



**Samfundet S:t Erik**  
Stockholm

Stockholms stadsbyggnadskontor  
Registraturen  
Box 8314  
104 20 Stockholm

Yttrande  
2016-06-22

[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)

## Yttrande över förslag till Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, S-Dp/TDp 2014-12434

Samfundet St Erik har tidigare ifrågasatt det framtida behovet av en stor och komplex bussterminal vid Slussen. Det gör vi fortfarande.

När Staden nu gör ett omtag, och redovisar ett nytt planförslag för att hantera den regionala busstrafiken till och från Nacka Värmdö i Slussenområdet, kan noteras att man i allt väsentligt valt samma upplägg som tidigare. Förslaget innebär att en bussterminal för 37 000 passagerare per dygn, med plats för 40 samtidigt uppställda bussar, ska sprängas in under Katarinaberget. Bussarna ska angöra den djupt liggande terminalen i vänstertrafik via en ny neråtlutande ramp från Stadsgårdsleden efter att ha korsat en flera filer på leden i en signalreglerad korsning. Stora ventilationsanläggningar för till- och frånluft ska byggas på olika platser i parkstråket söder om Katarinavägen och i murverket i anslutning till Saltsjöbanans station. Bussterminalen bedöms kosta 1 430 000 000 kr att anlägga.

Nu har dock förutsättningarna för dimensioneringen ändrats jämfört med det tidigare planförslaget eftersom en överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförhandling som bland annat innebär att tunnelbanan ska byggas ut till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen. Enligt planbeskrivningen har landstingets trafikförvaltning utrett *Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn* med tidsperspektivet år 2050. Man utgår ifrån ett förändrat tunnelbanesystem där delar av resandet från ostsektorn, då främst från Nacka, tas om hand av blå linje medan resande från Värmdö tas om hand av röd och grön linje. Detta på grund av att blå linje till Nacka bör ha ett kapacitetsutrymme för framtida resandeökningar, vilket den inte får om all busstrafik från ostsektorn skulle ansluta till blå linje. Med en bussterminal i Slussen skapas fortsatt bra restider från Värmdö till hela innerstaden. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler kommer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt framkomlighetsproblem som följd, främst på Värmdöleden och Stadsgårdsleden, väg 222. Slutsatsen som anges är att Slussen fortfarande anses vara den lämpligaste platsen att för en ny terminal i kombination med en ny bussterminal vid Nacka Centrum.

Denna redogörelse återges i planförslaget.



**Samfundet S:t Erik**  
Stockholm

Den första juni, ungefär två veckor efter det att Stadens samråd om ny bussterminal vid Slussen inletts, redovisade Sverigeförhandlingen en *Lägesrapport till regeringen avseende förhandling om åtgärder i storstäder och järnväg i norra Sverige*. Rapporten innehåller bland annat en redogörelse för förhandlingar och utredningar rörande två alternativ för en Östlig Förbindelse i Stockholms vägnät för att förbinda Södra och Norra Länken via en tunnel för bil- och busstrafik. Där redovisas också möjligheter och kostnader för att samförlägga spårtunnel parallellt med vägtrafiktunneln. Sverigeförhandlingen redovisar att man avser fortsätta förhandlingen utifrån ett av de studerade alternativen, bergtunnelalternativet.

Det säger sig självt att en ny kapacitetsstark buss- eller spårförbindelse mellan Nacka och Östermalm skulle komma att påverka kollektivtrafikflödena till och från Nacka/Värmdö på ett väsentligt sätt. En rejäl översyn av kollektivtrafikens linjesträckningar skulle bli nödvändig.

Samfundet häpnar. Hur kan Stockholms stad gå fram med ett planförslag för en så dyr och komplicerad bussterminal när de grundläggande dimensionerande förutsättningarna för den tänkta verksamheten inte bara är osäkra utan dessutom är föremål för förhandlingar där Staden är en av parterna? Hur kan man så envist hålla fast vid en lösning som inte bara riskerar att bli obsolet redan innan den invigs, utan även rymmer så vanskliga tekniska svårigheter och dessutom låser fast utvecklingsförutsättningarna i ett av stadens mest attraktiva lägen för mycket lång tid framåt? Är planförslaget i själva verket en bricka i ett förhandlingsspel? Det känns inte seriöst.

Planförslaget avvisas.

De kostnader som planeras att läggas ned på bussterminalen i Katarinaberget skulle göra mycket bättre nytta om de användes till en nedgrävning av T- banan via Gamla Stan och Slussen. Då skulle ett befintligt säkerhetsproblem lösas. Förslaget till bussterminal i Katarinaberget innebär att ytterligare säkerhetsproblem adderas. Märkligt!

För Samfundet S:t Erik

Monica Andersson  
Ordförande  
Samfundet S:t Erik

Susanne Ingo  
vice ordförande  
Samfundet S:t Erik