



Stockholm 2012-02-27

Till
Stadsbyggnadskontoret
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm

Yttrande från Naturskyddsföreningen i Stockholms län, Stockholms Naturskyddsförening, Naturskyddsföreningen i Nacka, Söderorts Naturskyddsförening och Värmdö Naturskyddsförening angående utställningsförslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, S-Dp 2011-01580-54.

Sammanfattning

- Föreningarna anser att nuvarande förslag för bussterminalen är oacceptabel, framförallt eftersom vi emotsätter oss hela idén att spränga in den nya terminalen i Katarinaberget.
- Genomför ett nytt plansamråd med Slussen och bussterminalen samtidigt.
- Förslaget kommer att försvåra arbetet med att nå klimatmålen och en anpassning till förändrade resmönster för kollektivtrafik.
- Om förlängningen av tunnelbanan till Nacka genomförs kommer den planerade bussterminalen att vara kraftigt överdimensionerad. Minska terminalen och satsa pengarna på exempelvis ytterligare spårtrafik till NackaVärmdö.
- Den viktigaste funktionen Slussen har är att vara en bytesplats för resanden med kollektivtrafik. Det är det syftet som bör stå i fokus när man planerar hur Slussen ska utformas.
- Omstigning mellan buss och t-bana blir längre än idag, detta är inte acceptabelt. Inte heller att det ska vara längre mellan omstigning mellan tåg och t-bana.
- Stor påverkan på grundvattnet under byggskedet och därefter med inte helt utredda konsekvenser för byggnaderna i området.
- Planhandlingarna är otydliga och svårlästa.

Inledning

Stockholms stad ställer nu ut förslaget till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna. Bussterminalen bröts ut ur detaljplanen för Slussen till en egen detaljplan. Det utställda planförslaget skiljer sig en hel del från samrådsförslaget men inte på ett sätt som gör att vi finner anledning att ompröva vår tidigare kritik. Våra invändningar mot planförslaget kvarstår alltså. Vi anser att den valda lösningen att spränga in bussterminalen i Katarinaberget är acceptabel. Den enda anledningen till att denna lösning har valts är för att man ska få plats med en stor galleria där nuvarande bussterminalen finns. Vi finner det märkligt att sådana intressen har fått styra istället för byggandet av en bra och hållbar lösning för kollektivtrafik. Nedan motiverar vi vårt ställningstagande.



Planprocessen

Vi finner det mycket anmärkningsvärt att bussterminalen har lyfts ur Slussenplanen till en egen detaljplan som var på samråd samtidigt som Slussenplanen var på utställning. Slussenplanen är nu antagen men har inte trätt i kraft p.g.a. överklaganden. Vi anser att två planer som är så intimt beroende av varandra inte bör ligga i olika skeden i planprocessen. Detta eftersom man inte kan ta beslut om Slussenförslaget utan att det påverkar bussterminalen och tvärtom. Den antagna Slussenplanen begränsar kraftigt handlingsutrymmet för bussterminalens placering och utformning. Vi undrar om detta är förenligt med PBL.

Enligt vår uppfattning måste man genomföra ett nytt plansamråd där både Slussen och bussterminalen tas upp samtidigt. Önskvärt vore att man tar ett helhetsgrepp på hur kollektivtrafiken från Nacka/Värmdö in mot Stockholm ska se ut i framtiden.

Enligt Miljöbalken och Plan- och bygglagen ska alternativredovisningar göras i de fall planen har en betydande miljöpåverkan och en Miljökonsekvensbeskrivning(MKB) upprättas. En MKB har upprättats men några alternativbeskrivningar finns inte. Detta är såklart inte möjligt eftersom den antagna Slussenplanen omöjliggör några meningsfulla alternativredovisningar.

Planera långsiktigt, bygg ut spårtrafiken och inför fler direktbusslinjer

När Slussen nu byggs om borde man ta chansen att planera långsiktigt för kollektivtrafiken från Nacka och Värmdö. Man borde förutsättningslöst titta på hur man på bästa sätt kan öka kollektivtrafikandelen rejält från dagens nivå. Vi anser inte att förslaget tillgodoser behovet av en kraftigt förbättrad kollektivtrafik från Nacka och Värmdö, två av länets snabbast växande kommuner. Tvärtom kommer förslaget att dels att försvåra arbetet med att nå klimatmålen och dels försvåra en anpassning till förändrade resmönster för kollektivtrafik.

Den viktigaste funktionen Slussen har är att vara en bytesplats för resanden med kollektivtrafik. Det är det syftet som bör stå i fokus när man planerar hur Slussen ska utformas. Det ska vara lätt och smidigt att byta från ett trafikslag till ett annat och det ska gå fort.

Det verkar som att Stockholms stad inte har något djupare samarbete med Nacka och Värmdö i denna fråga. Det är för oss självklart att dessa tre kommuner bör ha ett mycket tätt samarbete, tillsammans med landstinget, för att lösa denna för ost-sektorn helt avgörande framtidsfråga.

För att vara säker på att kunna optimera för kollektivtrafiken bör man dock räkna med en förlängning av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka. Och/eller en utbyggd tågtrafik med stickspår från Saltsjöbanan till Orminge och kanske Mölnvik. Med en bättre spårburen trafik är det rimligt att tänka sig att många resenärer väljer denna framför bussar från Nacka och Värmdö men att man också aktivt styr över resande från buss till T-bana. Sammantaget



Naturskyddsföreningen Stockholms län

gör det att antalet bussresenärer inte kommer att öka enligt prognoserna. Det gör att den planerade bussterminalen sannolikt kommer att vara överdimensionerad. Ett alternativ är då att minska terminalens storlek och istället lägga pengarna på ytterligare spårvägar eller på tunnelbanan till Nacka.

Vi vänder oss mot den föreslagna ”säcklösningen” för bussterminalen. Denna lösning omöjliggör införandet av nya direktlinjer från Nacka-Värmdö till andra destinationer som t.ex. Kista. Sådana direktlinjer efterfrågas både av SL och av privata operatörer. Bussterminalen bör kunna angöras av linjer som inte har sin slutdestination där utan också av nya linjer med andra slutstationer, detta är viktigt för att kunna möta det ökande behovet av kollektivtrafik i framtiden. ”Säcklösningen” är inte heller bra ur ett säkerhetsperspektiv om det händer olyckor i terminalen. Liknande ”säckstationer” byggs just nu bort i Göteborg och Malmö.

Omstigningar och tillgänglighet

Även om utbyggd tunnelbana och annan spårtrafik gör att bussterminalen kan vara mindre än den som nu planeras innebär det inte att man ska acceptera de, jämfört med nuläget, längre avstånden för byte mellan buss och tunnelbana. Bekväma omstigningar är oerhört viktigt om kollektivtrafiken ska vara attraktiv. Det bästa är såklart att ha så få byten och omstigningar som möjligt då dessa alltid uppfattas som negativt av resenärerna. I utställningsförslaget har gångavstånden minskat något jämfört med samrådsförslaget. Avstånden blir nu mellan 160 m till drygt 300 m. För att komma från bussterminalen till tunnelbanan måste man först ta två olika trappor upp för att sedan ta en trappa ner innan man kommer till perrongen. Detta är inte en acceptabel omstigning enligt vår mening.

Mellan Saltsjöbanan och tunnelbanan blir det ca 100 m längre gångavstånd jämfört med idag.

Även tillgängligheten för rörelsehindrade sätter vi frågetecken för så som bussterminalen nu planeras.

Vi ifrågasätter också tillgängligheten under den 4-5 år långa byggtiden då bussarna ska angöra en terminal på pontoner i Saltsjön. Omstigningen mellan buss och tunnelbana blir betydligt längre och krångligare än idag med en ca 200 m lång gångbro och en höjdskillnad på 11 m. Att under så lång tid göra kollektivtrafiken oattraktiv är inte acceptabelt. Om den nu föreslagna planen antas och Slussenplanen träder i kraft bör bussterminalen byggas först för att kunna tas i drift när den nuvarande bussterminalen stängs för Slussens ombyggnad.

Ovanstående talar mot att lägga bussterminalen i Katarinaberget.

Vattenverksamhet, bortledning av grundvatten

Påverkan på grundvattnet genom bortledning beskrivs endast översiktligt i MKB:n med hänvisning till senare tillståndsansökan för vattenverksamhet. Vi anser att detta borde finnas med redan i MKB:n eftersom grundvatten tar lång tid att bildas och det kommer att bli en



Naturskyddsföreningen

Stockholms län

påverkan på geologin i området under lång tid. Främsta farhågan är sättningar på husen i området och detta borde givetvis vara utrett när politikerna fattar beslut om bussterminalen. Det som ändå har skrivits i MKB:n om detta har inte varit helt enkelt att förstå. Till exempel denna mening: ” Även om de begränsade undersökningarna som hittills utförts i jord och framförallt i berg, skulle utökas med fler prover och provpunkter så är det inte sannolikt att man med rimliga insatser skulle nå fram till slutsatsen att det med säkerhet inte finns risk för att det bortlett grundvatten skulle vara förorenat.”

Påverkan under byggskedet

Sprängningar kommer att pågå under 4-5 år och många människor kommer att påverkas av byggbuller, stomljud och vibrationer. Det är också stor risk att byggnader kommer att påverkas av vibrationer från sprängningarna.

Energianvändning

Energianvändningen kommer att öka betydligt jämfört med dagsläget. Ventilationen kommer att kräva mycket el liksom utpumpning av grundvatten. Även andra anläggningar kommer att öka energiåtgången. Föreningarna anser att detta borde redovisas utförligt i MKB:n.

Otydliga planhandlingar

Vi anser att planhandlingarna är otydliga och svårlästa. Det har inte gått att förstå hur bussterminalen kommer att se ut av den modell och övrig information som visats på Stadsmuseet under samrådtiden. Det är svårt att uttyda hur gångvägarna mellan bussterminalen och tunnelbanepattformarna ska utformas. På kartorna som fanns tillgängliga vid modellen saknades uppgifter om skala och nivåskillnader, vilket försvårade förståelsen för planen. Planhandlingar bör alltid vara tydliga och ska kunna läsas och förstås av alla.

Planförslaget oacceptabelt

Ovanstående invändningar gör att vi betraktar planförslaget som oacceptabelt utifrån flera olika miljöaspekter och målet om att ha en kollektivtrafik som är attraktiv och tillgänglig för alla. Det finns också säkerhetsrisker med att förlägga en bussterminal i ett bergrum där tusentals människor ska vistas. Det bästa vore att en ny bussterminal förläggs där den nuvarande finns.

Mårten Wallberg
Ordf. Naturskyddsföreningen i Stockholms län

Anna Nilsson
Ordf. Stockholms Naturskyddsförening

Ronny Fors
Ordf. Naturskyddsföreningen i Nacka

Monica Attebrant
Ordf. Söderorts Naturskyddsförening

Pella Thiel
Ordf. Värmdö Naturskyddsförening

Gudrun Hubendick
Ordf. Naturskyddsf i Saltsjöbaden

Naturskyddsföreningen i Stockholms län
www.naturskyddsforeningen.se/stockholm

Kansli
Norrbäckagatan 80
113 41 Stockholm

Telefon & e-post
Tel: 08-644 52 70
kansli.stockholm@naturskyddsforeningen.se

Bankgiro & org.nr
5650-1844
80 20 16 – 31 38