



Dokumentnamn	P1-PM-Flytt tillfällig bussterminal Stadsgårdsleden.docx
Projekteringskede	BYGGHANDLING
Delområde	Land
Entreprenad	Gemensamt
Ansvarig part	P1: Projektledning
Dokumenttyp	PM - PM
Konstruktör	Peter Ekholm
Upprättad datum	2023-05-30

Flytt av temporär bussterminal på Stadsgården

Beslutsunderlag

FÖR GODKÄNNANDE 2023-05-30

Ändring	Ändring datum	Ändring avser	Ändring av

Peter Ekholm

Uppdragsansvarig



Innehållsförteckning

1	SYFTE OCH BAKGRUND	3
2	INDATA OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	3
2.1	KAPACITET FÖR NUVARANDE TEMPORÄRA BUSSTERMINAL	3
2.2	TILLGÅNG TILL MARKYTA INTILL BIRKATERMINALEN.....	3
3	FÖRESLAGET ALTERNATIV	4
3.1	AVTAL NYTTJANDERÄTT	5
4	PÅVERKAN FÖR OLIKA PARTER	5
4.1	PÅVERKAN FÖR RESENÄRER OCH ALLMÄNHETEN	5
4.2	PÅVERKAN FÖR PROJEKT SLUSSEN.....	6
4.3	PÅVERKAN TRAFIKFÖRVALTNINGEN.....	6
4.4	PÅVERKAN TRAFIKKONTORET.....	7
5	EKONOMI	7
6	RISKER	7
7	FÖRSLAG TILL BESLUT	8
8	REFERENSER	9



1 Syfte och Bakgrund

Ombyggnaden av Slussen är planerade att pågå i olika etapper där slutligt färdigställande är planerat till ca 2027.

Nuvarande produktionstidplan visar att bussterminalen i Katarinaberget kan färdigställas under sommaren 2025, d.v.s. ca 1,5 år senare än planerat.

Föreningen av bussterminalen påverkar tidplanen för hela projekt Slussen då projektets arbeten utmed Stadsgården inte kan färdigställas förrän busstrafiken flyttat till sitt permanenta läge i den nya bussterminalen i Katarinaberget. Så länge den temporära bussterminalen ligger kvar på Stadsgården kommer inte projektet åt ytan och kan därmed inte påbörja den sista entreprenaden i projekt Slussen, SN 82. Produktionstid för den entreprenaden är ca 3,5 år.

En försening av projekt Slussen medför även att byggstart för byggrätterna E1 och E2/Nobel Center, återläggning av Saltsjöbanan samt att idrifttagande av handelsplatsen försenas. Stora delar av Slussenområdet förblir en byggarbetsplats under längre tid.

För att minimera förseningen behöver projekt Slussen säkra åtkomst till markområdet som idag nyttjas för den temporära bussterminalen så att entreprenad SN 82 kan påbörjas juni 2024, vilket innebär att den tillfälliga bussterminalen behöver flyttas eller tas bort.

Detta PM beskriver hur flytten av temporär bussterminal kan genomföras så att en försening av projekt Bussterminalen inte påverkar sluttid för projekt Slussen.

Då en flytt av den tillfälliga bussterminalen påverkar flera parter har förslaget arbetats fram av flera parter, Projekt Slussen (Projektet), Trafikkontoret (TK) samt Trafikförvaltningen (TF).

2 Indata och förutsättningar

2.1 Kapacitet för nuvarande temporära bussterminal

Nuvarande lösning för temporär busstrafik innefattar 18 dockningsplatser för påstigning, 7 avstigningsplatser samt 15 reglerplatser. Totalt 40 platser.

Ytan för nuvarande temporära bussterminal är 11 550 kvm.

2.2 Tillgång till markyta intill Birkaterminalen

På Stadsgården längs sträckan mellan Slussen och Fotografiska museet har Birka Cruises bedrivit färjeverksamhet under lång tid. Under 2020 avslutade Birka Cruises sin verksamhet på platsen och färjeterminalen och ytorna kring terminalbyggnaden tomställdes. Ytan är ca 5 500 kvm. Projektet vill ta den ytan i anspråk och



komplettera med ytor som idag disponeras av Stockholm Hamn samt del av annan gatumark. Sammantaget är då ytan ungefär som nuvarande terminalyta.

3 Föreslaget alternativ

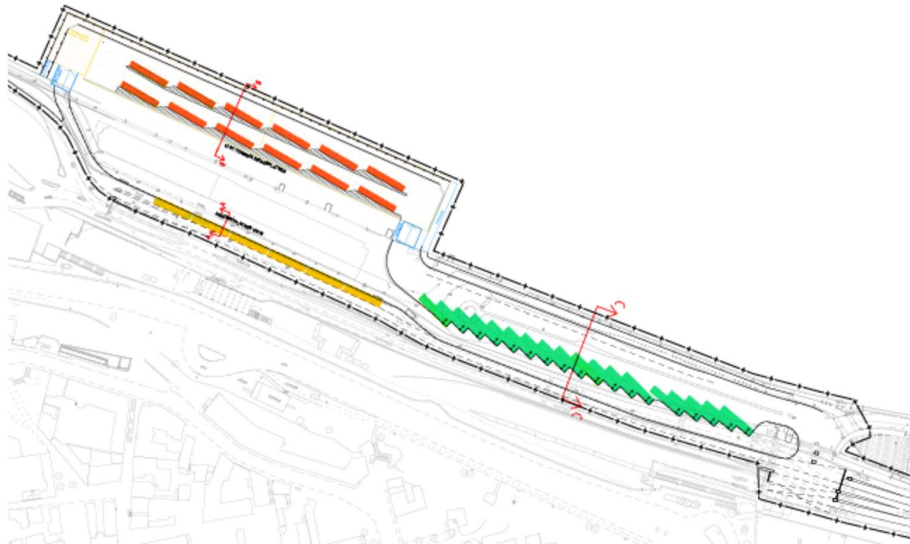
Projekt Slussen har gemensamt med Trafikförvaltningen och TK utrett många alternativ till flytt av bussterminal och har kommit fram till att den sammanvägt bästa lösningen är att förlägga alla busslinjer på samma plats och anlägga rundkörning runt Birkaterminalen. Se PM ”Alternativa åtgärder.”, bilaga R1 samt utredda alternativ som redovisas i bilaga R2.

Föreslaget alternativ redovisas som översiktsplan i bilaga R3 men utdrag finns i figur nedan. Ankommande bussar (gula i figuren nedan) stannar längs med Birkaterminalen och släpper av resenärer. Därefter kör de ut på en ponton där vi har tidsreglering. Avgående platser anläggs på nuvarande parkeringsyta (gröna platser). För att få plats med 12 reglerplatser behövs en ponton på minst 180 m och ca 25 m bred. Det ger en tillkommande yta på 4 500 kvm. utöver de 5 500 kvm som Birkaparkeringen erbjuder, dessutom används en del av Stadsgården för ankommande bussar. Pontonen kan anläggas på ett sådant sätt att rörelser minimeras. Lösningen medför att resenärer inte behöver vistas på pontonen.

Projektet har upprättat en systemhandling för den flyttade bussterminalen men kvarstående arbeten innefattar att projektera bygghandling, upphandla leverantörer inkl pontoner och utföra den nya busslösningen. Trafikförvaltningen ska genomföra linjeplanering och leverera SL specifik utrustning.

Kvarstående arbeten bedöms kunna genomföras så att bussterminalen kan tas i bruk i juni 2024 och det är först därefter markytan är disponibel för SN 82.

Den temporära bussterminalen ska fungera tills att bussterminalen i Katarinaberget är färdigställd och driftsatt, prel från jun 2024 till aug 2025.



Figur 1 Birkaparkeringen och ponton. Gula platser= ankommande, röda platser= reglerplatser på ponton, gröna platser= avgående

3.1 Avtal nyttjanderätt

Idag finns ett avtal om nyttjanderätt skrivet med Trafikförvaltningen. Avtalet kommer sägas upp och ett nytt avtal om nyttjanderätt för den nya platsen ska skrivas.

Projektet avser att utforma det nya avtalet så likt det gamla som möjligt.

En uppsägning behöver göras i så god tid som möjligt.

4 Påverkan för olika parter

4.1 Påverkan för resenärer och allmänheten

Risk för klagomål från allmänhet pga. försämrade förutsättningar för resenärer med avseende på gångavstånd, kvalitetsnivå och trygghet.

Gångavståndet till Birkaterminalen är längre och negativt för resenärerna. Projektet ser över vad som kan göras för att mildra avståndet.

Gångstråket längs Stadsgården är idag alltför smalt och behöver breddas.

Resenärernas upplevda trygghet blir sämre i och med att gångavståndet ökar och att terminalen är mer utspridd. Projektet ser över hur vi kan öka tryggheten. Projektet ser en möjlighet att involvera verksamheten i Birkaterminalen för att öka tryggheten i området.



Fotografiska museet påverkas positivt genom att fler människor kommer röra sig i närheten.

För att minimera konflikter mellan cyklister och busstrafik kommer cykelbanan att ledas runt bussterminalen vilket innebär att avståndet blir något längre men en fördel är att ett trafikljus försvinner för cyklisterna.

4.2 Påverkan för projekt Slussen

Flytt av temporär bussterminal innebär ett merarbete för projektet. Ny terminal måste anläggas och pontoner måste införskaffas. Tekniska förutsättningar finns beskrivet i PM, R4.

Gångavståndet är negativt för resenärerna vilket kommer innebära negativ publicitet för projektet. Bedömningen är att allmänheten accepterar lösningen om det är uttalat att den bara ska fungera under en viss tid och projektet bedömer att ca ett år är acceptabelt. Projektet behöver hantera frågor kopplade till resenärspåverkan t.ex. gångtider och upplevd trygghet samt bidra kommunikativt i dialog med Nacka och Värmdö kommun.

Projektet måste genomföra en projektering och byggnation av de nya platserna. Dessa arbeten ingår inte i någon nuvarande entreprenad och behöver därför upphandlas separat. Projektets inställning är att genomföra enklast möjliga acceptabla lösning eftersom den bara ska fungera under en begränsad tid.

Tid för projektering, upphandling, planering och produktion bedöms till ca ett års arbete.

En del arbeten som har planerats måste skjutas på i tid tills bussarna har flyttat in i Katarinaberget, projektet måste omprioritera ett antal aktiviteter.

4.3 Påverkan Trafikförvaltningen

Nedan följer beskrivning av konsekvenser för Trafikförvaltningen av att flytta busstrafiken från nuvarande temporära terminalen:

- Resenärspåverkan i form av längre gångtider vilket ger längre restider totalt vilket kan resultera i att buss är ett mindre attraktivt alternativ.
- Alla förändringar av busstrafiken måste hanteras av TF ihop med sina bussoperatörer.
- Kostnader för köpt trafik då trafikutövaren kommer att få effektiviseringsförluster i sin planering och drift, å andra sidan förkortas projektiden och ersättningstrafiken för Saltsjöbanan behövs under en kortare tid d.v.s. en besparing på 2,5 mkr per månad för Trafikförvaltningen.
- Ett flertal tekniska funktionerna som idag finns installerade på den nuvarande terminalen kommer inte att kunna åstadkommas i samband med en flytt, då arbetet för att behålla dessa är alltför omfattande.



- Ett snabbare projektgenomförande innebär tidigare igångsättning av Saltsjöbanan.

4.4 Påverkan Trafikkontoret

Nedan följer beskrivning av konsekvenser för Trafikkontoret av att flytta busstrafiken från nuvarande temporära terminalen:

- Den signalreglerade korsningen vid Fotografiska muséet behöver analyseras mer i detalj avseende körfältsindelning i kombination med ny signalstyrning.
- Korsningen där bussarna kör ut på ponton och där avstigande resenärer ska passera måste ses över så att det blir en trafiksäker korsning utan att framkomligheten för bussar försämras. Signalkapaciteten måste optimeras.
- För att minimera korsningspunkter mellan busstrafik och cyklister så innebär lösningen att cykelbanan flyttas ut på ponton. Med den lösningen behöver cyklarna inte vänta på trafikljus och ej heller korsa busstrafiken i någon punkt.
- Trafikkontoret måste hantera snöröjningen av den flyttade terminalen inkl ponton vilket de även gör idag

5 Ekonomi

I genomförandebeslutet avsattes medel för att genomföra bussflytten. Projektet gör bedömningen att den budgeten håller fortfarande även om det inte finns en färdigprojekterad lösning ännu.

6 Risker

Kvarstående risker innefattar:

- Trafikförvaltningen måste acceptera ändringen och ändra trafikeringen tillsammans med sina bussoperatörer.
- Projektet måste säkerställa leverans av pontoner
- Tidplanen för bygghandlingsprojektering är kort och det finns inte tid för några större ändringar
- Korsningen mellan ankommande resenärer och bussar som kör ut på pontonen måste studeras noga för att åstadkomma en trafiksäker korsning som klarar av det stora flödet av resenärer



7 Förslag till beslut

Projektets förslår att flytten av temporär bussterminal genomförs juni 2024 enligt PM och lösningen ska gälla tills bussterminalen i Katarinaberget är färdigställd ca ett år. Alternativet är att hela projekt Slussen fördröjs minst 1,5 år.

En sammanhållen temporär bussterminal skapas inom Slussenområdet. Ur ett resenärsperspektiv är det att föredra att majoriteten av busslinjerna förläggs till ett och samma ställe.

Entreprenad SN 82 kan genomföras på ett rationellt sätt och starta juni 2024 för att kunna färdigställa trafikaneläggning i drift 2027 enligt projekt Slussens tidplan.

Byggstart av byggrätterna E1 och E2/Nobel Center, återläggning av Saltsjöbanan samt att idrifttagande av handelsplatsen kan ske enligt planerat.

Projektet bedömer att fördelarna överväger nackdelarna som innebär kostnader för projektet att anlägga ny bussterminal och ökad gångavstånd för resenärer.



8 Referenser

Referensnummer	Dokumentnamn	Beskrivning
R1	P1-PM-Flytt tillfällig bussterminal Stadsgårdsleden dat 2022-12-12	Atlternativa åtgärder för hantering av tidsförsening Projekt bussterminalen
R2	T2-PM-514-0001_B2	Utredda alternativ
R3	T2-100-10-51400-0001	Översiktsplan
R4	T2-PM-514-0001	Tekniskt PM, trafikering, pontoner mm.