

Utlåtande 2012:88 RIII (Dnr 311-685/2012)

Detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen i stadsdelen Södermalm, Dp 2011-01580-54

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 28 maj 2012

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplanen för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen i stadsdelen Södermalm, Dp 2011-01580-54 antas.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

I Nya Slussen ska en för framtiden bättre anpassad bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna byggas. I arbetet med detaljplanen för Nya Slussen redovisades bussterminalen inledningsvis på kajplan framför KF-huset. I och med samrådet 2010 konstaterades flera svårigheter med att lokalisera terminalen till detta läge. Det beslutades därför att en särskild detaljplan med syfte att förlägga bussterminalen i ett nytt bergum i Katarinaberget skulle upprättas.

Kommunfullmäktige behandlade ärendet den 28 maj 2012 då ärendet minoritetsåterremitterades. Som grund för minoritetsåterremissen angavs att behov och alternativa lösningar till planförslaget samt vilka tillfälliga lösningar som är möjliga att genomföra i väntan på tunnelbanans förlängning till Nacka ska redovisas, liksom prognoser för ostsektorns befolkningsutveckling och förväntade förändringar i trafikflödena.

Beredning efter minoritetsåterremiss

Ärendet har efter kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att de uppgifter som efterfrågas i kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss i huvudsak återfinns i ärendet och att något behov av större kompletteringar därför inte föreligger. Planeringen för framtidens Slussen behöver inkludera en bussterminal eftersom det inte är realistiskt att anta att tunnelbanans blå linje kommer att ha förlängts till Nacka och vara redo att tas i trafik till år 2018. Under alla omständigheter måste det anses uteslutet att utredning, beslut och byggnation av tunnelbana till Nacka hinns med till år 2018. Med all sannolikhet kommer det att föreligga ett behov av terminalkapacitet för busstrafik på Slussen från och med detta år.

Stadsledningskontoret anser vidare att Slussen, också om tunnelbanan har byggts ut till Nacka, behöver kapacitet för att hantera busstrafik och att det är högst sannolikt att också andra kollektivtrafikoperatörer än SL kommer att efterfråga terminalkapacitet i Slussen med dess centrala läge. Att ersätta en permanent bussterminal med provisorier i avvaktan på en eventuell tunnelbaneutbyggnad anser kontoret inte är samhällsekonomiskt försvarbart.

Stadsledningskontoret konstaterar att finansieringsfrågan inte är en förutsättning för att kommunfullmäktige ska kunna anta en detaljplan. Ett antagande av en detaljplan innebär endast att en juridiskt fastställd byggrätt skapas. För ett genomförande av ett exploateringsprojekt fordras att ett genomförandebeslut fattas och det är i detta som finansieringsfrågan rätteligen behandlas.

Stadsledningskontorets sammanvägda bedömning är därför att de frågor som ställs av kommunfullmäktiges minoritet redan har givits en fullgod belysning i stadsbyggnadsnämndens beredning av ärendet. Kontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att anta detaljplanen för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen.

Beredning före minoritetsåterremiss

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter efter minoritetsåterremiss

En väl fungerande, modern och trygg bussterminal vid Slussen är viktig för Stockholm. Den snabbt växande befolkningen i Nacka och Värmdö gör också

bygget av en ny bussterminal vid Slussen särskilt angeläget, oavsett när tunnelbana till Nacka blir verklighet.

En sådan tunnelbanesträckning kommer inte att ta bort behovet av direktbussar in till Stockholm och det är inte heller realistiskt att anta att tunnelbanans blå linje kommer att ha förlängts till Nacka och vara redo att tas i trafik till år 2018. Slussen behöver också, även efter en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka, kapacitet för att hantera busstrafik. Finansieringsfrågan är inte en förutsättning för att kommunfullmäktige ska kunna anta en detaljplan. För ett genomförande av ett exploateringsprojekt fordras att ett genomförandebeslut fattas och det är i detta som finansieringsfrågan rätteligen behandlas.

Som framgår av stadsledningskontorets svar på kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss har frågeställningarna i återremissen redan givits en fullgod belysning.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan.

Mina synpunkter före minoritetsåterremiss

Slussen har under alla århundraden fungerat som en viktig länk mellan olika delar av staden samt som en koppling mellan olika trafikslag. På platsen ligger bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som med 30 000 avstigande resenärer per dag försörjer de båda kommunerna med merparten av dess kollektivtrafik. Dagens bussterminal är både ogästvänlig och i vissa avseenden farlig och det är angeläget att kunna ersätta den med en modern, trygg och tillgänglig terminallösning.

Under detaljplanearbetet med Nya Slussen konstaterades att det fanns flera svårigheter med att lokalisera bussterminalen i det tidigare tänkta läget, framför KF-huset. Förslaget att förlägga bussterminalen i ett bergrum under Katarnavägen aktualiserades då på nytt. Idén hade presenterats redan i tävlingen 2004 för Slussens framtida utformning, då Nyréns Arkitektkontor redovisade denna lösning.

Föreliggande förslag till ny bussterminal i Katarinaberget innebär en möjlighet att möta framtidens behov av kollektivtrafikförsörjning till Nacka och Värmdö i en modern, trygg, tillgänglig och trevlig terminallösning.

Det står nu dessutom klart att en framtida tunnelbanedragning till Nacka ska utredas. En utbyggnad av tunnelbanan till Nacka eliminerar dock inte behovet av en ny bussterminal vid Slussen. AB Storstockholms Lokaltrafik uppger att ungefär 50 % av den framtida busstrafiken även fortsättningsvis kommer att trafikera Slussenterminalen varför det även fortsatt är angeläget att fortgå med planering och projektering av nu aktuell terminal.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan.

Bilagor (tidigare utsända i utlåtande 2012:79)

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta med bestämmelser
3. Plankarta med illustrerade sektioner
4. Planbeskrivning
5. Genomförandebeskrivning
6. Miljökonsekvensbeskrivning
7. Utställningsutlåtande, daterad 2012-03-28, med bilaga 1
8. Samrådsredogörelse, plansamråd daterad 2011-09-07, med bilaga 1 och 2
9. Samrådsredogörelse, programsamråd daterad 2007-11-27

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Karin Wanngård* (S) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att besluta att

1. återremittera detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen
2. uppdra åt staden att redovisa behov, konsekvenser och alternativa lösningar till det befintliga planförslaget samt att redogöra för vilka tillfälliga lösningar som är möjliga att genomföra i väntan på tunnelbanan till Nacka
3. uppdra åt staden att i det befintliga materialet redogöra för ostsektorns expansion i fråga om befolkningstillväxt samt förändrade trafikflöden
4. Samt att vidare anföras följande:

Slussen är en viktig kollektivtrafikknutpunkt, efter Stockholm Central/T-centralen den mest trafikerade. Trafikplaneringen för Slussen måste därför utgå från kollektivtrafiken där spårtrafik, bussar och kollektivtrafik på vatten samverkar optimalt.

Sedan kommunfullmäktige i Stockholm fattade beslut om nya Slussen har förutsättningarna för bussterminalen förändrats radikalt. Framförallt är det Stockholms läns landsting beslut om en förstudie för en ny tunnelbanesträckning, där blå linjen förlängs mot Nacka via Sofia, som förändrar situationen. De nya förutsättningarna väcker en rad nya frågeställningar som måste diskuteras, hur påverkar dessa nya planeringsförutsättningar dimensionerandet av den nya bussterminalen? Vilka alternativa lösningar finns det till det föreslagna planförslaget? Har staden andra alternativa användningsområden som inte är redovisade i materialet och som motiverar en bussterminal dimensionerad för en ostsektor utan utbyggd tunnelbana till Nacka?

Mot den bakgrunden bör planerna för den nya bussterminalen justeras. Den plan för bussterminalen som nu presenterats innebär en kapacitetsökning med 45 %, detta trots att en ny tunnelbanesträckning mot Nacka skulle innebära en stor minskning i bussresenärer till Slussen.

SL:s preliminära studie pekar mot att antalet bussresenärer från Nacka och Värmdö till Slussen kommer att vara c:a trettio procent lägre än idag om tunnelbana till Nacka byggs. Detta trots prognoserna om en betydande befolkningsökning i Nacka/Värmdö. Att bygga för en sådan stor överkapacitet är en stor kostnadsrisk. För att fatta rätt beslut i frågan om ostsektorns busskapacitet och hanteringen av busstrafiken kring Slussen önskar vi en tydlig redogörelse av befolkningsstatistik, trafikflöden samt en bättre samordning med SL.

Nytta måste alltid kunna ställas mot kostnader och det bör på förhand vara klart vilket ekonomiskt åtagande som ligger på vilken part innan beslut om den nya bussterminalen fattas. Idag saknas en seriös kostnadskalkyl, vilket omöjliggör ett välavvägt beslut om bussterminalen i Katarinaberget i dagsläget. SL och Stockholm stad måste vara överrens om vilken part som står för vilken kostnad innan beslut om bussterminalen fattas.

För trafikplaneringen av Slussen är det viktigt att en lösning hittas som underlättar effektiva och tillgänglighetsanpassade lösningar mellan tunnelbana, cykel, buss och båtar. Bussterminalen bör omarbetas utifrån vetskapen om vilka konsekvenser i resandeunderlaget för busstrafiken som en framtida tunnelbanesträckning mot Nacka får som konsekvens samt kompletteras med en kostnadskalkyl där det framgår vilken part som ska stå för vilken kostnad presenteras.

Vi konstaterar att ärendet återremitterades med ovanstående uppdrag den 28 maj och kom tillbaka till kommunstyrelsen den 30 maj utan att någon ny information framkommer av ärendet. Det är anmärkningsvärt och det innebär att kommunfullmäktige inte ges möjlighet att fatta ett välinformerat beslut. Våra frågor kvarstår således.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplanen för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen i stadsdelen Södermalm, Dp 2011-01580-54 antas.

Stockholm den 30 maj 2012

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Regina Kevius

Ylva Tengblad

Reservation anfördes av *Karin Wanngård, Roger Mogert och Tomas Rudin* (alla S) med hänvisning till reservationen av (S) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Åsa Jernberg och Stefan Nilsson* (båda MP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. uppdra åt stadsbyggnadskontoret att redovisa behov, konsekvenser och alternativa lösningar till det befintliga planförslaget samt att redogöra för vilka tillfälliga lösningar som är möjliga att genomföra i väntan på tunnelbanan till Nacka
2. uppdra åt stadsbyggnadskontoret att i det befintliga materialet redogöra för ostsektorns expansion i fråga om befolkningstillväxt samt förändrade trafikflöden
3. vidare anför följande:

Förutsättningarna för den nya bussterminalen har drastiskt ändrats på grund av beslutet om tunnelbaneutbyggnad till Nacka. De nya förutsättningarna väcker en rad nya frågeställningar som måste diskuteras, hur påverkar dessa nya planeringsförutsättningar dimensionerandet av den nya bussterminalen? Vilka alternativa lösningar finns det till det föreslagna planförslaget? Har staden andra alternativa användningsområden som inte är redovisade i materialet och som motiverar en bussterminal dimensionerad för en ostsektor utan utbyggd tunnelbana till Nacka?

Miljöpartiet anser att stadsledningskontorets redovisning är bristfällig i frågan om ostsektorns busskapacitet och hanteringen av busstrafiken kring Slussen varför vi återupptar vårt krav att låta kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige uppdra åt

staden att göra en tydlig redogörelse av befolkningsstatistik, trafikflöden samt en bättre samordning med SL.

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

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att i huvudsak bifalla förslaget
2. Samt att därutöver anför följande

Slussen är en av landets största och viktigaste knutpunkter. Varje dag reser 130 000 personer till eller från Slussen med tunnelbana och buss. Därtill kommer Saltsjöbanans 6 500 påstigande. Sammanlagt är detta fyra gånger fler än som reser till och från Göteborgs Centralstation varje dag, vilket gör Slussen till Sveriges största kollektivtrafikknutpunkt näst efter T-centralen.

Befolkningstillväxten i Ostsektorn är bland den högsta i hela länet, med uppskattningsvis 30 000 tillkommande invånare de närmaste 10 åren. Enligt landstingets prognoser kommer resandet från Nacka och Värmdö därför att öka med 45 procent till år 2030. Andelen kollektivtrafikresenärer måste öka på bekostnad av bilresandet. Detta ställer stora krav på kollektivtrafikens utformning. Vi ser därför mycket positivt på att majoriteten har bytt fot och nu vill utreda tunnelbana till Nacka – en fråga som Vänsterpartiet har drivit under lång tid. En tunnelbaneutbyggnad tar dock mycket lång tid att genomföra. Enligt SL:s beräkning tar en t-banelinje mellan Kungsträdgården och Nacka Forum mellan 15-20 år att färdigställa, från det att beslutet tagits. Detta bedömer vi vara en realistisk uppskattning utifrån de förutsättningar som råder och i jämförelse med andra projekt av liknande komplexitet.

När tunnelbanan står färdig kommer en del av dagens bussresenärer att flytta över till tunnelbanan. Samtidigt kommer bussresandet från bl.a. Värmdölandet att öka i motsvarande grad. Detta innebär att en tunnelbaneutbyggnad till Nacka inte kommer att kunna ersätta den planerade bussterminalen vid Slussen. En utbyggnad är inte tillräcklig om man har ambitionen att öka resandet med kollektivtrafik. Det behövs flera resealternativ.

Idag är situationen för dem som reser via Slussen inte tillfredsställande. Miljön för resenärerna från Nacka och Värmdö är både ogästvänlig och i vissa avseenden farlig, där människor trängs i underdimensionerade trappor och tvingas kryssa fram mellan framrusande fordon för att hinna med bussen. Vänsterpartiets fokus är att så snart som möjligt få till stånd en acceptabel kollektivtrafiklösning vid Slussen med smidiga byten och en tilltalande trafikseparerad miljö. Diskussionerna kring Slussens bussterminal har förts under många år och vi ser det som angeläget att bygget kommer igång så snart som möjligt, så att resenärerna kan erbjudas en acceptabel bytesmiljö.

Den övergripande målsättningen för Slussens ombyggnad - på både kort och lång sikt - måste vara att skapa en attraktiv knutpunkt för kollektivtrafiken, där resenärerna smidigt kan byta mellan Saltsjöbana, buss och tunnelbana. Vi ser att förslaget till ny

bussterminal har förutsättningarna att leva upp till denna målsättning, under förutsättning att de problem som finns löses. Med flera entréer kommer att in- och utpassage att underlättas och från tunnelbanans södra ände kommer man ut i på kajerna. Kajerna ska inte vara till för bilar och bussar som ger stora barriäreffekter. De ska vara till för gående, cyklister och för passagerare till och från den kollektiva båttrafiken vid Slussens saltsjöside. Utbyggnaden av dubbla spår för en tätare och bättre trafik på Saltsjöbanan kommer att ta mer utrymme än idag.

Vi anser att staden har tillgodosett flertalet av de synpunkter som SL framfört. Bland annat gäller det lutning i nedfart samt takhöjd i tunnel från stadsgårdskajen. Andra tillgodosedda krav gäller utluft. Denna är flyttad från tunnelmynningen och ligger nu närmare Birkaterminalen. Friskluftsintaget är flyttat och intaget vid parken vid Mosebacketerassen är inte längre aktuellt. Mer ljusinsläpp är tillgodosett genom en lanternin i glas väster om Sjöfartshotellet. Butik och café är tillgodosett i planen. Ett av SL:s krav är att inte ha en ny entré vid Lokattens trappor vid stadsgårdskajen. Vänsterpartiet anser att staden har en riktig ståndpunkt då man vidhåller att planen kan omfatta en entré vid Lokattens trappor. Den nya hissen mellan Katarinavägen och stadsgårdskajen måste vara väl anpassad till befintlig kulturmiljö och ägas av staden.

Tillgänglighetsfrågorna har tillgodosetts på ett bättre sätt än i tidigare förslag. Vi kräver dock att tillgängligheten ytterligare förbättras i hallen med rulltrappor och hissar så att maxflöden klaras. Rulltrappor och hissar till båda t-perrongerna både i den södra utgången samt i den norra är en förutsättning för en god trafikantmiljö. En kompletterande detaljplan med hiss till Hökens gata/Götgatan är ett krav från vår sida i ett kommande planarbete. Detta är tillsammans med en fungerande Katarinahiss nödvändigt för en god tillgänglighet till Götgatan och det branta Katarinaberget och Mosebacke.

Vänsterpartiet har avstyrkt detaljplanen om Slussen. Vi anser att denna plan måste omarbetas helt och att trafiklösningen är oacceptabel. Planen är överklagad och den processen ska vara klar 2013. Vi anser att den detaljplanen inte ska bli verklighet. Vi anser däremot att beslutet om bussterminalen brådskar och att en lösning för trafikanterna mot Nacka och Värmdö måste stå klar 2018. Vi säger nej till den antagna detaljplanen om Slussen och vill ha en annan lösning. Detta anser vi vara förenligt med vårt ställningstagande till en terminal i Katarinaberget.

Vänsterpartiet anser att;

- En ny, fräsch och för alla resenärer tillgänglig kollektivtrafikknutpunkt så snabbt som möjligt ska komma till stånd vid Slussen (som ersättning för dagens slitna och ej ändamålsenliga terminal).
- Förslaget till lokalisering av ny bussterminal till Katarinaberget godtas eftersom de krav som framförts av Vänsterpartiet och AB Storstockholms Lokaltrafik i huvudsak är uppfyllda.
- En utbyggnad av tunnelbanan till Nacka ska ses som en del av kollektivtrafiklösningen och därför forceras.

- Tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kan inte ses som styrande för dimensioneringen av bussterminalen. I den mån behovet av ytor för bussar på sikt kommer att minska kan terminalens omfattning också reduceras.
- Staden ska tillsammans med landstinget/SL, Nacka och Värmdö kommuner utarbeta en plan som minimerar störningarna under ombyggnadstiden för resenärerna.
- Finansieringen av bussterminalen måste snarast klargöras. Frågan utreds för närvarande av SL och staden. Terminalen kan inte enbart, eller till en större del, bekostas med medel från landstinget.

ÄRENDET

I Nya Slussen ska en för framtiden bättre anpassad bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna byggas. I arbetet med detaljplanen för Nya Slussen redovisades bussterminalen inledningsvis på kajplan framför KF-huset. I och med samrådet 2010 konstaterades flera svårigheter med att lokalisera terminalen till detta läge. Det beslutades därför att en särskild detaljplan med syfte att förläggas bussterminalen i ett nytt bergrum i Katarinaberget skulle upprättas.

Föreliggande förslag till ny bussterminal i Katarinaberget innebär en möjlighet att möta framtidens behov av kollektivtrafikförsörjning till Nacka och Värmdö i en modern, trygg och trevlig terminallösning.

En utbyggnad av tunnelbanan till Nacka eliminerar inte behovet av en ny bussterminal vid Slussen. AB Storstockholms Lokaltrafik uppger att ungefär 50 % av den framtida busstrafiken även fortsättningsvis kommer att trafikera Slussenterminalen.

BEREDNING FÖRE MINORITETSÅTERREMISS

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 april 2012 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande, samt att förklara paragrafen omedelbart justerad.

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP), *bilaga 1*.

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

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 mars 2012 har i huvudsak följande lydelse.



Interiörbild från den nya knutpunkten vid Slussen som kopplar tunnelbana och stadsbussar till den nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna. Den nya bussterminalen ligger ner till höger i bild, tunnelbanan till vänster och huvudentrén till terminalen mot Katarinavägen i bildens övre vänstra hörn. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Bakgrund

Framtidens utformning av Slussen har diskuterats under lång tid. Slussen ska byggas om på grund av att dess konstruktioner har tjänat ut. Betongen vittrar, stålet rostar och grundläggningen ger vika. Renoveringsarbeten pågår kontinuerligt för att upprätthålla Slussens funktioner i så stor utsträckning som möjligt. Ändå har vissa delar av konstruktionen befunnits vara i så pass dåligt skick att exempelvis busstrafiken stängts av inom vissa delar. Detta beror bland annat på att Slussen har stora sättningsproblem. På vissa platser har konstruktionen sjunkit 25 cm sedan den byggdes. Slussen inspekteras varje år för att bevaka behovet av reparationer och förstärkningar. Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov. Inom nya Slussen ska flera olika funktioner lösas eller ersättas, där ibland bussterminalen för Nacka- och Värmdö-bussarna.

Slussen är en av kollektivtrafiknätets största bytespunkter. Vid Slussen ligger bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som försörjer de båda kommunerna med merparten av dess kollektivtrafik, vilken kopplar in till de centrala delarna av Stockholm. Inom ramen för nya Slussen ges också utrymme för eventuella framtida spårvagnstrafik över Slussen från Katarinavägen till Skeppsbron samt förberedelser av kajer för eventuell framtida kollektivtrafik med båt.

Beslut och planprocess för framtida Slussen

Programsamråd 2007, plansamråd 2010, utställning 2011

Planeringen av framtidens Slussen har pågått under lång tid. Programsamråd hölls 2007, under 2010 genomfördes plansamråd och 2011 genomfördes den formella utställningen då det slutgiltiga planförslaget för Slussens framtida utformning presenterades. Därefter har detaljplanen för Slussen godkänts av stadsbyggnadsnämnden 2011-09-29 och antagits av kommunfullmäktige 2011-12-12. Slussen har under alla århundraden fungerat som en viktig länk mellan olika delar av staden samt som en nod för olika trafikslag. Slussen är slutstation för Nacka- och Värmdöbussarna och dagens terminal trafikeras dagligen av nästan 30 000 avstigande resenärer.

Under både program- och plansamråd för detaljplanen för framtida Slussen redovisades en ny bussterminal på kajen framför KF- och Glashusen, öster om dagens bussterminal. Under plansamrådet förutsattes att Saltsjöbanans slutstation, som idag ligger på kajen framför KF-huset, gavs en annan lokalisering. Vid ytterligare diskussioner och studier i samråd med SL efter plansamrådet konstaterades att Saltsjöbanan kommer att ligga kvar på kajen.

I samband med fördjupade studier under 2010 efter plansamrådet, framkom att de ytor som krävs för den nya terminalen blir svåra att anordna på kajen parallellt med utrymmen för Saltsjöbanan utan relativt stora utbyggnader i Saltsjön. Vidare innebar en terminal på kajen stor påverkan på stadsbilsfrågor samt att genomförande av denna del av framtidens Slussen skulle bli svår och komplicera med stor närhet till befintliga anläggningar så som Birkaterminalen samt stora tillfälliga åtgärder för att klara trafiken förbi platsen. Med ovanstående som utgångspunkt gjordes under vintern 2010/2011 en studie avseende att förlägga bussterminalen i ett nytt bergrum i Katrinaberget, vilket därefter stadsbyggnadskontoret också fattade beslut om 2011-03-31.

Beslut och planprocess för bussterminalen

Programsamråd 2007 (inom ramen för detaljplan för nya Slussen)

Programsamråd för bussterminalen menar stadsbyggnadskontoret kan tillgodoräknas i den form som genomfördes för Slussen som helhet under 2007. Programsamråd för två olika alternativ genomfördes 2007-07-10 – 2007-10-31. Dels redovisades ett utvecklat förslag av det vinnande förslaget från tävlingen från 2004, kallat *Nya Slussen*, dels ett förslag som var en nybyggnation av Slussen med nuvarande klöverbladsform som utgångspunkt, kallat *Nybyggt bevarande*. Resultatet av programsamrådet var att flertalet remissinstanser förordade förslaget *Nya Slussen* och stadsbyggnadsnämnden gav 2007-12-14 i uppdrag att det fortsatta planarbetet med Slussen skulle utgå från detta. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27.

Plansamråd 2011

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2011-03-31 beslut att genomföra plansamråd för förslag till ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i nytt bergrum i Katrinaber-

get, under Katarinavägen och Mosebacke. Plansamråd genomfördes 2011-05-03 – 2011-06-19. I samband med plansamrådet hade staden en informationslokal där man presenterade planförslaget till ny bussterminal parallellt med utformningen av det framtida Slussen, som var på formell utställning samtidigt. Informationslokalen var öppet alla dagar i veckan under den sjuveckorsperiod som plansamråd och utställning pågick. Under denna tid besökte 20 000 personer informationslokalen. Intresset för framtida Slussen är mycket stort hos stockholmarna.

Stadsbyggnadskontoret tog emot nästan 200 yttranden från privatpersoner avseende bussterminalen samt ytterligare drygt 1 900 förtryckta vykort med protester mot både förslaget till ny bussterminal i Katarinaberget och Slussenförslaget. De flesta remissinstanserna ställde sig positiva till förslaget av lokalisering av den nya bussterminalen medan merparten av de privatpersoner som lämnat synpunkter var kritiska. Vissa intresseorganisationer samt flera privatpersoner menade att bussterminalen inte alls behöver byggas om man istället satsar på en utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under plansamrådet finns redovisade i samrådsredogörelse daterad 2011-09-07, samt i tillhörande bilaga 1 och 2 till redogörelsen.

Översiktsplan

ÖP99

I översiktsplan 1999 (ÖP99) ligger Slussen i gränszonen mellan två olika markanvändningar på plankartan. Delarna på Södermalmssidan är markerade som stenstad medan delarna i Gamla stan är klassade som speciellt bevarandeområde, och planeringsinriktningarna för båda gäller. I planeringsinriktningen för Stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålls och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. Sten-staden skall även framöver kunna fylla sin roll i Stockholm som regionens mötesplats, centrum i Mälardalen och Sveriges huvudstad. Planeringsinriktningen för Gamla stan är att den bevaras och förblir en levande stadsdel.

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla stan som stenstaden. För Gamla stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.

Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm

I Stockholms nya översiktsplan, Promenadstaden, som antogs av kommunfullmäktige 15 mars 2010, pekas Slussen ut som en av den centrala stadens noder. I enlighet med en av planens strategier *Fortsätt stärka centrala Stockholm* ska staden hålla en hög beredskap för framtida omvandling i innerstadens centrumpunkter. I beskrivningen av Slussen redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna

bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

Riksintressen

Planområdet gränsar till Slussen. Slussen är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som av Riksantikvarieämbetet bedömts vara en kulturmiljö av riksintresse enligt miljöbalken (3 kap. 6 § MB). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde. I sin planering är kommunen skyldig att beakta riksintresset och länsstyrelsen ska pröva kommunens detaljplan om det kan befaras att denna innebär att riksintresset inte tillgodoses. På motsvarande sätt ska riksintresset beaktas vid prövningar enligt miljöbalken.

Riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården omfattar Stockholm innanför tullarna och Djurgården. Riksantikvarieämbetet har motiverat sin bedömning 1997 med att Stockholm är en storstadsmiljö som präglats av att vara landets politiska och administrativa centrum, de speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna, samt hur Stockholm speglar utvecklingen av stadsplane- och byggnadskonsten genom tiderna samt karaktäristiska verksamheter, dit sjöfartsstaden hör.



Ungefärligt läge för planområdet. I öster (bildens vänstra kant) avslutas planområdet i anslutning till Fotografiska museet, utanför bilden. Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tagit fram ett planeringsunderlag för Slussen (Faktablad 2004:01). Här beskrivs länsstyrelsens bedömning av riksintresset och de väsentligaste aspekterna för riksintresset: landskapsbilden, kommunikationen och trafikaneläggningen.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 436 (1927), Pl 2001A (1938), Pl 2281 (1939), Pl 2693 (1942), Pl 2516A (1943), Pl 4200A (1955), Pl 5786 (1961), Pl 6794

(1968), Pl 7400A (1973), Pl 7469 (1983), T-Pl 7655 (1985), Pl 7670 (1983), Pl 7794 (1978), Pl 7865 (1981), Dp 95085 (1996), Dp 1998-00893 (2003), Dp 2003-00845 (2003) samt T-Dp 2003-11095 (2005). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

Planområde

Planområdet omfattar ca 75 000 kvm. Planområdet utgörs till största del av nya berg-
rum som föreslås sprängas ut under befintlig gatu- och bebyggelsestruktur. Planområ-
det ligger i direkt anslutning till Slussen och kopplar till ombyggnadsplanerna av Slus-
sen.

Planförslag

Utformning av bussterminal

Den nya terminalen utformas för att ge plats åt det framtida behovet av kollektiv-trafik
från Nacka och Värmdö. Fram till år 2030 visar prognoser som SL tagit fram att kapa-
citeten för busstrafiken till och från Slussen behöver öka med ca 45 % jämfört med
idag. Om en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka realiserar innebär detta ändå att viss
busstrafik måste ta sig till Slussen i framtiden. Enligt uppgift från SL behöver ungefär
50 % av den framtida busstrafiken fortsätta trafikera Slussenterminalen. Tunnelbanan
till Nacka eliminerar därmed inte behovet av en ny bussterminal vid Slussen.

Detaljplanen för ny bussterminal ger utrymme för hela den ökade kapacitet som
kommer att behövas fram till 2030. Om tunnelbanan skulle byggas och detta innebär
ett minskat behov av busstrafik till Slussen och därmed också en mindre bussterminal
är detta fullt möjligt att genomföra inom ramen för detaljplanen.

Den nya terminalen utformas så att busstrafiken hålls helt separerad från resenärer-
na vilket skapar en bättre arbetsmiljö för bussförarna och en säkrare miljö för resenä-
rerna. Terminalen, som utgörs av nya berg-
rum i öst-västlig riktning, rymmer 8 an-
komstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 s.k. reglerplatser för bussar där dessa kan
parkeras mellan de olika turerna till och från Nacka och Värmdö. Bussterminalen
angörs med bussar från Stadsgårdsleden via en ramp med körfält för bussarna paral-
lellt med Saltsjöbanans spårområde på Stadsgårdsleden. Infartsrampen nås via den
signalreglerade korsningen som ligger i höjd med Fotografiska museet.

Entréer till terminalen

Huvudentrén till terminalen för resenärer föreslås förläggas i det västra valv som idag
utgör en av Katarinagaragets två entréer mot Katarinavägen. Garagets entréförhållan-
den omstuderas för att rymmas enbart i det kvarvarande östra valvet. Från resenärsen-
trén i valvet mot Katarinavägen nås tunnelbanans södra perrongändar. Via denna
punkt kopplas också entrén vid Katarinavägen till den entré som finns till tunnelbanan
mot Götgatan, i korsningen med Hökens gata. Från entrén vid Katarinavägen når man
också ner till bussterminalen och denna bytespunkt kommer således att utgöra en vik-
tig del i kollektivtrafikknutpunkten Slussen.

Via entrén mot Katarinavägen nås också södergående stadsbussar på Katarina-

vägen. Från en koppling på mellanplan under Katarinavägen, som nås med rulltrappor och hissar från entrén på gatuplan respektive den lägre liggande bussterminalen, nås den entré som byggs i anslutning till Katarinahissen, på platsen där dagens blomsterki-
osk ligger. Här nås norrgående stadsbussar och eventuell framtida spårvagn. Via de undre planen når man också kajplan och kajerna på Saltsjö- respektive Mälarsidan som i framtiden kan rymma båttrafik och eventuell framtida kollektivtrafik till sjöss.

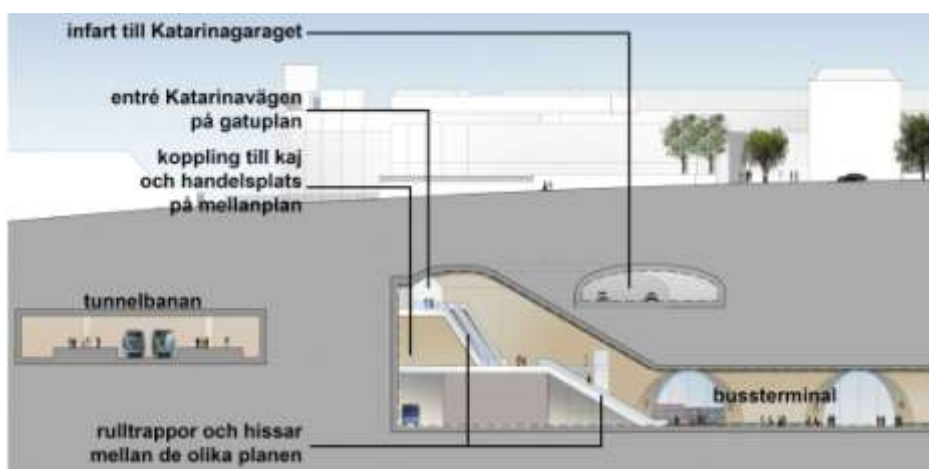
Ytterligare en entré planeras i Lokattens trappor, öster om Sjömansinstitutet. Lokattens trappor byggdes ursprungligen som slutstation för Saltsjöbanan i början av 1900-talet. Denna flyttades 1936 in i den då nya Slussenanläggningen. Därefter har trappan, som kopplar Katarinavägen med den lägre liggande Stadsgården, stängts. Planförslaget innebär att en entré till bussterminalen öppnas från Stadsgården i Lokattens trappor samt att trapporna restaureras och öppnas upp för allmänheten igen. Vidare kommer en hiss att installeras som komplement till trapporna och för att säkerställa tillgängligheten mellan Katarinavägen och Stadsgården. Trapporna och hissen kommer att ägas av staden samt att skötas och drivas av staden. Detta regleras på plankartan i form av ett s.k. x-område.



Illustrationsplan kajplan. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Illustrationsplan torgplan. Entré vid Katarinavägen kopplar till bussterminal, tunnelbana och handelsplatsen på kaj- respektive mellanplan. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Sektion genom den västra delen av bussterminalen och kopplingen till mellanplan, entré mot Katarinavägen samt tunnelbana. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Avstånd mellan bussterminal och tunnelbana

Dagens bussterminal är utformad med en parallelluppställning av bussarna. Ankomst-zonen ligger i direkt anslutning till tunnelbaneentrén och avgångsplatserna ligger utmed flera parallellt förlagda plattformar. Dagens terminal rymmer 3 avstigningsplatser och 17 avgångsplatser. Avstånden mellan tunnelbaneperrong via den norra entrén och den börsta ankomstplatsen uppgår i dagens anläggning till 90 meter. Avståndet mellan tunnelbaneperrong och den börsta avgångsplatsen är 225 meter.

Avstånden mellan tunnelbaneperrong och ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen i bergtrummet kommer att bli längre än idag. Enligt beräkningar som gjorts av SWECO i samråd med SL kan dock konstateras att få bussar kommer att använda de börsta ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen. Istäl-

let är det den västra delen av terminalen, närmast tunnelbanan som kommer att vara mest intensivt utnyttjad. Beräkningarna gör gällande att 50 % av alla inkommande respektive avgående bussar kommer att nyttja ankomstplats 1-2 respektive avgångsplatser 1-5 vilket ger ett längsta avstånd till tunnelbanan på 185 meter. På samma sätt kommer 80 % av alla inkommande respektive avgående bussar nyttja ankomstplats 1-4 respektive avgångsplatser 1-10 med ett längsta avstånd till tunnelbanan på 260 meter. Övriga ankomst- respektive avgångsplatser nyttjas under högrafik morgon- respektive kvällstid, vilket innebär ett längsta avstånd till tunnelbanan på 365 meter.

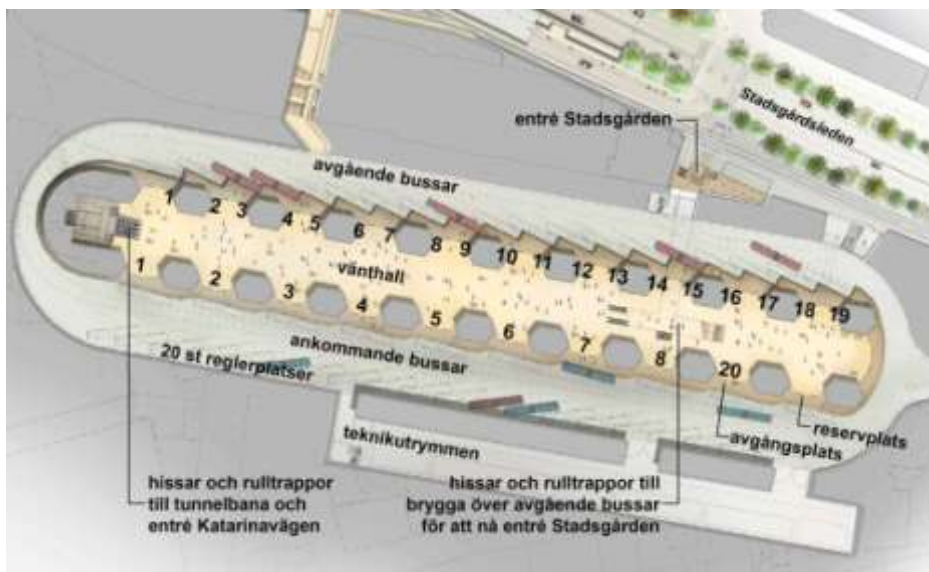
Studie med rullband i terminalen

En studie avseende rullband i terminalen har gjorts för att på detta sätt minska avståndet mellan de bortre hållplatserna i terminalen och tunnelbanan. Studien visar att tidsvinsten inte är särskilt stor samtidigt som rullbanden tar upp relativt mycket fri golvyta i terminalen. Dessutom är rullbanden oflexibla ur den aspekt att man inte kan gå av när man når sin avgångsplats, man måste följa med rullbandet till dess slut och sedan ta sig tillbaka i terminalen till aktuell avgångsplats. En möjlighet att motverka detta är förstås att anlägga kortare rullband på rad efter varandra med bättre möjlighet att då närmare nå sin avgångsplats från rullbandet. Kortare och fler rullband motverkar dock effektiviteten med rullbanden. Detaljplanen reglerar dock inte rullbandens vara eller inte vara och frågan måste studeras vidare i samråd med SL för att tydligare kartlägga behoven.

Tillgänglighet

Alla ytor inom terminalen ska vara tillgängliga. Från huvudentrén nås terminalen och mellanplan med hiss och rulltrappa. Vidare ska kopplingen från bussterminalen via mellanplan norrut fram till entrén vid kajen vara tillgänglig. Terminalen med angränsande ytor är en stor anläggning varför det är viktigt att i fortsatta studier inför byggnation se hur orienterbarheten inom anläggningen kan göras så god och enkel som möjlig.

Idag kan man nå tunnelbaneperrongerna med hiss via entrén från Ryssgården till perrongernas mitt samt vid dagens bussterminal till perrongernas norra ändar. Planförslaget innebär att den nya bussterminalen och Nacka- och Värmdö-resenärerna kommer att kopplas till tunnelbaneperrongerna framför allt i dess södra ändar där det idag inte finns hiss. Här ska hiss till båda perrongerna anordnas för att uppfylla tillgänglighetskrav. Detta innebär också att samtliga tre entréer till perrongerna i framtiden kommer att vara tillgängliga för alla resenärer. Vidare kommer studier göras för att undersöka möjligheten att komplettera med hiss från entrén till tunnelbanan i korsningen Götgatan/Hökens gata. Hiss här skulle möjliggöra en tillgänglig entré till bussterminalen redan vid Götgatan samt att alla entréer till tunnelbanan då får hissförbindelse. Detaljplanen reglerar dock inte denna sistnämnda hisskoppling.



Läge för platser för ankommande respektive avgående bussar i terminalen. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Interiörbild från bussterminalen. Till höger ses avgångsplatser och de glasade väggarna som skiljer bussar från resenärer. Rakt fram ses rulltrappor och hissar upp till entrén vid Katarinavägen samt till tunnelbanan. Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Påverkan på befintliga anläggningar

Terminalens huvudentré mot Katarinavägen kommer att förläggas i det västra valvet som utgör en av två infarter till garaget från Katarinagaraget. Detta innebär att garagets infart mot Katarinavägen i framtiden enbart kommer att ske via det östra valvet

mot gatan. Garagets infart i dess södra del, vid Tjärhovsgatan, kommer att vara kvar som idag. Katarinagaraget är också ett skyddsrum med kapacitet för upp till 20 000 personer. Skyddsrummet/garaget byggdes på 1950-talet och har allt sedan dess en skyddsrumsklassning. Skyddsrumsklassningen ska bibehållas när bussterminalen är färdigställd.

OKQ8:s verksamhet, som idag ligger vid Katarinavägen, kommer att påverkas av den nya bussterminalen. Drivmedelsförsäljningen kommer inte i framtiden vara möjlig då denna funktion bygger på tillgänglighet från de två valv som utgör in- och utfart till stationen och Katarinagaraget. I och med att ett av dessa två valv kommer att tas i anspråk för huvudentrén till bussterminalen innebär detta att drivmedelsförsäljningen inom OKQ8-stationen i framtiden inte är möjlig. Detaljplanen omöjliggör dock inte att biluthyrningen kan kvarstå i garaget med anslutande lokal i garagets närhet.

Saltsjöbanan avses ligga kvar i ungefärligt befintligt läge på kajplan i anslutning till Katarinahissen. Området för stationsläget för Saltsjöbanan regleras i detaljplanen för framtida Slussen. Infarten till bussterminalen från Stadsgårdsleden kommer att ske via en ny tunnel under Saltsjöbanans spårområde och vidare in i bergrummen. Saltsjöbanan kommer inte att påverkas när bussterminalen är färdigställd, inte heller trafikområdet på Stadsgårdsleden.

De nya bergrummen sprängs ut under befintliga fastigheter och påverkan på dessa kommer att bli begränsade. I stadens ansökan om tillstånd enligt miljöbalken behandlas bland annat grundvattenbortledning och hur staden ska säkerställa, både under byggtid och i det efterföljande driftsskedet, hur ovanliggande fastigheter ska säkras. Inför och under byggtid kommer kontinuerliga mätningar att göras. Ett kontrollprogram kommer att upprättas och stadsmuseet kommer att finnas med som sakkunniga i de fall då kulturhistoriskt intressant bebyggelse berörs.

Behovsbedömning

Stockholms stad har bedömt att byggnationen av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. Till detaljplanen finns en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen som redovisar projektets miljökonsekvenser.

Samråd

En kortfattad redogörelse för genomförda samråd finns i detta utlåtande under rubriken *Beslut och planprocess för bussterminalen* på sid 4. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under programsamrådet för Slussenområdet finns i samrådsredogörelse daterad 2007-11-27 samt för plansamrådet för ny bussterminal i Katarinaberget i samrådsredogörelse plansamråd daterad 2011-09-07.

Utställning

Utställning har genomförts 2012-01-16 – 2012-02-27 i Tekniska Nämndhuset. Förslaget har också de fyra sista veckorna av utställningstiden visats i stadsmuseets entré vid Slussen. Här fanns planhandlingarna tillsammans med en modell över planförslaget. Varje torsdag under utställningens sex veckor har personal från projektet funnits på

plats, de första veckorna på Tekniska Nämndhuset och därefter de sista fyra veckorna på museet, under eftermiddags- och kvällstid för att svara på frågor från allmänheten.

Kända sakägare har informerats genom brev. Allmänheten har fått information genom annons i dagspressen och genom information på Hallå Stockholmare-sidorna i lokaltidningarna på Södermalm. Allt material om bussterminalen har också funnits tillgängligt på Slussenprojektets webbplats stockholm.se/slussen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Fullständig redogörelse av inkomna synpunkter under utställningen finns redovisade i *Utställningsutlåtande* daterad 2012-03-28.

Sammanfattning av inkomna synpunkter

Länsstyrelsen är i stort positiv till den nya bussterminalen i Katarinaberget men framför en del synpunkter, framför allt utifrån funktionalitet i bussterminalen, frågor kopplade till genomförandet, samarbetsavtal mellan staden och SL samt frågor som rör påverkan på kulturhistoriskt intressanta miljöer på marknivå ovan de planerade berg-
rummen.

Få kommunala instanser har yttrat sig över det utställda planförslaget. De ledningsdragande verken framför synpunkter om samordning och utrymme för deras anläggningar i anslutning till den nya terminalen. Stadsmuseet anser att det är positivt att Lokattens trappor och entrén till Katarinagaraget har getts skyddsbestämmelser men att planhandlingarna i vissa fall är ofullständiga avseende bedömningen gällande kulturmiljöfrågorna. Man framför också att byggandet bör ske så varsamt som möjligt med tanke på de kulturhistoriskt viktiga fastigheterna som ligger ovan berg-
rummen. Stockholm Business Region är positiva till planförslaget men ser gärna att staden erbjuder OKQ8 en möjlig ersättningsplats för deras verksamhet som inte kan vara kvar på platsen.

Stockholms Hamnar önskar att bättre hänsyn tas till hamnens hyresgäster under genomförandet samt att bussterminalen kan samnyttjas för deras hyresgästers behov, till exempel bussar till Birkaterminalen som skulle kunna angöra i den nya terminalen istället för ute på kajen. Trafikverket framför synpunkter av trafikteknisk art. Stockholms Handelskammare är positiva till planförslaget men skulle helst sett att tunnelbanan var utbyggd till Nacka innan den nya bussterminalen vid Slussen byggs.

Nacka och Värmdö kommuner anser att det är bra med en ny bussterminal vid Slussen som möter det framtida behovet av resande till ostsektorn. Dock framförs att det finns ett antal punkter att studera vidare. Nacka kommun framför synpunkter kring terminalens utformning och trygghetsaspekter kring denna, att kopplingar mellan terminalen och tunnelbanan görs tillräckligt generösa för att rymma de stora flödena av resenärer, att det behövs rullband i terminalen för att korta gångtiderna samt att infarten till terminalen vid Stadsgården bör vara plan-schild. Värmdö kommun anser att den tillfälliga lösningen med bussterminalen på en ponton vid Stadsgårdskajen inte är ett realistiskt alternativ. Man lyfter frågor som god miljö för resenärerna, att det finns tillräckligt med utrymme för resenärerna samt att bussterminalen behöver vara färdigställd och i bruk innan ombyggnationen av hela Slussenområdet påbörjas.

Flera olika intresseföreningar och andra sammanslutningar har lämnat synpunkter

på planförslaget. Gamla Stan Sällskapet, Samfundet S:t Erik, Södermalmsparkernas vänner, Hyresgästföreningen Södermalm, Naturskyddsföreningen Stockholms län och Knutpunkt Slussen är negativa och avstyrker planförslaget. Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö önskar bland annat att ett större grepp tas kring kollektivtrafikförsörjningen till ostsektorn, Kollektivtrafikant Sthlm anser att det är angeläget att bygga tunnelbana till Nacka så snart som möjligt och Nacka Miljövårdsråd ställer sig frågan om till flera olika miljöfrågor i planförslaget och vad dessa får för konsekvenser. Kommunal Stockholm avd 1 sektion Keolis, som organiserar de bussförare som trafikerar Nacka och Värmdö, framför synpunkter på arbetsmiljön i terminalen samt utrymmen för förarna. Socialdemokraterna Södermalm anser att utgångspunkten i hur kollektivtrafiken till Nacka och Värmdö ska lösas i framtiden bör ta avstamp i att tunnelbanan förlängs från Kungsträdgården till Nacka.

Ett femtontal sakägare har yttrat sig och merparten av dessa är negativa till planförslaget. Bland annat ställer sig Riksteatern, med verksamhet i Södra teatern, och Katarina församling frågor om hur deras verksamheter kommer att påverkas under byggtiden. Flera av de övriga sakägarna lämnar synpunkter kring bygg-skedet och framför sin oro och farhågor kring risker med att spränga ut bergrum under befintlig bebyggelse och vilka skador som i och med detta kan uppkomma på deras fastigheter. Ytterligare några sakägare framför att planhandlingarna är bristfälliga då de saknar tillräcklig beskrivning av alternativ till nu förslagen bussterminal, både vad gäller lokalisering samt hur kollektivtrafikförsörjningen till ostsektorn ska lösas på lång sikt. Vidare anser några sakägare att planprocessen inte i tillräckligt hög utsträckning bevakat deras enskilda intressen i relation till övriga frågor i planarbetet och planens utformning. Två namnlistor med totalt 12 namn har inkommit som lyfter frågan om vikten av naturmark inom planområdet.

Från privatpersoner, boende, näringsidkare m.fl. har 194 yttranden inkommit. Samtliga av dessa är negativa till planförslaget. Till utställningsutlåtet finns en bilaga i form av en matris som redogör för vem som lämnat yttrande samt inom vilka sakfrågor denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika sakfrågor, exempelvis har flera lämnat synpunkter gällande både frågor om risk och skador vid byggnationen samt tillgänglighet, kostnad och spårtrafik till Nacka. Yttrandenas synpunkter fördelas enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

1. Protesterar mot planförslaget	100 %
2. Risk, brand, skador vid sprängning	68 %
3. Tillgänglighet, avstånd, höjdskillnader	57 %
4. Kostnad	42 %
5. Spårtrafik till Nacka	39 %
6. Rusta befintlig bussterminal	39 %
7. Emot gallerian	38 %
8. Översvämning och grundvatten	36 %
9. Luft	29 %

10. Samma process för bussterm. och Slussen	11 %
11. Strider mot PBL	11 %
12. Otydlig redovisning	8 %
13. Flytta bussterminalen utanför Stockholm	6 %
14. Mörkt bergrum	6 %
15. Protesterar mot Slussen	3 %

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Sammanfattning

Flertalet remissinstanserna är positiva till planförslaget, om än med önskan om mindre förändringar och förtydliganden i vissa avseende. Flera intresseorganisationer och andra grupper har lämnat synpunkter där man är negativ till planförslaget och framför att frågan om tunnelbanans utbyggnad till Nacka måste lösas innan bussterminalen vid Slussen färdigställs. Många privatpersoner har lämnat yttranden och samtliga inkomna yttranden är negativa till planförslaget. Många privatpersoner har synpunkter om framför allt riskfrågor, frågor relaterade till byggandet av bergrumsterminalen, tillgänglighet samt kostnadsfrågor. Stadsbyggnadskontoret konstaterar att alla inkomna synpunkter från privatpersoner, sakägare och remissinstanser inte kan tillgodoses, i många fall är de motstående. Vidare kan kontoret också konstatera att frågan avseende tunnelbanans eventuella utbyggnad till Nacka engagerar många. Dock innebär tunnelbaneutbyggnaden inte att behovet av bussterminal vid Slussen elimineras. Detta utvecklas vidare nedan.

Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till planförslaget och föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslag till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande. I den fortsatta processen är det viktigt att stadsbyggnadsnämnden hålls löpande informerad om utvecklingen inom projektet varför kontoret ser det som lämpligt att alla bygglov som rör bussterminalen ska hanteras direkt av nämnden och inte beslutas via delegation av tjänsteman.

Nedan ger kontoret kortfattade kommentarer kring de frågor som engagerat mest under utställningen.

Utbyggnad av tunnelbana

Det har under lång tid diskuterats andra alternativ till busstrafiken till ostsektorn, framför allt en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka och där anordna bytespunkt mellan busstrafik och tunnelbana. Under mars 2012 har också kommun- och landstingspolitiker framfört att tunnelbanan ska byggas ut. Inga beslut i tunnelbanefrågan är dock fattade och av denna anledning måste planerna för framtidens Slussen inkludera plats för den bussterminal som nu planeras. Nya Slussen kommer att stå klar år 2020 och bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2018. Innan eventuella utredningar och därpå följande beslut i frågan om förlängning av tunnelbanan är fattade samt en lång byggtid kommer år 2018 med stor sannolikhet att passeras. Om bussterminalen vid Slussen då inte skulle finnas innebär det att över

30 000 avstigande resenärer dagligen skulle vara utan bytespunkt till tunnelbanenätet och därmed möjlighet att nå de centrala delarna av staden. Av denna anledning är det angeläget att nu föreslagen terminal kommer till stånd vid Slussen.

Det ska också tilläggas att även om tunnelbanan förlängs till Nacka eliminerar detta inte behovet av en bussterminal vid Slussen. Behovet om fortsatt trafikering till bussterminalen med en utbyggd tunnelbana uppskattas till ca 50 % av kapaciteten terminalen planeras för.

Avstånd mellan olika kollektivtrafikslag i den nya terminalen

Dagens bussterminal är utformad med en parallelluppställning av bussarna. Ankomstzonen ligger i direkt anslutning till tunnelbaneentrén och avgångsplatserna ligger utmed flera parallellt förlagda plattformar. Avstånden mellan tunnelbaneperrong och ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen i bergrummet kommer att bli längre. Detta i och med att anläggningen separerar bussar och resenärer från varandra på ett positivt sätt ur trafiksäkerhets- och miljöaspekter samt att den nya terminalen har en kapacitet som är 45 % större än dagens anläggning för att kunna möta det framtida resandebehovet från Nacka och Värmdö i och med dessa kommuners befolkningsökning.

Bussarnas angöring och avgång i den nya terminalen kommer att ske med s.k. dynamisk allokering, vilket innebär att bussarna använder de tillgängliga platser som ligger längst västerut i terminalen och därmed också så nära tunnelbanan som möjligt. Avstånden kommer att bli längre än idag men de andra fördelar som följer med terminalens utformning är inte oväsentliga. Av denna anledning är det därför inte alldeles självklart att jämföra avstånd i meter mellan de olika funktionerna i dagens respektive framtidens anläggning. Upplevelse- och vistelsevärdena i den nya terminalen kommer att bli betydligt bättre än idag. En precisering av dessa avstånd finns på sidan 9 i detta tjänsteutlåtande under rubriken *Avstånd mellan bussterminal och tunnelbana*.

Entré vid Stadsgården

SL påpekar att man inte ser någon möjlighet att ha en entré vid Lokattens trappor mot Stadsgården då resandeunderlaget för denna entré inte är tillräckligt stort samt att man behöver korsa spårområdet för Saltsjöbanan för att nå entrén från gatan och kajen. Kontoret förstår SL:s synpunkter men menar samtidigt att om man inte idag tar höjd för denna möjlighet att öppna en sekundär entré till terminalen från Stadsgården kanske detta inte är möjligt att genomföra då omständigheterna så tillåter ur SL:s perspektiv.

Säkerhetsskäl som framförs är naturligtvis av viktig art men det sker planering av spårväg i centrala Stockholm där plankorsningar med signalreglerade övergångsställen ses som fullt acceptabla och trafiksäkra. Kontoret ser att detta synsätt kanske även i framtiden kan komma att gälla vid entrén till terminalen i anslutning till Stadsgården och anser då att det är av största betydelse att denna möjlighet finns. Dessutom har både länsstyrelsen och stadsmuseet påtalat det positiva ur kulturmiljöhänseende att trapporna rustas upp och åter öppnas för allmänheten.

Bussarnas in- och utfart vid Stadsgårdsleden

Det framförs från flera håll att infartsrampen till terminalen från Stadsgårdsleden samt den signalreglering som bussarna måste passera på Stadsgårdsleden invid Fotografiska utgör svaga punkter i terminalens utformning. Rampen har en lutning på 5 % med markvärme vilket avsevärt minskar risken för problem med stannande bussar i lutande plan. Detta är en förutsättning för att lutningen ska fungera. Frågan är avstämd med SL. Optimering av styrning av signalerna i korsningen vid Fotografiska, vid infarten till bussterminalen, kommer att ske i samråd mellan staden och SL för att ge så god framkomlighet som möjligt för bussarna in i terminalen från Stadsgårdsleden. Studier gjorda fram till idag visar att det går att erhålla erforderlig framkomlighet för bussarna.

Frihöjd i terminalen

En förutsättning i framtagandet av detaljplaneförslaget för ny terminal var att den fria höjden skulle vara 4,0 meter. I yttrande från SL framförs att man önskar att detta mått nu justeras till 4,25 meter för att möjliggöra trafikering av dubbeldäckade bussar. Kontoret ser inget problem i att tillfredsställa detta önskemål, de marginaler som finns tilltagna på plankartan som redovisar största djup- respektive höjdbegränsning för ursprängning av bergrum rymmer gott och väl denna möjlighet att öka på måttet i infartstunneln. I bergrummen för ankommande respektive avgående bussar finns denna frihöjd redan idag då bergrummens dimensioner gör att de har en frihöjd betydligt högre än 4,0 meter. Den ökade fria höjden i infartstunneln kan innebära att man måste ner något djupare under Saltsjöbanan för att klara denna passage, vilket i sin tur innebär att rampens längd kan behöva ökas något. Detta rymms dock inom detaljplanen.

Grundvatten

Grundvattenbortledning samt eventuella konsekvenser av detta redogörs för i detalj i den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som i mars 2012 lämnats in till Mark- och miljödomstolen. Ansökan omfattar den nya regleringen av Mälaren, byggandet i vatten samt grundvattenbortledning (bland annat i samband med byggandet av bussterminalen m.m.). I prövningen enligt miljöbalken är det den tillståndspliktiga *verksamheten* som prövas medan plan- och bygglagen reglerar *markanvändningen*. Sedan tidigare har Slussenprojektet i samråd med länsstyrelsen fastlagt avgränsningen mellan vilka frågor som hanteras i plan- respektive vatten-MKB:erna. Konsultföretaget Bergab (Berggeologiska undersökningar AB) har på uppdrag av Slussenprojektet gjort en utredning avseende de hydrogeologiska frågorna inom området för bergterminalen. Utredningen visar att det inte finns risk för skada på byggnader till följd av bortledning av grundvatten från bussterminalen i Katarinaberget.

Markföroreningar

Länsstyrelsen påpekar att det funnits verksamheter inom området som kan medföra risk för markföroreningar, bland annat en av stadens största kemptvättar på Fiskargatan

som lades ner på 1990-talet. I plan-MKB:n redovisas att förekomst av markföroreningar kan förväntas inom inventerat område beroende på att hela området utgörs av stadsmiljö även om genomförda provtagningar visar låga halter. Hur eventuella förekomster av föroreningar i grundvatten och mark ska hanteras redovisas i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Resultaten av genomförda riskanalyser beskrivs i vatten-MKB:n. Det är Mark- och miljödomstolen som prövar den sökta verksamheten (grundvattenbortledningen m.m.) och avgör om den är tillåtlig och lämplig. Mark- och miljödomstolen reglerar genom villkor hur verksamheten får utföras.

Klimatanpassning

Klimatanpassningen av nya Slussen och den nya bussterminalen utgår från att anläggningen ska ha en teknisk livslängd om ca 100 år samt att anläggningen ska fungera i dagens klimat och med de klimatförändringar som bedöms rimliga inom dess tekniska livslängd. SMHI bedömer att det är rimligt att anta att världshaven som högst stiger en meter från 1990 till 2100. Med landhöjningen inräknat innebär det för Stockholm ett havsvattenstånd som är ca en halvmeter högre än idag. Om havet stiger mer kommer det att finnas behov av mer storskaliga klimatanpassningsåtgärder för Mälaren såsom t.ex. invallningar, avledning av vatten eller pumpning eller att låta Mälaren på sikt bli en havsvik. Frågan om vilka klimatanpassningsåtgärder som krävs vid en sådan utveckling kan inte lösas inom ramen för Stockholms stads arbete med Slussen och den nya bussterminalen eller lokalt i Söderströmsområdet. Samhällsviktig verksamhet som energiförsörjning, kommunikationsförsörjning, dricksvattenförsörjning, avlopp liksom vägar, tunnelbana och trafiktunnlar ges ett översvämningsskydd på +1,7 meter.

Kulturmiljö

Projektet har sedan tidigare tillsammans med länsstyrelsen diskuterat hur kulturmiljöfrågorna ska hanteras under genomförandet. Under våren 2012 startar ett fördjupat samarbete mellan parterna för att på bästa sätt ta hand om frågorna, att fastlägga arbetssätt samt att dra erfarenheter från andra liknande projekt.

Detaljplanen innebär att flera byggnader och byggnadsverk får ett skydd i plan i och med q- respektive k-bestämmelser. Påverkan på kulturmiljön i och med ingreppen i terrassmuren mellan Klevgränd och Glasbruksgatan för inluftsintaget till ventilationen bedöms som litet. Detsamma gäller den överbyggnad som måste göras i form av en glasad lanternin över ljusschaktet som görs ned till bussterminalen öster om Sjöfartshotellet.

Söderbergs trappa, som kopplar Katarinavägen/Renstiernas gata med Stadsgården kan komma att behöva stängas för att få en tillräckligt god framkomlighet för bussarna in och ut i terminalen. Trappan påverkas i och med att det övergångsställe som ligger vid trappans slut vid Stadsgårdsleden, intill Fotografiska, kan behöva tas bort för att få den framkomlighet som behövs i korsningen. Övergångsstället kan innebära att bussarna, och därmed tusentals resenärer, får vänta onödigt länge för in- respektive utpassage till terminalen. En planskild korsning för bussarna har i dagsläget inte bedömts

som rimligt, men detaljplanen ger utrymme för det om så skulle önskas i framtiden. Kopplingen för fotgängaren mellan Katarinavägen och Stadsgården förbättras ändå jämfört med idag, även om Söderbergs trappa stängs, i och med att Lokattens trappor öppnas upp och förses med en dygnet-runt-öppen hiss. Hissen intill Söderbergs trappa är sedan länge stängd och nyttjas idag för andra ändamål.

Risk och säkerhet

Avseende riskfrågor och däribland brand i bussterminalen pågår kontinuerliga samtal mellan projektet, räddningstjänsten och länsstyrelsen. Vidare har ett s.k. säkerhetsforum startat inom projektet där fördjupade samtal sker mellan berörda parter. Flera utredningar har också tagits fram i frågan där det konstateras att riskfrågan är under kontroll.

Påverkan på befintliga verksamheter och fastigheter

OKQ8:s verksamhet, som idag ligger vid Katarinavägen, kommer att påverkas av den nya bussterminalen. Drivmedelsförsäljningen kommer inte i framtiden vara möjlig då denna funktion bygger på tillgänglighet från de två valv som utgör in- och utfart till stationen och Katarinagaraget, ett av dessa två valv kommer i framtiden att tas i anspråk för huvudentrén till bussterminalen. Detaljplanen omöjliggör dock inte att den, enligt OKQ8, omfattande biluthyrningen kan kvarstå i garaget med anslutande lokal i garagets närhet.

Slussenprojektet är angeläget om att bistå OKQ8 med att hitta en ersättningsplats för den verksamhet som i framtiden inte längre kommer vara möjlig att bedriva vid Slussen. En ambition är att kunna driva ett separat planarbete för en ny station i ett ersättningsläge och bygga denna för att tas i bruk ungefär samtidigt som drivmedelsförsäljningen vid Slussen avvecklas. Kontoret ber att få återkomma till stadsbyggnadsnämnden i denna fråga i ett senare skede om det blir aktuellt med ett nytt läge för stationsverksamheten. Detta kommer då att hanteras med ny detaljplan och därpå följande bygglov.

Katarinagaraget kommer att påverkas under byggnationen av den nya bussterminalen. Stockholm Parkering framför att konditionen på garaget är dålig och att det därmed finns risker för skador på garaget i samband med sprängningarna i anslutning till garaget för de bergrum som kommer utgöra terminalen. Kontoret ser att dialogen mellan Slussenprojektet, Stockholm Parkering och Fastighetskontoret, som äger anläggningen, måste fortgå och fördjupas så att samordning mellan garagets intressen och byggnationen kan ske.

En av de ovanliggande fastigheterna har bergvärme genom en anläggning med borrhål som kommer i konflikt med de föreslagna underliggande bergrummen. Genomförandet av bussterminalen innebär att fastigheternas anläggning slås ut varför energiförsörjningen måste säkerställas i god tid innan genomförandet av bussterminalen påbörjas. Hur detta sker fastställs i avtal mellan fastighetsägaren och staden. Samtal mellan parterna i frågan har inletts.

Genomförande

Genomförandet av bussterminalen kommer att innebära sprängningar under många fastigheter. Byggnationen innebär också bortforsling av mycket bergmaterial. Flera har lämnat synpunkter där man framför att man bedriver verksamheter som är känsliga för störningar i och med byggnationen, bland annat Katarina församling och Riksteatern. Produktionstiden för bergarbetena är beräknade till ca 2,5 år med en början i öster vid Stadsgårdsleden och vidare västerut till entrén vid Katarinavägen. Påverkan i samband med byggarbeten hanteras i den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som i mars 2012 lämnats in till Mark- och miljödomstolen. Det finns en åtgärdsplan för buller och stomljud under byggtiden framtagna och i denna beskrivs vidare hur frågan ska hanteras och hur påverkan för berörda blir.

Tillfälliga lösningar för bussterminalen under byggtiden

Genomförandet av nya Slussen kommer att innebära stor påverkan för många personer. Staden kommer avseende framkomlighet under byggtiden prioritera kollektivtrafiken samt gående och cyklister. Detta innebär ändå att tillfälliga lösningar måste anordnas under byggtiden, bland annat för resenärerna med Nacka- och Värmdöbussarna. Det som bland annat diskuterats är en tillfällig ponton vid Stadsgårdskajen, där Patricia idag ligger, på vilken busstrafiken får en terminal. Från pontonen kan man sedan som gående ta sig till Ryssgården och entrén till tunnelbanan samt stadsbussarna. Framkomligheten för kollektivtrafiken under byggnationen är viktigt och att hitta så funktionella lösningar som möjligt för resenärerna är prioriterat. Detta arbete görs naturligtvis i samråd med SL. Dock kommer de tillfälliga lösningarna innebära att gångavstånden i vissa fall blir längre än idag eller att busslinjer får andra sträckningar, exempelvis kan vissa linjer komma att förlängas in till Centralen istället för slutstation vid Slussen som idag. Båttrafik kan komma att komplettera viss busstrafik.

Att bygga bussterminalen i Katarinaberget först och sedan påbörja ombyggnationen av Slussen ses inte som möjligt. Ombyggnationen av Slussen behöver påbörjas så snart som möjligt och denna process kommer att vara parallell med byggnationen av bussterminalen. Dock måste provisorier vara så ändamålsenliga som möjligt samt erbjuda så effektiva kopplingar till övrig kollektivtrafik vid Slussen som möjligt. Frågan om tillfälliga lösningar kommer att fortsätta detaljstuderas inför genomförandet.

Avtal mellan staden och SL

SL är en mycket viktig part i arbetet med den nya bussterminalen, både vad gäller framtagandet av handlingar inför genomförandet samt senare när terminalen är driftsatt. Kontinuerliga diskussioner pågår med SL, både vad gäller praktiska saker så som lösningar under genomförandet, hur terminalen ska utformas för att tillgodose framtidens behov på kapacitet och funktionalitet samt avtalsfrågor som reglerar parternas ansvarsfördelning avseende kostnader. Slussenprojektet representeras i förhandlingarna avseende kostnadsfördelningen av staden genom exploateringskontoret som också är den part som kommer teckna avtal med SL. Parternas mål är att så snart som möjligt ha ett avtal framme som sedan kan beslutas av både kommunfullmäktige och lands-

tinget. Avtalet är inte en förutsättning för att detaljplanen ska kunna antas.

Revidering efter utställning

Efter utställningen har plankartan kompletterats med en bestämmelse avseende grundläggning för byggnader, anläggningar och samhällsviktig verksamhet. Grundläggning ska ske så att dessa inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till en nivå om +1,7 meter över stadens nollplan RH00. Den reviderade plankartan kommuniceras till berörda myndigheter. Övriga informeras om revideringarna genom annons i DN och SvD i samband med att kontoret också informerar allmänheten inför detaljplanens behandling i stadsbyggnadsnämnden 19 april 2012. Den reviderade plankartan finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret samt på stadens hemsida. Revideringen innebär ingen förnyad utställning.

Tidplan

Planprocess detaljplan

Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	april 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013

(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)

Miljödom

Inlämning av ansökan	mars 2012
Tillåtighet och byggnadsdom	2013

Genomförande

Byggstart	2013
Färdig bussterminal att tas i bruk	2018
Färdig anläggning att tas i bruk (Slussen)	2020

(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikaneläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar.)

BEREDNING EFTER MINORITETSÅTERREMISS

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 29 maj 2012 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att de uppgifter som efterfrågas i kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss i huvudsak återfinns i ärendet och att något behov av större kompletteringar därför inte föreligger. Av planhandlingarna framgår att den nya bussterminalen dimensioneras för att möta det bedömda framtida behovet av kollektivtrafik från Nacka och Värmdö. Prognoser från AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) indikerar att kapaciteten för busstrafik till och från Slussen behöver öka med omkring 45 procent från dagens nivå till år 2030. Det föreliggande detaljplaneförslaget för ny bussterminal ger utrymme för hela den ökade kapacitet som kommer att behövas fram till 2030.

Vad avser frågan om en eventuell framtida tunnelbaneförbindelse till Nacka delar stadsledningskontoret stadsbyggnadsnämndens bedömning att planeringen för framtidens Slussen behöver inkludera en bussterminal i enlighet med vad som föreslås i föreliggande detaljplaneförslag. Slussen i dess framtida utformning väntas stå klar år 2020 och bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2018. Det är enligt stadsledningskontorets bedömning inte realistiskt att anta att tunnelbanans blå linje kommer att ha förlängts till Nacka och vara redo att tas i trafik vid denna tidpunkt. Inga beslut om att förlänga tunnelbanan till Nacka har ännu fattats och i dagsläget föreligger inte heller någon finansiering av ett sådant projekt. Det enda beslut som hittills har fattats är ett beslut om att inleda en förstudie – något som inte under några omständigheter kan likställas med ett genomförandebeslut eller någon annan bindande överenskommelse.

Stadsledningskontorets uppfattning är därför att det alltså måste anses vara högst hypotetiskt huruvida en tunnelbaneförbindelse till Nacka kan antas förverkligas inom den närmaste 20-årsperioden. Under alla omständigheter måste det enligt kontorets förmenande anses uteslutet att utredning, beslut och byggnation av tunnelbana till Nacka hinns med till år 2018 och att det därför med all sannolikhet kommer att föreligga ett behov av terminalkapacitet för busstrafik på Slussen från och med år 2018 eftersom resenärerna från Nacka-Värmdösektorn i annat fall riskerar att stå utan anslutning till tunnelbanenätet från och med denna tidpunkt, vilket vore förödande såväl för enskilda medborgare som för regionen.

Stadsledningskontoret anser vidare i likhet med stadsbyggnadsnämnden att Slussen också i en framtid där tunnelbanan byggts ut till Nacka behöver kapacitet för att hantera busstrafik. SL:s bedömning är att en tunnelbaneförbindelse till Nacka skulle halvera busstrafikvolymerna till Slussen, något som således innebär att det också i en sådan situation krävs en bussterminal vid Slussen. Skulle denna bussterminal behöva vara mindre till sin omfattning är det fullt möjligt att genomföra inom den nu föreslagna detaljplanen, varför stadsledningskontoret inte ser denna eventualitet som ett tungt vägande skäl för att ompröva planförslaget.

Stadsledningskontorets uppfattning är således att även den eventuella förekomsten av en tunnelbaneförbindelse till Nacka inte eliminerar behovet av en ny bussterminal vid Slussen. Kontoret anser vidare, inte minst mot bakgrund av den nya kollektivtrafiklag som trädde ikraft den 1 januari 2012, att det är högst sannolikt att också andra kollektivtrafikoperatörer än SL kommer att efterfråga terminalkapacitet i Slussen med dess centrala läge. En situation där den nu föreslagna bussterminalen skulle stå oanvänd är enligt stadsledningskontorets bedömning ytterst osannolik. Att ersätta en permanent bussterminal med provisorier i avvaktan på en eventuell tunnelbaneutbyggnad i en icke närmare definierad framtid anser kontoret inte är samhällsekonomiskt försvarbart.

Avseende förväntade framtida trafikflöden på Slussen samt projektets finansiering konstaterar stadsledningskontoret att dessa till sina ramar fastställdes genom kommunfullmäktiges genomförandebeslut för projekt Slussen den 21 juni 2010, § 23 (utl. 2010:66, dnr. 311-481/2010). Vad specifikt avser finansiering av bussterminalen noterar stadsledningskontoret att exploateringsnämnden, i sin egenskap av ansvarig nämnd för genomförandet av projekt Slussen, representerar staden i förhandlingar med Stockholms läns landsting i denna fråga.

Stadsledningskontoret konstaterar emellertid att finansieringsfrågan inte är en förutsättning för att kommunfullmäktige ska kunna anta en detaljplan. Kontoret understryker att ett antagande av en detaljplan endast innebär att en juridiskt fastställd byggrätt skapas, men att ett genomförande av den i detaljplanen möjliggjorda byggnationen inte därmed har beslutats vare sig jakande eller nekande. För ett genomförande av ett exploateringsprojekt fordras enligt stadens regelverk att ett genomförandebeslut fattas och det är i detta som projektkalkylen och finansieringsfrågan rätteligen behandlas, vilket enligt vad som framgår ovan gjordes i samband med kommunfullmäktiges beslut den 21 juni 2010.

Stadsledningskontorets sammanvägda bedömning är därför, med hänvisning till det ovan anförda, att de frågor som ställs av kommunfullmäktiges minoritet redan har givits en fullgod belysning i stadsbyggnadsnämndens beredning av ärendet. Kontoret anser därför att ytterligare komplettering av ärendet inte är påkallad och föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta att anta detaljplanen för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande.

- Avslå kontorets förslag till beslut
- Återremittera förslaget
- Uppdra åt kontoret att omarbete planerna enligt nedanstående

Först och främst konstaterar vi att ett modernt, nytt Slussen borde ha haft en god och modern kollektivtrafik för de kommande hundra åren som sin främsta utgångspunkt. Hade så blivit fallet hade också planerna på en ny bussterminal sett annorlunda ut och haft andra förutsättningar. Enligt SL:s tidigare bedömningar så blir trafikkonsekvenser av Stockholm stads nuvarande planering av Slussens ombyggnation helt orealistiska. Det innebär att Saltsjöbanan kortas av till Sickla under 5–8 år, att Katarinavägen stängs av för all trafik under två år, samt att en del av Nacka/Värmdöbussarna får en temporär bussterminal på pråm under fem år. Det är oacceptabelt att stadens borgerliga majoritet med liten marginal klubbar igenom ett historiskt beslut utan större fokus på resenärerna i kollektivtrafiken.

Sedan kommunfullmäktige i Stockholm fattade beslut om nya Slussen har en del av förutsättningarna för nya Slussen förändrats. Framförallt har Stockholms läns landsting fattat beslut om en förstudie för en ny tunnelbanesträckning, där blå linjen förlängs mot Nacka via Sofia. En sådan utveckling skulle givetvis radikalt förändra kollektivtrafiken för hela Södermalm och inte minst för Slussen där Nackabussarna idag stannar. Förutsättningarna för den nya bussterminalen i Katarinaberget har därmed förändrats mycket under 2012. Mot den bakgrunden bör också planerna för Slussen och bussterminalen justeras. Den plan för bussterminalen som nu presenterats innebär en kapacitetsökning med 45 %, detta trots att en ny tunnelbanesträckning mot Nacka skulle innebära en stor minskning i bussresenärer till Slussen. SL:s preliminära studie pekar mot att antalet bussresenärer från Nacka och Värmdö till Slussen kommer att vara c:a trettio procent lägre än idag om tunnelbana till Nacka byggs. Detta trots prognoserna om en betydande befolkningsökning i Nacka/Värmdö. Att bygga för en sådan stor överkapacitet är en stor kostnadsrisk i ett Slussenprojekt som redan idag har stora problem med skenande kostnader.

Nytta måste alltid kunna ställas mot kostnader och det bör på förhand vara klart vilket ekonomiskt åtagande som ligger på vilken part innan beslut om den nya bussterminalen fattas. Idag saknas en seriös kostnadskalkyl, vilket omöjliggör ett välavvägt beslut om bussterminalen i Katarinaberget i dagsläget. SL och Stockholm stad måste

ha träffat ett avtal som reglerar vilken part som står för vilken kostnad innan beslut om bussterminalen fattas.

Slussen är framförallt en trafikplats och en mötesplats. De förutsättningar som legat till grund för dagens planer har förändrats stort i och med planerna på utbyggd tunnelbana till Nacka. Det absolut bästa vore därför att göra om planerna och skapa ett nytt Slussen med kollektivtrafiken som utgångspunkt. Ifall det inte sker bör förslaget till bussterminal arbetas om utifrån följande:

- Bussterminalen bör omarbetas utifrån vetskapen om vilka konsekvenser i resandeunderlaget för busstrafiken som en framtida tunnelbanesträckning mot Nacka får som konsekvens
- En kostnadskalkyl där det framgår vilken part som ska stå för vilken kostnad ska presenteras

Reservation anfördes av Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

3. Att återremittera detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen
4. Att uppdra åt kontoret att redovisa behov, konsekvenser och alternativa lösningar till det befintliga planförslaget samt att redogöra för vilka tillfälliga lösningar som är möjliga att genomföra i väntan på tunnelbanan till Nacka
5. Att uppdra åt kontoret att i det befintliga materialet redogöra för ostsektorns expansion i fråga om befolkningstillväxt samt förändrade trafikflöden
6. Samt att vidare anförda följande:

Slussen är en viktig kollektivtrafikknutpunkt, efter Stockholm Central/T-centralen den mest trafikerade. Trafikplaneringen för Slussen måste därför utgå från kollektivtrafiken där spårtrafik, bussar och kollektivtrafik på vatten samverkar optimalt. Förutsättningarna för den nya bussterminalen har dock drastiskt ändrats på grund av beslutet om tunnelbaneutbyggnad till Nacka. De nya förutsättningarna väcker en rad nya frågeställningar som måste diskuteras, hur påverkar dessa nya planeringsförutsättningar dimensionerandet av den nya bussterminalen? Vilka alternativa lösningar finns det till det föreslagna planförslaget? Har staden andra alternativa användningsområden som inte är redovisade i materialet och som motiverar en bussterminal dimensionerad för en ostsektor utan utbyggd tunnelbana till Nacka?

Miljöpartiet förespråkar ett framtida trafiksystem där de gående – och de cyklande samt där kollektivtrafiken ges företräde framför biltrafiken. Miljöpartiet förespråkar även att boende ostsektorn i framtiden ges de rätta förutsättningarna för att resa hållbart. För trafikplaneringen för Slussen är det viktigt att en lösning hittas som underlättar effektiva och tillgänglighetsanpassade lösningar mellan tunnelbana, cykel, buss och båtar. För att fatta rätt beslut i frågan om ostsektorns busskapacitet och hanteringen av

busstrafiken kring Slussen önskar Miljöpartiet en tydlig redogörelse av befolkningsstatistik, trafikflöden samt en bättre samordning med SL.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Slussen är en av landets största och viktigaste knutpunkter. Varje dag reser 130 000 personer till eller från Slussen med tunnelbana och buss. Därtill kommer Saltsjöbanans 6 500 påstigande. Sammanlagt är detta fyra gånger fler än som reser till och från Göteborgs Centralstation varje dag, vilket gör Slussen till Sveriges största kollektivtrafikknutpunkt näst efter T-centralen.

Befolkningsstillväxten i Ostsektorn är bland den högsta i hela länet, med uppskattningsvis 30 000 tillkommande invånare de närmaste 10 åren. Enligt landstingets prognoser kommer resandet från Nacka och Värmdö därför att öka med 45 procent till år 2030. Andelen kollektivtrafikresenärer måste öka på bekostnad av bilresandet. Detta ställer stora krav på kollektivtrafikens utformning. Vi ser därför mycket positivt på att majoriteten har bytt fot och nu vill utreda tunnelbana till Nacka – en fråga som Vänsterpartiet har drivit under lång tid. En tunnelbaneutbyggnad tar dock mycket lång tid att genomföra. Enligt SL:s beräkning tar en t-banelinje mellan Kungsträdgården och Nacka Forum mellan 15-20 år att färdigställa, från det att beslutet tagits. Detta bedömer vi vara en realistisk uppskattning utifrån de förutsättningar som råder och i jämförelse med andra projekt av liknande komplexitet.

När tunnelbanan står färdig kommer en del av dagens bussresenärer att flytta över till tunnelbanan. Samtidigt kommer bussresandet från bl.a. Värmdölandet att öka i motsvarande grad. Detta innebär att en tunnelbaneutbyggnad till Nacka inte kommer att kunna ersätta den planerade bussterminalen vid Slussen. En utbyggnad är inte tillräcklig om man har ambitionen att öka resandet med kollektivtrafik. Det behövs flera resealternativ.

Idag är situationen för dem som reser via Slussen inte tillfredsställande. Miljön för resenärerna från Nacka och Värmdö är både ogästvänlig och i vissa avseenden farlig, där människor trängs i underdimensionerade trappor och tvingas kryssa fram mellan framrusande fordon för att hinna med bussen. Vänsterpartiets fokus är att så snart som möjligt få till stånd en acceptabel kollektivtrafiklösning vid Slussen med smidiga byten och en tilltalande trafikseparerad miljö. Diskussionerna kring Slussens bussterminal har förts under många år och vi ser det som angeläget att bygget kommer igång så snart som möjligt, så att resenärerna kan erbjudas en acceptabel bytesmiljö.

Den övergripande målsättningen för Slussens ombyggnad - på både kort och lång sikt - måste vara att skapa en attraktiv knutpunkt för kollektivtrafiken, där resenärerna smidigt kan byta mellan Saltsjöbana, buss och tunnelbana. Vi ser att förslaget till ny bussterminal har förutsättningarna att leva upp till denna målsättning, under förutsättning att de problem som finns löses. Med flera entréer kommer att in- och utpassage att underlättas och från tunnelbanans södra ände kommer man ut i på kajerna. Kajerna ska inte vara till för bilar och bussar som ger stora barriäreffekter. De ska vara till för

gående, cyklister och för passagerare till och från den kollektiva båttrafiken vid Slussens saltsjöside. Utbyggnaden av dubbla spår för en tätare och bättre trafik på Saltsjöbanan kommer att ta mer utrymme än idag.

Vi anser att staden har tillgodosett flertalet av de synpunkter som SL framfört. Bland annat gäller det lutning i nedfart samt takhöjd i tunnel från stadsgårdskajen. Andra tillgodosedda krav gäller utluft. Denna är flyttad från tunnelmynningen och ligger nu närmare Birkaterminalen. Friskluftsintaget är flyttat och intaget vid parken vid Mosebacketerassen är inte längre aktuellt. Mer ljusinsläpp är tillgodosett genom en lanternin i glas väster om Sjöfartshotellet. Butik och café är tillgodosett i planen. Ett av SL:s krav är att inte ha en ny entré vid Lokattens trappor vid stadsgårdskajen. Vänsterpartiet anser att staden har en riktig ståndpunkt då man vidhåller att planen kan omfatta en entré vid Lokattens trappor. Den nya hissen mellan Katarinavägen och stadsgårdskajen måste vara väl anpassad till befintlig kulturmiljö och ägas av staden.

Tillgänglighetsfrågorna har tillgodosetts på ett bättre sätt än i tidigare förslag. Vi kräver dock att tillgängligheten ytterligare förbättras i hallen med rulltrappor och hissar så att maxflöden klaras. Rulltrappor och hissar till båda t-perrongerna både i den södra utgången samt i den norra är en förutsättning för en god trafikantmiljö. En kompletterande detaljplan med hiss till Hökens gata/Götgatan är ett krav från vår sida i ett kommande planarbete. Detta är tillsammans med en fungerande Katarinahiss nödvändigt för en god tillgänglighet till Götgatan och det branta Katarinaberget och Mosebacke.

Vänsterpartiet har avstyrkt detaljplanen om Slussen. Vi anser att denna plan måste omarbetas helt och att trafiklösningen är oacceptabel. Planen är överklagad och den processen ska vara klar 2013. Vi anser att den detaljplanen inte ska bli verklighet. Vi anser däremot att beslutet om bussterminalen brådskar och att en lösning för trafikanterna mot Nacka och Värmdö måste stå klar 2018. Vi säger nej till den antagna detaljplanen om Slussen och vill ha en annan lösning. Detta anser vi vara förenligt med vårt ställningstagande till en terminal i Katarinaberget.

Vänsterpartiet anser att

- En ny, fräsch och för alla resenärer tillgänglig kollektivtrafikknutpunkt så snabbt som möjligt ska komma till stånd vid Slussen (som ersättning för dagens slitna och ej ändamålsenliga terminal)
- Förslaget till lokalisering av ny bussterminal till Katarinaberget godtas eftersom de krav som framförts av Vänsterpartiet och AB Storstockholms Lokaltrafik i huvudsak är uppfyllda.
- En utbyggnad av tunnelbanan till Nacka ska ses som en del av kollektivtrafiklösningen och därför forceras.
- Tunnelbaneutbyggnaden till Nacka kan inte ses som styrande för dimensioneringen av bussterminalen. I den mån behovet av ytor för bussar på sikt kommer att minska kan terminalens omfattning också reduceras.
- Staden ska tillsammans med landstinget/SL, Nacka och Värmdö kommuner utarbeta en plan som minimerar störningarna under ombyggnadstiden för resenärerna.

- Finansieringen av bussterminalen måste snarast klargöras. Frågan utreds för närvarande av SL och staden. Terminalen kan inte enbart, eller till en större del, bekostas med medel från landstinget.