är väl omhändertagna i det pågående arbetet med Slussen. Kontoret föreslår mot denna bakgrund att skrivelsen av Roger Mogert (S) och Tomas Rudin (S) om kollektivtrafiken vid Slussen anses besvarad med vad som anförs i tjänsteutlåtandet.

## **Exploateringsnämnden**

**Exploateringsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 9 december 2010 enligt kontorens gemensamma förslag

- 1 Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på skrivelse.
- 2 Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Torkel Tigerschiöld (MP), *bilaga 1*.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 9 december 2010 enligt kontorens förslag

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens tjänsteutlåtande daterat den 23 november 2010 som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP), *bilaga 1*.

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 14 december 2010 enligt kontorens gemensamma förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av Mats Lindqvist (MP), *bilaga 1*.

**Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 23 november 2010 har i huvudsak följande lydelse.

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 ökning av antalet resenärer samt en målsättning att bibehålla 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 otrivsam. 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 mervärdet i anslutning till själva resan.

Terminalen kommer att bli stor, SL:s resandeprognoiser pekar på ett behov om 20 påstigningsplatser. Terminalen kommer att utföras som en dockningsstation där bussar hålls helt separerade från trafikanterna (liksom 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 trivsam miljö för resenärerna.

Framkomligheten i den nya terminalen har studerats ingående för att skapa en miljö med erforderliga utrymmen för trafikanterna under högtrafik. 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.

## RESERVATIONER M.M.

### **Exploateringsnämnden**

*Reservation* anfördes av Ann-Margarethe Livh (V), enligt följande.

Exploateringsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorens svar, samt därutöver anförda:

Slussen är efter T-centralen Stockholms viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. Planeringen av Slussens ombyggnad måste självklart kollektivtrafiken och kollektivtrafikanternas behov vara huvudfokus. Nya Slussen måste erbjuda bra omstigningsmöjligheter mellan trafikslagen buss, tunnelbana, båt och framtida spårväg. Tillgängligheten måste vara god i hela anläggningen med få nivåskillnader och god orienterbarhet. För smidigare inpassering byten mellan trafikslag föreslår vi öppna spärrlinjer in till tunnelbana och bussar. Spärrvaktskuren ska ersättas med informationsdiskar och trafikvärdar ska finnas i anläggningen för att hjälpa resenärer att hitta rätt.

*Särskilt uttalande* gjordes av Torkel Tigerschiöld (MP), enligt följande.

Exploateringskontoret gör i ärendet en redovisning av kollektivtrafikplaneringen för Slussen, vilket också efterfrågas i skrivelsen. Vi kan dock konstatera att den redogörelse som Exploateringskontoret presenterar inte är komplett. Till exempel saknas en plan för utökad kollektivtrafik på vattnet vid Slussen, 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 viktigt att samarbetet mellan Stockholms stad, Nacka och Värmdö kommuner samt SL förbättras i planeringen av kollektivtrafiken vid Slussen.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V), enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att delvis godkänna kontorens svar, samt att därefter anförda följande:

Slussen är efter T-centralen Stockholms viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. I planeringen av Slussens ombyggnad måste självklart kollektivtrafiken och kollektivtrafikanternas behov vara huvudfokus. Nya Slussen måste erbjuda bra omstigningsmöjligheter mellan trafikslagen buss, tunnelbana, båt och framtida spårväg. Tillgängligheten måste vara god i hela anläggningen med få nivåskillnader och god orienterbarhet. För smidigare inpassering byten mellan trafikslag föreslår vi öppna spärrlinjer in till tunnelbana och bussar. Spärrvaktskuren ska ersättas med informationsdiskar och trafikvärdar ska finnas i anläggningen för att hjälpa resenärer att hitta rätt.

*Särskilt uttalande* gjordes av Cecilia Obermüller (MP), enligt följande.

Skrivelsen belyser viktiga frågeställningar kring Slussens framtida utformning som knutpunkt i kollektivtrafiken. Miljöpartiet har tidigare lyft frågan om bl.a. förvisering till bussarna för att kunna utforma en kompakt resenärsvänlig terminal samt anknytning även till kollektivtrafik på vattnet.

För att skapa ett fungerande och bra kollektivtrafiknav i Slussen bör samarbetet både mellan kommunerna samt kommunerna och SL förbättras och förstärkas i enlighet med skrivelsens intentioner och synpunkter.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* anfördes av Kajsa Stenfelt (V), enligt följande.

1. Kontorets förslag till beslut godkänns delvis.
2. Därutöver anfördes följande:

Slussen är efter T-centralen Stockholms viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. I planeringen av Slussens ombyggnad måste självklart kollektivtrafiken och kollektivtrafikanternas behov vara huvudfokus. Nya Slussen måste erbjuda bra omstigningsmöjligheter mellan trafikslagen buss, tunnelbana, båt och framtida spårväg. Tillgängligheten måste vara god i hela anläggningen med få nivåskillnader och god orienterbarhet. För smidigare inpassering och byten mellan trafikslag föreslår vi öppna spärrlinjer in till tunnelbana och bussar. Spärrvaktskuren ska ersättas med informationsdiskar och trafikvärdar ska finnas i anläggningen för att hjälpa resenärer att hitta rätt

*Särskilt uttalande* gjordes av Mats Lindqvist (MP), enligt följande.

Kontorets svar utgör en bra sammanfattning och genomgång av de problem som avser busstrafiken vid Slussen. Aspekterna på hur kollektivtrafikantbyten mellan buss och tunnelbana, samt hur förflyttningar ska ske mellan dessa är tydlig och bearbetad.

Men det som även behöver tillföras frågan är hur kollektivtrafikantbyten mellan bussterminalen och andra trafikslag ska gå till, emedan alla bussresenärer inte i första hand nödvändigtvis kommer att behöva resa vidare med den redan i dag hårt belastade tunnelbanan.

- Kommer det att vara möjligt att byta från buss till båt, till exempel för de som önskar ta sig vidare från bussterminalen till Djurgårdsfärjan?

- Hur planeras det för att man som kollektivtrafikresenär ska kunna ta sig mellan bussterminalen och den geografiskt sett närbelägna Södra station och pendeltågen där?

En sådan möjlighet skulle minska belastningen på tunnelbanan från de som annars ska ta sig upp till T-centralen och först där byta till pendeltågen. Vore det möjligt att till exempel låta Saltsjöbanan gå i den gamla järnvägstunneln ända upp till Södra station? Eller någon form av rullband i nämnda tunnel?

- Hur blir det för de kollektivtrafikresenärer som vill ta sig mellan bussterminalen och de lokalbussar och framtida spårvagnar som kommer att finnas uppe på Slussplan?