

Stockholms stad
Stadsbyggnadskontoret

Stockholm 2025-06-09

Ref Dnr 2016–17154

Synpunkter på Stockholm stads samrådshandlingar för Centralstaden, del av Norrmalm 5:3 m.fl.

Sveriges Bussföretag är en arbetsgivar- och branschorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl bussresearrangörer som busstrafikföretag. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretag har tagit del av handlingarna från rubricerat planarbete. Vi kommer i våra synpunkter lägga fokus vid den busstrafik som bedrivs på kommersiell grund. För den upphandlade linjetrafiken med buss hänvisas till andra aktörer.

Generella synpunkter

Sveriges Bussföretag vill börja med att lyfta fram Cityterminalens avgörande roll som nav för stora delar av den kommersiella busstrafiken inom Sverige. Här angör hundratal fjärrbussar, flygbussar och turistbussar dagligen och en stor del i Cityterminalens fördelar ligger i dels det centrala läget i Stockholm, dels dess höga tillgänglighet.

I grunden är det positivt att Cityterminalen genom projektet Centralstaden kommer att knytas närmre övriga delar av området runt centralstationen och blir mer av en integrerad del i en större bytespunkt. Det är önskvärt att avstånden till tågens plattformar minskar och att tillgängligheten till dessa förbättras. Idag upplever en del resenärer att Cityterminalen, trots att den ligger i direkt anslutning till centralstationen, ligger avsides.

Sveriges Bussföretag oroas dock av att planen innehåller flera delar som riskerar att försämra förutsättningarna på Cityterminalen. Flera av de åtgärder som föreslås är mer av karaktären inskränkningar och vår tolkning av underlagen är att den nuvarande funktionen som bussterminal nedvärderas. Cityterminalens funktion som centralt nav måste värnas långsiktigt och med nuvarande förslag ser vi stora risker att möjligheter till utveckling i framtiden byggs bort och begränsas. Jämfört med tågtrafiken där utbyggnad av plattformar och kapacitetshöjning är en del av syftet med projektet så är åtgärderna vid Cityterminalen i motsatt riktning. Planen medför risk för försämrad framkomlighet för busstrafiken, färre hållplatslägen, sämre passagerarflöden och brist på laddinfrastruktur. Sammantaget riskerar detta att försämra attraktiviteten hos bussresor från terminalen.





Detaljerade synpunkter

Sveriges Bussföretag har utifrån handlingarna identifierat ett antal områden som vi anser bör utredas ytterligare alternativt förtydligas. Dessa presenteras kortfattat i punktform nedan:

- **Vändmöjlighet för dubbeldäckare:** Förslaget att ta bort dagens vändslinga för dubbeldäckare tvingar ut högre fordon på en extra slinga via Klarabergsviadukten. Det ger längre körtid och högre kostnader och det finns en risk för förseningar i högtrafik. Vändmöjlighet inom terminalområdet behöver behållas, alternativt behöver bussarna få signalprioritet som kortar ner tiden för den extra körningen.
- **Gatekapacitet och placering:** När den östra fasaden smalnar av försvinner flera centrala hållplatslägen. För vissa angörande bussföretag är det avgörande att hållplatslägen med full höjd finns tillgängliga.
- **Passagerarflöden och trängsel:** En övertäckt trottoar och nya övergångsställen kommer att öka gångflödena tvärs över Terminalslingan. Det ger möjligen bättre synlighet, men riskerar också att leda till trängsel och köbildning runt bussarna.
- **Byggtidens etapper:** Arbetet beräknas pågå under 10–12 år. En lång genomförandetid innebär utifrån vår erfarenhet flera omläggningar som både skapar otydlighet för resenärer respektive längre kö- och körtider för bussföretagen. Vi förutsätter att det kommer en tydlig tids- och kommunikationsplan för varje planerad etapp så att busstrafiken inte tappar i attraktivitet under byggtiden.
- **Laddinfrastruktur:** I dagsläget finns inget i handlingarna avseende laddning av elbussar. Utan reserverad effekt, laddningsplatser och transformator på plats finns det risk att elektrifiering av delar av den busstrafik där det finns potential för idag inte kan genomföras på många år. Inom EU har det också fattats beslut om att under 2030–2040 kommer kraven på nya bussar som ska säljas inom EU gå från dagens fria val av motorteknik till krav på nära 100% emissionsfritt – alltså i praktiken elfordon. Då behöver möjligheter att ladda finnas på platser som Cityterminalen. Vårt förslag är att säkra ett antal laddpunkter med 450-600 kW kapacitet per punkt redan i detaljplanen.

För frågor kring vårt svar hänvisas till förbundets sakkunnige Oscar Sundås, 08-762 66 75, oscar.sundas@transportforetagen.se

Stockholm som ovan

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef