

Samrådsredogörelse
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av
Södermalm 7:87 mfl. i stadsdelen Södermalm.
S-Dp/S-TDp 2014-12434



Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund.....	5
Förslagets syfte och huvuddrag.....	5
Hur samrådet bedrivits.....	7
Redovisning av inkomna synpunkter	8
Statliga och regionala myndigheter och förbund	9
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	23
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	23
Synpunkter kopplade till regionala aspekter	30
Utformning	32
Kulturmiljö	35
Lokalisering.....	36
Gator och trafik	39
Projektekonomi och ersättning	49
Fastighetsrätt	53
Genomförande	54
Teknisk försörjning.....	58
Hälsa och säkerhet	59
Olägenheter för grannar	78
Miljö och klimataspekter.....	84
Övriga frågor	88
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande och föreslagna förändringar.....	90
Bilagor	93
Inkomna synpunkter.....	93

Läsanvisning

De yttranden som inkommit har redovisats enskilt eller tillsammans med andra yttrande som har varit av samma karaktär. Frågorna och svaren avslutas med en nummerbeteckning, där det första numret är yttrandenummer och det andra ett synpunktsnummer.(yttrande/-synpunkt). Ett yttrande kan innehålla flera synpunkter. Yttranden i sin helhet finns på stadsbyggnadskontoret.

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en ny bussterminal i Katarinaberget under befintliga bebyggda fastigheter. Planförslaget sändes ut på samråd under perioden 2016-05-31 - 2016-07-12. Under samrådet har 333 yttranden inkommit.

I denna redogörelse finns en tematisk fördelning av inkomna yttranden och kommunens svar på dessa. Här nedan ges en kortfattad sammanfattning av huvudpunkterna i redogörelsen.

Synpunkterna har framförallt handlat om risk, lokalisering, planhandlingarna och trafik.

Enligt Länsstyrelsens yttrande och bedömning finns det inte skäl att anta att en antagen detaljplan ska behöva komma att tas upp för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Det krävs dock några kompletteringar gällande riksintresse för kommunikation och kulturmiljövården, strandskydd, samt hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen vill också avråda kommunen från att tillämpa ändring av detaljplan genom tillägg.

Flertalet privatpersoner har frågor gällande risken med att anlägga en bussterminal i ett berg och särskilt när det gäller utrymning ur terminalen i händelse av brand. I anslutning till det är det också flera synpunkter som berör lokaliseringen i Katarinaberget, som då anses vara en olämplig och dålig lösning. Flera yttranden önskar istället en terminal på markplanet/ kajen.

Kommunens slutsats är att en bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet; det ger minst negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa, god komfort för resenärer och personal samt konkurrerar inte med annan markanvändning. Den avskilda lokaliseringen inne i Katarinaberget innebär att påverkan på stadsbilden och den riksintressanta kulturmiljön kan minimeras och att buller och luftföroreningar från terminalen inte sprids till vistelseytor och bostäder. Av hänsyn till konsekvenserna för kulturmiljö, stadsbild, buller och luftföroreningar har kommunen bedömt att de fyra alternativ som innebär en stor bussterminal i öppet läge vid Slussen inte är acceptabla. Av de fyra alternativ som innebär att terminalen ligger under mark har alternativen under Katarinavägen och under Stadsgårdsleden

avfärdats bland annat på grund av att bussterminalens mynning kommer så nära Stadsgårdsledens framtida tunnelmynning, att det riskerar att försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för luftföroreningar. Placeringen under Katarinaberget eller under KF-huset är de två alternativ som ger minst påverkan på luftföroreningshalten. Båda medför att privat mark måste ianspråkta. Alternativet Katarinaberget innebär att ett utrymme djupt under markytan urholkar berörda fastigheter. Kommunens bedömning är att det är ett relativt begränsat intrång utan stora negativa konsekvenser. Alternativet under KF-huset innebär ett mycket stort intrång i pågående markanvändning och befintlig fastighet, där rivning (åtminstone delvis) och omfattande ombyggnad förutsätts. Konsekvenserna för KF-huset innebär risk för skada på den riksintressanta kulturmiljön. Alternativet Katarinaberget är även lättare att genomföra tekniskt och innebär lägre kostnader. Av alla jämförda alternativ är det bara Katarinaberget som ger tillräckligt utrymme att tillgodose kollektivtrafikens kapacitetsbehov i fråga om hållplatser.

Brandrisker, utrymning och räddningstjänstens insatsmöjligheter har varit återkommande i yttranden och oron för framförallt fordonsgas i ett slutet bergum är påtagligt. Kommunens respons hänvisar till den riskutredning som har gjorts som visar på att ett flertal riskreducerande åtgärder, kan och föreslås, göras för att reducera risknivån till acceptabla nivåer. Utförda utrymnings simuleringar visar att utrymningsbehovet är uppfyllt i förslaget. Fortsatt dialog med Storstockholms brandförsvaret kommer att ske i det fortsatta planarbetet.

Frågan om gångavstånd mellan bussar och tunnelbana i den planerade nya terminalen jämfört med dagens situation med korta gångavstånd är en fråga som lyfts. En utredning har efter samråd tagits fram för att beräkna fördelningen på ankomms- avgångsplatser över dygnet. Resultatet kan ge en indikation på vilka gångavstånd det kommer bli i den nya terminalen.

Sakägare yttrar sig om eventuell påverkan på befintliga anläggningar eller verksamheter i samband med byggarbeten, sprängningar eller grundvattensänkningar. Flera är oroliga för skador på fastigheter samt störning under byggtiden.

Flera yttranden menar att det har varit svårt att ta till sig materialet för samrådet. Att planhandlingarna är svåra att tyda och förstå. Det har även inkommit kritik mot att underlag till riskutredningen inte varit tillgängliga på grund av sekretess. Sekretesstämpeln styr inte stadsbyggnadskontoret över men dokumenten ska åter prövas för att, om möjligt, tillgängliggöras för ökad transparens och förståelse för de beräkningar och resultat som riskutredningen kommit fram till. Nya illustrationer kommer att tas fram för att öka förståelsen av projektet. Förtydliganden på plankartor kommer även att göras.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka- och Värmdö kommun och kollektivtrafiknoden Slussen.

Detaljplanen reglerar användning av mark för att möjliggöra en terminal inne i Katarinaberget, samt möjliggöra en omdragning av en befintlig avloppsledning i nytt läge.

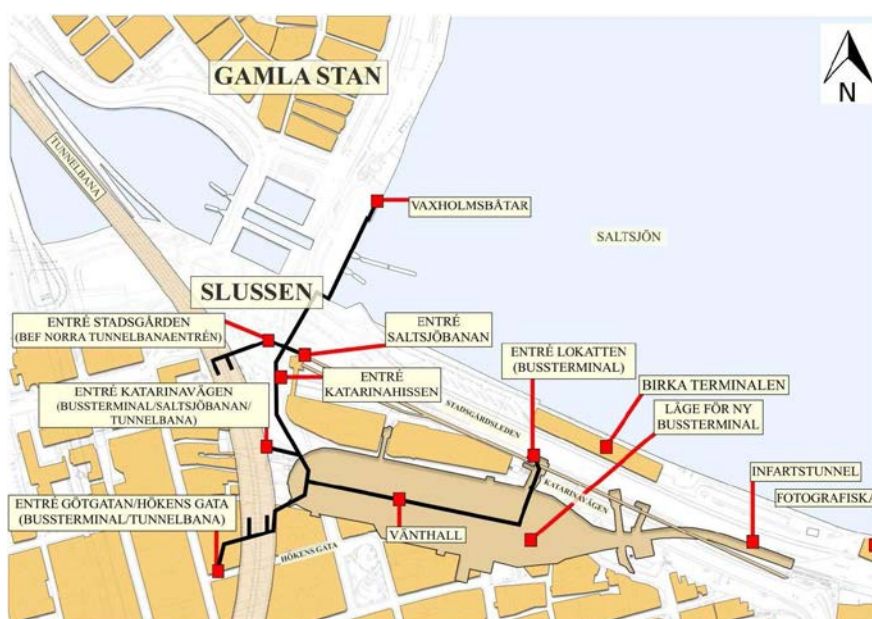


Illustration av läget för bussterminalen och anslutningar

Bussterminalen ligger inrymd i helt nya bergtrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke. Terminalen är anpassad till att möta det framtida resandebehovet från Nacka och Värmdö. Prognosen är 37 000 passagerare per dygn år 2020 till skillnad mot dagens ca 33 000 resenärer per dygn. Terminalen rymmer 6 ankomstplatser, 17 avgångsplatser samt 17 s.k. reglerplatser där bussarna ställs upp i väntan på nästa tur. Bussarna angör terminalen från Stadsgårdsleden via en infart parallellt med leden, under Saltsjöbanans spårrområde. Resenärernas huvudentré ligger mot Katarinavägen i en ny entrébyggnad som sammanbyggs med den befintliga tunnelbanebyggnaden. Via denna entré når man tunnelbanans södra perrongändar samt en koppling mellan Saltsjöbanan, tunnelbanan och bussterminalen. Ytterligare en entré finns vid kajplan intill Stadsgårdsleden, i Lokattens trappor. I samband med anordnandet av denna östra entré föreslås även att Lokattens trappor åter öppnas för allmän gångtrafik

mellan Katarinavägen och Stadsgården. I och med detta förslås också att en ny hiss uppförs för att säkra tillgängligheten mellan dessa två nivåer.



Illustration av vänthall, vy mot väster.

Bild: Link arkitektur

Planprocess och tidigare studerade alternativ

Under program- respektive plansamrådet för Slussen under 2007 och 2010 var bussterminalen placerad inom den nya anläggningen på kajen framför KF- och Glashusen. I samband med plansamrådet 2010, och som ett resultat av de synpunkter som inkommit under detta, så framstod det då som mycket svårt att hitta en lösning som tillgodosåg alla intressen samtidigt som bussterminalen skulle ligga kvar på kajen. Synpunkterna handlade bland annat om kulturmiljöfrågor, stadsbildafrågor, intrång i befintliga fastigheter (KF- respektive Glashusen) samt anläggningens utbyggnad i Saltsjön. För att mildra dessa effekter i ett utvecklat planförslag, valde kommunen att pröva en ny bussterminal i Katarinaberget. Detta planarbete startade i mars 2011 och ett plansamråd hölls i maj/juni 2011 parallellt med utställningen av det slutgiltiga planförslaget för Slussen. Bussterminalen omfattade då 8 ankomstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 reglerplatser. Utställning av detaljplanen hölls i början av 2012 och detaljplanen antogs av kommunfullmäktige i juni 2012. Efter antagandet av detaljplanen följde en process med överklagande där länsstyrelsen i januari 2013 fastställde detaljplanen men mark- och miljödomstolen (MMD) upphävde densamma i december 2013. Kommunen överklagade detta beslut och sökte prövningstillstånd i mark- och miljööverdomstolen. I mars 2014 beslutade mark- och miljööverdomstolen att inte bevilja prövningstillstånd. Föreliggande planarbete inleddes därför för att säkerställa en bussterminal vid Slussen.

En överenskommelse träffades under 2013 års Stockholmsförhandling mellan Stockholms läns landsting, Stockholm stad, Nacka kommun, Solna stad och Järfälla kommun.

Överenskommelsen innebär bland annat att tunnelbanan byggs ut

till Nacka, och att blå linje kopplas samman med Hagsätralinjen. Den nya tunnelbanan till Nacka medförde nya förutsättningar. Trafikförvaltningen fick anledning att se över de tidigare överväganden som gjorts med avseende på vad som är den regionalt bästa lösningen. Detta för att resenärerna ska kunna fortsätta resa med kollektiva färdmedel mellan Nacka-Värmdö och centrala Stockholm. Trafikförvaltningens utredning visar att en bussterminal i Slussenområdet fortfarande var den regionalt bästa lösningen för kommunikationer mellan Nacka och Värmdö och centrala Stockholm dock i kombination med en bussterminal vid Nacka C. Tunnelbanan till Nacka och en ny bussterminal i Nacka C innebär att den kapacitet/storlek som krävs av en ny bussterminal i Slussenområdet minskar jämfört med den bussterminal som var aktuell i den tidigare planprocessen.

I juli 2014 träffade Stockholms stad, Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikförvaltningen en överenskommelse om en busstrafiklösning för Ostsektorn. Överenskommelsen innebär att en bussterminal ska byggas vid Slussen i Katarinaberget samt att en bussterminal ska byggas vid Nacka Centrum. Bussterminalen i Nacka centrum är knuten till den nya tunnelbanegrejen.

Stadsbyggnadsnämnden gav i september 2014 Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja framtagande av en ny detaljplan för bussterminal vid Slussen.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2016-05-31 - 2016-07-12. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset (Fleminggatan 4), i projekt Slussens informationslokal (Stadsgården 8), i stadsdelsförvaltningen Södermalms lokaler (Medborgarplatsen 25) samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningarna Mitt i Södermalm, Mitt i Nacka, Mitt i Värmdö, Nacka Värmdöposten, samt rikstidningarna Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet tisdagen den 31 maj 2016. Samrådsmöte hölls 2016-06-14 i Medborgarhuset (Medborgarplatsen 8) där ca 100 personer närvarade.

Redovisning av inkomna synpunkter

Med anledning av antalet inkomna synpunkter och PUL-lagstiftningen redovisas i detta dokument inkomna synpunkter utan namn på avsändare. En bilaga finns tillgänglig på stadsbyggnads-expeditionen i Tekniska nämndhuset redovisar respektive avsändare för varje yttrande. Synpunkterna har fått en tresiffrig kod, vilket är det nummer som varje yttrande fick när den diariefördes i stadsbyggnadskontorets ärendehanteringssystem.

Totalt har de 226 yttrandena innehållit strax under 700 enskilda synpunkter som valts att redovisas ämnesvis nedan. En del yttranden har enbart innehållit en synpunkt, medan andra yttranden innehållit flera. Därför finns det en skillnad mellan antalet inkomna yttranden och det totala antalet synpunkter som redovisas.

Ett yttrande kan finnas redovisat vid flera olika ämnen nedan. Det innebär att det yttrandet innehöll många olika synpunkter som delats upp för att besvaras inom respektive ämne.

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att det blir tydligare och enklare att redovisa synpunkter och svar på dessa efter ämnen, än att besvara varje yttrande separat i sin helhet.

Av yttrandena fördelar sig synpunkterna inom respektive kategori enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

Ämne	Antal	Procent
Alternativstudie	11	1,75%
Arkitektur	12	1,91%
Avloppsledning	4	0,64%
Drift	10	1,59%
Ekonomi	18	2,86%
Fastighetsrätt	5	0,79%
Genomförande	31	4,93%
Geologi	16	2,54%
Grundvatten	9	1,43%
Grönområde	1	0,16%
Konstruktion	1	0,16%
Kulturmiljö	6	0,95%
Lokalisering	135	21,46%
Miljö	25	3,97%
MKB	7	1,11%
Nya Slussen	8	1,27%
Planformalia	7	1,11%
Planhandling	65	10,33%
Planprocessen	11	1,75%
Protest	11	1,75%
Risk	144	22,89%
Tillgänglighet	13	2,07%

Trafik	60	9,54%
Ventilation	15	2,38%
Övrigt	4	0,64%
	629	100,00%

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Riksintresse för kommunikation

Enligt Trafikverkets yttrande (dat. 2016-07-11, dnr. 2016/51338) kan detaljplanen påverka riksintressen för kommunikationsanläggningar, som Stadsgårdsleden, Saltsjöbanan och Citybanan. Det är därför lämpligt att komplettera planbeskrivningen med ett avsnitt om planförslagets påverkan på dessa kommunikationsanläggningar.

Svar: En komplettering i planbeskrivning kommer att göras.

Riksintresse för kulturmiljövården

Länsstyrelsen är ur kulturmiljösynpunkt positiv till att inrymma bussterminalen i Katarinaberget, samt att Lokattens trappor rustas upp och får en skyddsbestämmelse, vilket kan bidra till att den kan återfå en funktion som kommunikationsväg. Men föreslagen skyddsbestämmelse för Lokattens trappor måste tydligare särskilja mellan skyddsbestämmelse och varsamhets/utformningsbestämmelse, samt omfatta hela anläggningen, där paviljong, murar, perrong med skärmtak, samt äldre stationsutrymmen får en skyddsbestämmelse (q-bestämmelse, dvs. rivningsförbud) och Lokattens trappdel får en varsamhets/utformningsbestämmelse med innebörden att den ska uppföras med ursprungligt utseende.

Svar: Skyddsbestämmelsen i planhandlingarna kommer att ses över.

Paviljong, skärmtak och delar av Lokattens trappor ligger dock utanför planområdet.

Länsstyrelsen anser att den skyddsbestämmelse för Katarinagaragets entré som fanns i det tidigare planförslaget (DP 2011-01580) ska infogas i detta planförslag.

Svar: Katarinagaragets entré ingår inte den föreliggande detaljplanen. Det är endast tillägg av planbestämmelser under mark, dvs under garagets entré, som föreslås.

Det är i dagsläget svårt att bedöma påverkan på riksintresset för kulturmiljövården och platsens kulturhistoriska värden av flera utformningsförslag, som exempelvis ny entré vid Katarinavägen, Katarinagaragets entré, luftintag i stenmur, bron för Saltsjöbanan, samt hiss vid Lokattenstrappor. I PM över påverkan på kultur-

historiska värden (Tyréns 2016-05-04) bedöms förslagen ge små negativa effekter på kulturhistoriska värden, under förutsättning att arbeten utförs med hög kvalitet och varsam materialsammansättning. Detta begrepp, ”under förutsättning”, återfinns också i utformningsbestämmelsen för allmänna platser (n1). Länsstyrelsen anser att utformningsförslagen är av så stor betydelse för planförslaget att kommunen inte ska förutsätta, utan säkerställa att de inte får negativ påverkan på kulturhistoriska värden.

Svar: Skrivelsen ska ses över i det fortsatta arbetet. Utformningen kommer att ske i samråd med Stadsmuseet för att säkerställa att påverkan på berörda kulturmiljövärden blir liten.

Det är enligt Länsstyrelsens bedömning av angelägen betydelse att Söderbergstrappor fortsättningsvis kan vara i bruk. De utgör en viktig länk mellan Renstiernas gata och Stadsgården.

Svar: En utredning kommer att tas fram för att se över möjligheterna av en ny koppling mellan Renstiernasgata och Stadsgården.

Planbeskrivningen har fel i fornlämningsfrågan. Länsstyrelsen vill understryka att större delen av planområdet är inom fornlämnings RAÄ 103:1. Det innebär att markningrepp ska anmälas till Länsstyrelsen, innan de påbörjas.

Svar: Information om fornlämningen ska införas i planbeskrivningen. In- och utfarter till terminalen ligger utanför RAÄ 103:1. Frågan tas med i det fortsatta arbetet och i fortsatta samråd med Länsstyrelsen.

Katarina kyrka är skyddad enligt 4 kap. kulturmiljölagen (1988:950), KML.

Vidare är Södra teatern med Kägelbanan som byggnadsminne omfattad av skyddsbestämmelser enligt 3 kap. KML. Det är Länsstyrelsen som är tillsynsmyndighet för KML.

Svar: Synpunkten är noterad.

Vibrations- och grundvattenpåverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse hanteras inom ramen för kontrollprogram P6-KD-0001 och P6-KD-0003, där Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Svar: Denna påverkan är redan hanterad inom det kontrollprogram som upprättats inom ramen för befintligt tillstånd för grundvattenbortledning. Synpunkten är noterad.

Miljö kvalitetsnormer

Luft

Länsstyrelsen har inget att erinra gällande miljö kvalitetsnormer för luft. Enligt luftkvalitetsutredningen överskrider miljö kvalitetsnormen för utomhusluft i vägområdet, men lagstiftningen har undantagit vägområden som en plats som inte behöver uppfylla miljö kvalitetsnormen för luft.

Svar: Synpunkten är noterad

Vatten

Länsstyrelsen är positiv till detaljplanens förslag på lösningar för att hantera föroreningar via dagvatten och minska belastningen på Saltsjön.

Svar: Synpunkten är noterad

Strandskydd

Strandskydd återinträder i samband med ny detaljplan.

Länsstyrelsen har i tidigare planprocess tagit beslut om att upphäva strandskydd, under förutsättning att detaljplanen vann laga kraft.

Den nya planprocessen kräver ett nytt strandskyddsbeslut, genom administrativ bestämmelse på plankartan.

Länsstyrelsen delar kommunens motivering av ett upphävande av strandskydd. Det aktuella området är sedan lång tid ianspråktaget genom bebyggelse och av trafik anläggningar på ett sådant sätt att området saknar betydelse för strandskyddets syften. Vidare kan angränsande kajområden visserligen vara tillgängliga för allmänheten och ha viss betydelse för allmänhetens friluftsliv, men inte heller ur friluftssynpunkt rymmer området några värden av betydelse.

Kommunen har på plankarta 1(8) markerat ett område för att upphäva strandskydd. Länsstyrelsen vill dock påminna kommunen om att strandskydd inte återinträder vid ändring av detaljplan. Det innebär att strandskydd inte behöver upphävas inom de områden som inte ersätts med ny detaljplan.

Svar: Informationen på plankarta 1 kommer att revideras så att det inte innefattar den del som utgör ändring/tilläggsplan.

Mellankommunal samordning

Länsstyrelsen har inget att erinra gällande mellankommunal samordning. Kommunen har bifogat Trafikförvaltningens utredning Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn till planbeskrivningen och Alternativredovisning:

Bussterminal vid Slussen till miljökonsekvensbeskrivningen, som

sammanfattningsvis kommit fram till en kombinationslösning för kollektivtrafiken i Ostsektorn, med bussterminal vid Nacka Centrum och bussterminal vid Slussen, i Katarinaberget. Denna kombinationslösning finns också i en överenskommelse från juli 2014 mellan Stockholms Stad, Nacka kommun, Värmdö kommun och Trafikförvaltningen.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen tagit fram projektspecifikt säkerhetsmål för bussterminalen, som dels består av ett individriskkriterium och dels av ett samhällsriskkriterium. Individriskkriteriet redovisas som en nivå på $2,2 \cdot 10^{-6}$ /år som inte ska överskridas. Samhällskriteriet är tvådelat, med en nivå som inte ska överskridas och en nivå över vilken "...ambitionen skall vara att så långt som samhällsriskerna ligger högt inom det område där åtgärder ska vidtas så långt som är ekonomiskt och praktiskt möjligt. Samrådshandlingen har redovisat de åtgärder som kommer att vidtas, men inte de åtgärder som valts/vägts bort mot ekonomisk och praktisk möjlighet. Länsstyrelsen efterfrågar en redovisning av de åtgärder som övervägts, men som av ekonomiska eller praktiska skäl valts/vägts bort. Det är utan en sådan redovisning inte möjligt att avgöra om projektet uppfyller sitt eget säkerhetsmål.

Svar: En förklaring till att risknivån ligger högt inom det område där åtgärder skall vidtas så långt som är praktiskt och ekonomiskt möjligt är till följd av ett antal mycket konservativa antaganden. Anledningen till detta är att dessa styrs av åtgärder och riskfaktorer som inte bedömts vara möjliga att kravställa eller styra i planen. Motivet till att göra så är att säkerställa att planen är genomförbar även under ogynnsamma förutsättningar när det gäller dessa åtgärder. Exempel på sådana antaganden kring riskfaktorer är:

- *Låg service och underhåll av smältsäkringar.*
- *Konsekvensens storlek för explosionsscenarioer.*
- *Andelen bussar som drivs med fordonsgas.*

Driftsorganisationen har möjlighet att arbeta vidare med åtgärder för att påverka vissa av dessa riskfaktorer och på andra vis verka för att risknivån sänks genom åtgärder som anges i riskutredningen, t ex:

- *Åtgärder för själva bussflottan, både avseende teknisk utformning och service.*
- *Utbildning av chaufförer.*

Det kommer då också vara möjligt för driftsorganisationen att uppdatera riskanalysen och påvisa att risknivån sänkts genom dessa åtgärder och/eller genom att styra ovan angivna riskfaktorer.

Komplettering av handlingarna med åtgärder som av praktiska och ekonomiska skäl inte vidtagits kommer att införas i planhandlingarna, genom att riskutredning av fordonsgasbussar biläggs riskutredningen. Vid denna komplettering kommer även tydliggöras exempel på åtgärder av organisatorisk och administrativ art som är möjliga att utföra under driftskedet, men som inte bedöms vara möjliga att reglera med planbestämmelser.

Länsstyrelsen har tagit del av SSBF:s yttrande (dat. 2016-07-12, dnr. 305-1407/2014) och vill ytterligare trycka på SSBF:s synpunkt om att säker utrymning från anläggningen måste vara prioriterad. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda och vidta lämpliga åtgärder, om lokaliseringen av utrymningsvägarnas mynningar medför risk för påkörning vid utrymning. Vidare att människor, när de väl lämnat anläggningen, på ett säkert sätt kan ta sig bort från den vid en utrymning. Om inte en sådan flödesanalys genomförs finns risk att utrymningen hämmas av köbildning utanför anläggningen, med försenad utrymning som följd.

Svar: Risken för påkörning i samband med utrymning från bussterminalen kommer att studeras vidare. Detaljutformning sker i samråd med SSBF.

Plankartan har en bestämmelse om att byggnader, anläggningar och samhällsviktig verksamhet ska utföras så att de inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till nivån +1,7 meter över nollplan. År 2015 tog Länsstyrelsen fram en rekommendation för lägsta grundläggningsnivå längs Östersjökusten i Stockholms län, med hänsyn till risken för översvämning.

Länsstyrelsen anser att ny bebyggelse och samhällsfunktioner av betydande vikt längs Östersjöns kust behöver placeras ovanför nivån 2,70 meter (RH2000).

Det kan enligt Länsstyrelsens lågpunktskartering finnas risk för vattenansamlingar inom stora delar av planområdet vid kraftig nederbörd. Därför vill Länsstyrelsen framhålla betydelsen av höjdsättning av nedgångar och entréer till bussterminalen, för att minska risken för översvämning och störningar i trafiken vid skyfall.

Svar: Bussterminalen ligger under havsytan. Bergrummet tätas mot grundvatten och eventuellt inläckage tas om hand med pumpar. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att tröskelnivån mot kaj och Stadsgårdsleden vid infarten till bussterminalen ligger på cirka +2.9 meter i RH 2000. Enligt de bedömningar som gjordes i samband med miljötillståndet för nya Slussen är det tillräckligt för att förhindra att havsvatten rinner in i terminalen under överskådlig

tid. Nya Slussen och bussterminalen är projekterade utifrån högsta vattennivå i Saltsjön som har en återkomsttid på cirka 300 år för dagens klimat (2010). Hänsyn har tagits till klimatförändringar, där ytterligare 0,5 meter lagts till fram till 2100, vilket motsvarar det högsta vattenståndet i slutet av detta sekel enligt FNs klimatpanel, kompenserat för lokal landhöjning. Till detta läggs även 40 cm för vindpåslag, totalt 2,19 m i RH2000. Dessa tre parametrar har beräknats konservativt, med marginal både för medelvattenståndets höjning, och för extremvattenståndet i Saltsjön. Det finns även en marginal inbyggd i och med att högsta vindpåslag och högsta extremvattenstånd inte behöver sammanfalla exakt i tiden. De delar som inte kan ändras i efterhand anpassas till vattennivåerna år 2110. Detta kommer att förtydligas i den slutliga MKB:n.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan (se Länsstyrelsens yttrande dat. 2015-11-13, dnr. 4021-35282-2015). Samråd har hållits den 12 februari 2016 med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning enligt 6 kap. 11-18 §§ miljöbalken.

Övriga synpunkter/frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Vattenverksamhet

Grundvattenfrågan har prövats i den miljödom som finns för Slussenprojektet. Det har även upprättats ett kontrollprogram för grundvattenbortledning, där Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Svar: Synpunkten noteras.

Tillägg till detaljplan

Länsstyrelsen vill informera om att möjligheten att använda planförfarandet ändring genom tillägg försvann när Boverket i november 2014 upphävde "Ändring av detaljplan", Boverkets allmänna råd 1991:2. Boverket motiverar detta med att ordet tillägg inte finns i PBL. Enligt PBL kan en detaljplan endast upprättas, ändras eller upphävas (dvs. inte ändras genom tillägg).

Det kan enligt Boverket bara finnas en detaljplan för ett geografiskt område och det går därför inte att göra ändringsplaner, tilläggsplaner eller liknande som ska gälla tillsammans med den ursprungliga planen. Det innebär att ändringar görs i den ursprungliga planen vid en ändring av detaljplan.

Svar: Synpunkten är noterad.

Trafikförvaltningen (SL)

Yttrande: 140

Delar detaljplanens slutsatser kring terminalens placering. Förvaltningens utredning ”Regionala alternativ för en bussterminal vid Slussen” stödjer valet av läge vid Slussen. Placeringen i berget innebär bästa möjliga lösning utifrån bytespunkten som helhet och särskilt utifrån bibehållandet av Slussen som ändstation för Saltsjöbanan.

Viktigt att Slussen även i framtiden utformas som en bra kollektivtrafikknutpunkt som kan ta emot ett växande resande. En ny terminal i berget är rymligare, mer trafiksäker och möjliggör för en bättre kapacitet än dagens terminal. Samtidigt innebär den nya terminalen något längre gångavstånd för resenärer som ska byta till tunnelbanan.

Infarten ska försees med signalreglering där bussen ges företräde samt att befintligt övergångsställe över Stadsgårdsleden tas bort. Detta anser förvaltningen är en väsentlig förutsättning för att inte kapacitetsproblem ska uppstå vid in- & utfarten till terminalen.

Saltsjöbanan är ett regionalt riksintresse för kommunikationer, järnvägen, trafikens funktionalitet och utvecklingsbarhet ska därmed bevakas och säkras i kommunal översikts- och detaljplanering. Planbeskrivningen bör kompletteras med hänsyn till ovanstående. (140/207)

Svar: Detaljplanen påverkar inte Saltsjöbanan negativt utan möjliggör snarare en trafiksäkrare bytespunkt. Planbeskrivningen kompletteras med information om Saltsjöbanans som regionalt riksintresse. (140/207)

En tydligare beskrivning av gångflödena i bytespunkten och terminalen i sin helhet är önskvärt. En gångflödesanalys bör genomföras och bifogas till planbeskrivningen för att få en förståelse för hur terminalen kommer att fungera ur resenärssynpunkt i driftsskedet. (140/210)

Svar: En utredning har efter samråd tagits fram som kan ge svar på frågan om gångflöden i terminalen (Slussen Bussterminal Vissim. Beläggning av avlämnings- och upphämnings busshållplatser under olika tider på dygnet, 2016-07-04) Gångflöden kommer också diskuteras vidare med trafikförvaltningen. (140/210)

Servitutet för en planskild passage under Saltsjöbanan vid Lokattens trappa innebär ett definitivt läge för lösningen. Trafikförvaltningen

föreslår att Stockholms stad avväger möjligheten att utvidga området för servitutet inom sin fastighet för att medge en större flexibilitet i kommande utredningar om sekundärentré till bussterminalen. (140/215)

Svar: Synpunkten noteras. Den fortsatta arbetsprocessen sker i samråd med Kommunala lantmäteriet (KLM) och trafikförvaltningen. (140/215)

Utifrån samrådshandlingarna har det inte varit möjligt att granska detaljerna kring föreslagna servitutsområden. Denna granskning behöver ske innan granskningskedet av detaljplanen. (140/216)

Svar: Servitutsområden har utformas i samråd med trafikförvaltningen. Fortsatt dialog sker även i den fortsatta arbetsprocessen. (140/216)

I planhandlingarna finns ett felaktigt servitut för fjärrvärme. Ledningen bör tillhöra fjärrvärmebolaget och inte trafikförvaltningen. En rättelse i planhandlingen behöver därmed göras. (140/217)

Svar: En justering i planhandlingarna kommer göras angående felaktig angivelse av fjärrvärmeledning. (140/217)

Planbeskrivningen bör förtydligas avseende hur den nya bytespunkten i Slussen kommer att se ut och fungera. Framst gäller det kopplingen till övrig kollektivtrafik och andra målpunkter, exempelvis cykelgarage, utanför planområdet. De illustrationer som finns för bussterminalen och övrig kollektivtrafikanläggning så som tunnelbanan bör göras mer tydliga, särskilt för att förstå tillgängligheten i bytespunkten. (140/205)

Svar: Illustrationsmaterialet kommer att utvecklas vidare. (140/205)

Planhandlingen och dess illustrationer bör ur ett tillgänglighetsperspektiv tydligare beskriva möjligheten för resenärer med funktionsnedsättning att röra sig i samt mellan bussterminal och tunnelbanans plattform. Som illustrationerna ser ut i planbeskrivningen saknas de hissar som finns med i systemhandlingen. (140/209)

Svar: Nya illustrationer kommer att tas fram för att öka förståelsen för förslaget. (140/209)

Placering av bussterminalen i berget innebär bästa möjliga lösning utifrån bytespunkten som helhet och särskilt utifrån bibehållandet av Slussen som ändstation för Saltsjöbanan.(140/204)

Svar: Synpunkten noteras(140/204)

De säkerhetsmässiga förutsättningarna som finns vid platsen för den möjliga sekundärentrén måste utredas. En sekundärentré vid Lokattens trappa bör utredas vidare med hänsyn till att Saltsjöbanan är en järnväg och att korsande av banan därmed ska ske planskilt, tillgänglighet till och från terminalen samt trafiksäkerheten vid Stadsgårdsleden. I avsnittet kring servitut med fastighetsindelingsbestämmelser nämns att en bomförsedd plankorsning ska anordnas över Saltsjöbanan för att nå Sjömansinstitutet. En bomförsedd korsning i kombination med att Lokattens trappor öppnas för allmänheten behöver studeras vidare för att kunna förhindra att gångtrafikanter tar sig ut på spårområdet. Utformningen och utrymmet av och för en eventuell sekundärentré behöver också studeras vidare utifrån riktlinjerna som finns, så som Ri-terminal. (140/212)

Svar: Planen säkerställer möjligheten att anordna en planskild gångpassage via en tunnel under spåren. Utrymmet är begränsat varför det är svårt att tillgodose full tillgänglighet för denna (trappor utan hiss). Förutsättningarna för att anordna en trygg och tillgänglig passage över spåren studeras vidare tillsammans med Trafikförvaltningen i det fortsatta arbetet. (140/212)

Sekundärentrén vid Lokattens trappor som det ges möjlighet för genom planen måste utredas vidare innan ställning kan tas till förslaget. Stockholms stad bör tydliggöra behovet av en sekundärentré utifrån målpunkter, flöden och mängden resenärer. (140/211)

Svar: Kontoret förordar en sekundärentré vid Lokattens trappor. Frågan utreds vidare i samråd med Trafikförvaltningen. (140/211)

I arbetet med att införa framtida stombusslinjer som passerar Slussen finns det en utmaning då bussterminalen inte ger möjlighet för det. Dock är det möjligt med stombusslinjer som har Slussen som ändhållplats. (140/206)

Svar: Synpunkten noteras. (140/206)

I och med arbetet med ny tunnelbana mot Nacka är det av stor vikt att informationsutbyte och samordning sker mellan projekten under byggtiden. Samordningen innefattar bland annat kontroll av grundvattennivåer och behövliga skyddsåtgärder. (140/214)

Svar: Synpunkten överlämnas till exploateringskontoret/-projektkontoret som hanterar byggskedet.(140/214)

Med stöd av fastighetsindelningsbestämmelser anger planbeskrivningen att en ledningsrätt bildas för den avloppsledning som finns inom planområdet. Det föreslagna läget för avloppsledningen är en acceptabel lösning. Med anledning av den omedelbara närheten till befintlig tunnelbana är det av största vikt att trafikförvaltningen får möjlighet att granska arbetsplanen innan arbetet påbörjas och därmed möjlighet att delta i planeringen av genomförandet. (140/218).

Svar: Organisation och rutiner för samarbetet är under uppbyggnad. (140/218)

Den risk som bedöms ha störst påverkan gällande brand i bussterminalen är kopplat till fordonen och dess drivmedel. I detta sammanhang är terminalen dimensionerad för fordonsgas vilket bör framgå av planhandlingen. (140/213)

Svar: Planbeskrivningen beskriver att "eventuell förekomst av biogas" finns. Planbeskrivningen förtydligas än mer i enlighet med synpunkten. (140/213)

Storstockholms Brandförsvär

Platsen vid utrymningsvägarnas mynning har vid några lokaliseringar angetts medföra risk för påkörning av de personer som utrymmer. I riskbedömningen anges att det är platserna vid Lokattens trappa och infartstunneln som risk för påkörning av bil- & tågtrafik föreligger för de personer som utrymmer. SSBF vill trycka på vikten av en säker utrymning. Det är oacceptabelt att ha utrymningsvägar där det föreligger risk för påkörning. I en stressad utrymningssituation med många personer kan man inte förutsätta att de utrymmande ska ha sådan sinnesnärvaro att de kan uppfatta en sådan risk samt att det finns risk för trängsel som gör att personer hamnar i trafiken alternativt på spåret. Åtgärder för att skärma av utrymningsvägarnas mynning mot bil- och tågtrafik för att begränsa risken att hamna i trafiken/på spåret bör tas i beaktande. SSBF förutsätter att hänsyn till detta tas inför bygghandlingsskedet. (202/408)

Svar: Risken kommer att studeras vidare. Detaljutformning sker i samråd med SSBF(202/408)

Ett värsta scenario bedöms från räddningstjänstens sida innefatta brand och omfattande rökutveckling inom körytan för bussarna parallellt med att utrymning av passagerare behöver genomföras. Tillgängliga personella och materiella resurser blir under dessa förhållanden den begränsande faktorn för räddningstjänstens insats. Räddningstjänstens förmåga till livräddning och brandbekämpning

ska bedömas utifrån vardagsolyckor där skadornas omfattning är begränsade och antalet drabbade få till antalet. Vid omfattande olyckor under mark kan inte en noggrannare beskrivning av räddningstjänstens förmåga preciseras. Tiden det tar för en rökdykargrupp att nå 75 m i rökfylld miljö kan uppskattas till 20 min. Att nå 150 m uppskattas ta ca 60 min. Räddningstjänsten har inte förmåga att kunna utföra livräddande eller brandsläckande insatser vid sträckor längre än 150 m i rökfylld miljö. (202/409)

Svar: Vid dimensionering av anläggning har räddningstjänstens förmåga varit en viktig del i hur den utformas. Stor vikt är lagd på att självutrymning ska vara möjlig för alla, att det finns goda förutsättningar till att nå alla ytor med korta sträckor för räddningstjänsten, att brändernas storlek begränsas med hjälp av sprinklersystem, att brandgasspridningen begränsas med hjälp av brandgasventilation, att det finns en driftorganisation som hjälper personer vid utrymning. Fortsatta diskussioner kommer att ske med SSBF angående räddningstjänstens möjligheter till insatser. (202/409)

SSBF förordar ett avstånd på max 150 m för att ha möjlighet att nå skadade personer samt en brand inom avståndet om 75 m. När det inträngande avståndet i en miljö som är dålig eller riskerar att bli dålig (rökig och sikt begränsning) överstiger 75 m, bedöms detta påverka organisationen och resursbehovet i sådan omfattning att en effektiv insats inte längre är möjlig. Vid längre avstånd kommer insatsen ta längre tid och bli mer komplicerad, vilket i sin tur påverkar tiden till dess att nödställda kan få hjälp eller en brand kan släckas. (202/410)

Svar: Avstånd från insats- och utrymningsvägar överstiger inte 75 m inom anläggningen. Längsta avstånd är 60 m. I övervägande delen av anläggningen är avståndet betydligt kortare. (202/410)

Vid en eventuell insats behövs uppställningsplatser för räddningsfordon. Antalet fordon kommer i en komplicerad anläggning vara stort och för bussterminalen går det att hänvisa till SSBF:s bedömning av antalet räddningsfordon vid en medelstor brand i nya tunnelbanan som håller på att projekteras. (202/412) (132/150)

Svar: Synpunkten noteras. Frågan kommer utredas vidare i samråd med SSBF. (202/412) (132/150)

SSBF anser att problematiken med utrymning och samtidig insats via kombinerade utrymningsvägar och insatsvägar måste belysas ytterligare då detta inte berörs i tilldelade handlingar. Har exempelvis hänsyn tagits till utrymningsvägarnas bredd för samtidig utrymning och räddningsinsats. SSBF vill trycka på att

räddningstjänstens personal vid insats har på sig och bär med sig mycket utrustning vilket gör att de är bredare än en normalperson. Hur säkerställs utrymning i förhållande till räddningstjänstens insats? (202/413, 262/528)

Svar: Det finns ett separat trapphus för räddningstjänstens insatser där de kan nå samtliga plan utan att möta resenärer som utrymmer. Frågan ses över ytterligare i samverkan med SSBF. (202/413, 262/528)

Framkomligheten till byggnader och anläggningar för SSBF:s räddningsfordon måste beaktas. Enligt BBR bör avståndet inte överstiga 50 m. mellan körbar väg och en angreppspunkt för räddningsinsats. Med angreppspunkt menas entréer/tillträdesvägar till anläggningens olika delar. Detta bör möjliggöras i plan. I det tilldelade underlaget går det inte att utläsa uppställningsplatser för räddningsfordon, vilket gör det svårt att bedöma avståndet. Vägarna behöver vara av BK2-standard. (202/414)

Svar: (202/414) Befintligt gatuvägnät ligger inte längre ifrån angreppsvägarna än 50 m. Dessa förväntas vara uppställningsyta. Frågan utreds vidare tillsammans med SSBF.

Tillgång till brandvatten behöver tas hänsyn till. Enligt underlaget ser det ut som att brandpostsystemet kommer påverkas i området av byggnationen. Behovet av nya brandposter bör ses över inom ramen för planen. Konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd på 75 m från brandpost till uppställningsplats, dvs. 150 m mellan två brandposter. (202/415)

Svar: (202/415) Synpunkten noteras. Frågan ses över tillsammans med SSBF.

Trafikverket

Planbeskrivningen bör kompletteras med ett avsnitt om riksintressen för kommunikationsanläggningar där planförslagets eventuella påverkan på riksintressena beskrivs. (167/288)

Svar: Planbeskrivningen utvecklas med information om riksintressen för kommunikationsanläggningar. (167/288)

Planförslaget kan komma att påverka Citybanan med koppling till grundvattenfrågan. Kontrollprogrammet avseende grundvattennivåer måste därför godkännas av oss. Ett avtal måste upprättas mellan oss och Stockholms stad innan detaljplanen antas. (167/286)

Svar: Grundvattenfrågan är väl utredd i kommunen ansökan om grundvattenbortledning. Kommunen avser att ta kontakt med TRV för att diskutera frågan om eventuell påverkan på Citybanan. Genomförandeavtal tecknas om det är nödvändigt. (167/286)

Trafikverket förutsätter att Stockholms stad kommer att söka tillstånd för vattenverksamhet. (167/287)

Svar: Tillstånd för vattenverksamhet har sökts och beviljats (se www.stockholm.se/slussen samt sammanfattning kapitel 5.4 i den MKB som ingår in samrådshandlingarna) (167/287)

Lantmäterimyndigheten

Yttrande: 119

Delar av officialservitut som inrättas med fastighetsindelningsbestämmelser är lokaliserade inom mark planlagd som allmän plats, bland annat gata. Myndigheten anser inte att det är lämpligt att avsätta fastighetsindelningsbestämmelser för officialservitut till förmån för en kvartersfastighet inom mark planlagd för allmän plats. Funktionerna bör lösas på annat sätt, alternativt bör berörda områden planläggas som kvartersmark för trafikområde, bussterminal (T1) eller liknande. (119/97)

Svar: Gällande detaljplan medger bland annat trafikområde.

Servitut kan skapas med stöd av den planbestämmelsen. Frågan kommer att studeras vidare i samråd med lantmäteriet.(119/97)

Fastighetsindelningsbestämmelser för officialservitut för enskilda fjärrvärmeledningar avsätts. Lantmäterimyndigheten bedömer att denna rätt bör kunna ordnas inom egen fastighet vid behov, varför en cementering i form av fastighetsindelningsbestämmelser inte bör vara lämpligt. (119/98)

Svar: Servitut för enskilda fjärrvärmeledningar tas eventuellt bort.

Det utreds vidare och kommer att samrådas med Lantmäteriet (119/98)

För tilläggsplanen anges att bestämmelserna gäller parallellt med nu gällande detaljplaner. Ska inte bestämmelserna inom fastighet A (T1) ersätta befintliga planers bestämmelser inom detta område? Hur kan tex bestämmelsen park (parkmark inom allmän platsmark) och T1 fungera parallellt (avser område inom dp 7469), eller B1 (bostäder inom kvartersmark) och T1 (avser område inom dp 95085) (119/99)

Svar: Det som utgör detaljplan S-DP 2014-12434-54 ersätter alla befintliga planer inom det området. I den delen kan finnas nya bestämmelser på mark och under mark. I exemplet med PARK ersätter det befintlig bestämmelse från marknivå ner till den nya bestämmelsen (T1).

Fortsatt dialog och samråd med Lantmäteriet kommer att ske i den fortsatta arbetsprocessen angående 3D- bestämmelser. (119/99)

Skälen för inrättande av fastighetsindelingsbestämmelser och lämplighetsprövningen av Fastighet A och dess rättigheter bör utvecklas, exempelvis avseende lämplig utformning av fastighetens gränser och inrättande av rättigheter med stöd av brand/utrymnings-tekniska och bergtekniska utlåtanden. (119/100)

Svar: Skälet till inrättande av fastighetsbestämmelser kommer att utvecklas i planbeskrivningen. (119/100)

Det kan tydligare redogöras vilka befintliga rättigheter som finns inom planområdet och hur de påverkas av planförslaget. (119/101)

Svar: Det ska tydligare redogöras vilka befintliga rättigheter som finns inom planområdet och hur de påverkas av planförslaget. (119/101)

Plankarta 1 - Teknisk anläggning (E1). Det framgår inte av användningsbestämmelsen hur E1 avgränsas. Är den belägen inom Fastighet A och/eller utanför? Gäller E1 och gata (dvs mellan kvartersmark och allmän plats)? (119/102)

Svar: Förtydligande ska göras på plankarta 1 hur användningsbestämmelsen E1 avgränsas. (119/102)

Plankarta 2 & 8 - Sektioner. Vissa sektioner redovisas på Plankarta 1 och andra på Plankarta 8. Lantmäterimyndigheten anser att samtliga sektioner bör redovisas på samma karta, eller åtminstone redovisas till varandra, för att möjliggöra en tydlig tolkning av handlingarna. Myndigheten anser att vissa ytterligare sektioner bör redovisas för att tydliggöra fastighet As utformning, exempelvis för 3D-utrymmet närmast bergkanten vid infarten till bussterminalen. (119/103)

Svar: Samtliga sektioner kommer att redovisas på samma karta, eller redovisas till varandra, för att möjliggöra en tydligare tolkning av handlingarna. Vissa ytterligare sektioner kommer att redovisas för att tydliggöra fastighet As utformning. (119/103)

Plankarta 1 & 8 - Teckenförklaringar. Teckenförklaringarna är ofullständiga och redovisar inte den information som finns på plankartorna. (119/104)

Svar: Teckenförklaringar på plankartor ses över i det fortsatta planarbetet. (119/104)

Värmdö kommun

Yttrande: 107

Viktigt att den nya bussterminalen får en kapacitet och funktion som klarar att möta ökande resandeströmmar från en snabbt växande ostsektor. Bedömer att föreslagna 17 platser, som kan

utnyttjas flexibelt tillsammans med 17 reglerplatser, svarar upp mot framtida behov.107/53

Svar: Synpunkten noteras. 107/53

Nacka kommun

Yttrande: 108

Det är av mycket stor vikt att den nya bussterminalen får en tillräcklig kapacitet och funktion som klarar att möta ökande resandeströmmar till och från en snabbt växande ostsektor. Det förutsätter att den överenskommelse som är träffad mellan Stockholms stad, Värmdö kommun, Nacka kommun och Stockholms läns landsting efterföljs. Enligt överenskommelsen ska bussterminalen vid Slussen innehålla 17 avgångs- respektive reglerplatser och 8 ankomstplatser. Aktuellt planförslag har 6 ankomstplatser. Det är anmärkningsvärt att det inte förts en dialog mellan avtalsparterna där anledningen till diskrepansen redovisats och vilka eventuella konsekvenser det skulle kunna få för den planerade bussterminalen i Nacka Centrum. Det ingångna avtalet förutsätts gälla och nödvändiga korrigeringar görs för att det ska uppnås. 108/54

Svar: Det är kommunens avsikt att följa den överenskommelse som är träffad. Genom omdisponering kan två platser omvandlas till två ankomstplatser när behovet uppstår. Fortsatt dialog med Nacka kommun kommer att hållas 108/54

Försvarsmakten

Yttrande: 164

Har inget att erinra

Svar: Synpunkten noteras.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Fokus ligger på de synpunkter som har direkt beröring på projektet med bussterminalen vid Slussen. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

- Kräver att samrådet den 14 juni inleds med presentation och ordentlig genomgång av planförslaget av föredragande tjänsteman. Att endast bjuda in till "Öppet hus" gör att besökare inte ges någon samlad bild. (90/9)

Svar: Kommunen avgör själva vilken form som är lämpligast för samrådet ut efter det specifika tillfället, PBL 5 kap 11,12§. När det gäller formerna för samrådsmötets öppna hus valde kommunen att avstå från upplägget med panel, dragning och frågestund av flera skäl. Det viktigaste bygger på erfarenheter från andra stora projekt. Det har i de sammanhangen varit en mötesform som inte gynnat den demokratiska process som samrådsmötet syftar till.

Istället valde kommunen en modell med öppet hus, där fler gavs tillfälle att ställa frågor om specifika delar, men också om helheten. Det fanns ett bildspel som besökarna kunde titta på själva eller tillsammans med en av kommunens 20 representanter och då få planförslaget presenterat för sig. (90/9)

- Kräver att remisstiden förlängs. (90/10, 109/55)

Svar: Plan- och bygglagen reglerar inte samrådstiden i ett normalt förfarande mer än att det minst ska vara tre veckor långt. (90/10, 109/55)

- Jag förstod ingenting av samrådet. En massa ritningar på väggarna som inte ens personal kunde förklara. Verkade som att personalen vill dölja något. (111/60)

Svar: Detaljplanens plankartor är juridiska dokument som kan vara svåra att förstå. Därför finns planbeskrivningen och illustrationer till för att öka förståelsen. Den personal som var på plats under samrådet hade olika kompetenser, dvs att de var experter på olika områden. Därför är det naturligt att de i huvudsak endast kunde svara på frågor som berörde deras ämnesområde. Det var inte så att någon ville dölja något.

- Texterna under ritningar på samrådet var väldigt långa och krångliga. Fackspråk. Svåra att förstå. (111/63)

Svar: Det är en mycket avancerad plan och detaljplanens plankartor är juridiska dokument vilket gör det svårt att göra dem på annat sätt. Därför är planbeskrivningen en viktig del för att förstå detaljplanen.

- Önskar att politikerna ville lyssna på kritiken, som i förra dp-förslaget var 10000-tals, och inte förledas av byggindustrin. (111/69)

Svar: Samrådsprocessen syftar till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt för våra politiker och möjliggöra insyn och påverkan. Den kritik som inkommer noteras och beroende på innehållet i synpunkten görs förändringar i planförslaget. (111/69)

- Utställningen (samrådet) var av så dålig kvalitet att planen riskerar upphävas igen av MMD (195/381)

Svar: Stadsbyggnadskontorets bedömning är att samrådet har följt de rutiner som finns och uppfyllt det krav som ställs, enligt Plan- och bygglagen. (195/381)

- Det är av största vikt att alla yttranden från olika remissinstanser beaktas för att uppfylla kraven på delaktighet för medborgarna. (258/523)

Svar: Alla inkomna synpunkter noteras och hanteras i ett fortsatt planarbete. Dock kommer inte alla synpunkter att tillgodoses. (258/523)

- Inga direktutskick skedde till hushållen kring Slussen inför samrådet. (89/6, 136/176,273/551)

Svar: Information till berörda har utgått i enlighet med kommunens rutiner och samråd har hållits i enlighet med Plan och bygglagen 5 Kap 11,12§. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Slussens informationslokal, Stadsgården 8, i Stadsdelsförvaltningen Södermalm, Medborgarplatsen 25, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i SvD, DN samt i lokaltidningarna Mitt i Södermalm. Samrådsmöte hölls i form av öppet hus 2016-06-12 i Medborgarhuset Medborgarplatsen 8.

Inom ramen för projekt Slussen skickas ett nyhetsbrev till brevlådorna i närområdet 2-4 gånger per år. I maj 2016 innehöll nyhetsbrevet information om det kommande samrådet för bussterminalen, samt inbjudan till "En dag på Slussen" lördagen den 21 maj, ett evenemang där såväl exploateringskontoret och Trafikförvaltningen fanns på plats och bland annat informerade om arbetet med den nya bussterminalen. Information om bussterminalen finns dessutom ständigt tillgänglig i den fasta utställningen i Slussens informationslokal samt på kommunens hemsida. Inför färdigställandet av planhandlingarna har fastighetsägare som berörs av den nya fastighetsindelningen erbjudits särskild information och dialog. Dialogen fortsätter efter samrådet.

Från 1 juni till ca 26 juni fanns information om samrådet på digital skärm vid Medborgarplatsen (infoslinga på 10 sekunder). (273/551) (89/6) (136/176)

- Samrådsmaterialet var väldigt svårt att förstå och ta till sig. De olika kartorna vet man inte vad de ska visa. (230/474) (230/472) (273/552)

Svar: Illustrationsmaterialet kommer att utvecklas vidare för att skapa större förståelse för projektet. På plankartorna med sektioner finns möjligheten att utläsa vilka nivåer terminalen ligger på. (230/474) (230/472) (273/552)

- Jag förväntar mig en tydlig genomgång av ritningar och dokument i ett föredrag av en ansvarig under samrådet. (269/546)

Svar: Möjligheten till en personlig dragning av planhandlingar fanns under samrådsmötet och/eller samtal med sakkunnig expert för specifika frågor. Planhandlingarna kommer att utvecklas och nya illustrationer som ökar förståelsen kommer att läggas till. (269/546)

Planhandlingen

- Genomförandebeskrivningen behöver kompletteras med en redogörelse för skadeersättning utöver det som står om bergvärme. (97/26, 100/28)

Svar: Information om ersättningar finns i planbeskrivningens genomförandedel under avsnittet Ekonomiska frågor. Avsnittet kommer att kompletteras med mer information om skadeersättning. (97/26)

Den redovisning som finns på sidan 63 i planbeskrivningen beskriver den schblonersättning som erbjuds och motsvarar den ersättning som fastighetsägarna har rätt till enligt Expropriationslagen vid tvångsförvärv, och definieras som ersättning för fastighetens minskade marknadsvärde och annan skada på grund av att utrymmet avstås. Det är således inte endast ersättning för bergvärme som avses. (100/28)

- Tillstyrker planförslaget under förutsättning att planförslaget utökas till att även inbegripa en översyn av Stadsgården och Stadsgårdsleden i den här delen. (112/78)

Svar: De västra delarna av Stadsgården är redan planlagda och delaktiga i utbyggnaden av nya slussen. Syftet med föreliggande detaljplan är i huvudsak att möjliggöra en bussterminal i Katarinaberget och inte kajerna på Stadsgården. 112/78)

- Felaktig fastighetsbeteckning på plankartorna. Det står "Borgmästaren 12" istället för "Tranbodarne 12". (114/81)

Svar: Del av kvarteret Tranbodarne har bytt namn till Borgmästaren. Namnbyte för de ingående fastigheterna blir aktuellt

i samband med lantmäteriförrättning, men fastighetsbeteckningarna Tranbodarne 12 och 13 gäller fortfarande. Kartan uppdateras. (114/81)

- Det finns en sektion genom vår rättighet a5 (utrymningsväg Borgmästartrappan) i form av B-24, men yttranden saknar en sektion på andra ledde, typ B5:1. (114/82)

Svar: En sektion kommer att tas fram.(114/82)

- Planhandlingarna saknar redovisning av vissa viktiga underlag när det gäller riskbedömningen. (136/173)

Svar: Bedömningen har gjorts att tillräcklig och relevant information har redovisats i planhandlingarna. Referenser till riskutredningen kommer dock att tillgängliggöras. (136/173)

- Det framgår ingenstans att terminalen är djupt belägen. (136/175)

Svar: På plankartor med sektioner går det att utläsa vilka nivåer som terminalen ligger på. Till höger på var sektion finns höjderna angivna och där går att utläsa mellan vilka höjder terminalen är tänkt att anläggas. Planbeskrivningen kommer att kompletteras med uppgifter om vilket djup terminalen är belägen. (136/175)

- Det är positivt att Lokattens trappor rustas upp och kan börja användas. Skyddsbestämmelsen för anläggningen bör ändras till följande: q1 - "Byggnadsverkets (Lokattens trappor) som består av paviljong, murar, trappor, perrong med skärmtak samt äldre stationsutrymmen ska bevaras så att dess karaktär och kulturhistoriska värden bibehålls. Underhåll ska göras med för byggnaden traditionella metoder och material. Under planens genomförandetid får murar och trappor tillfälligt demonteras i nödvändig grad för att möjliggöra renovering och bergarbeten" (137/188)

Svar: Lokattens trappor planeras att rivas och byggas upp igen för att kunna möjliggöra ett öppnande av trappan för allmänheten.

Befintliga material i trapporna kommer inte vara möjliga att återanvändas. Skyddsbestämmelsen kommer att studeras vidare i det fortsatta planarbetet. (137/188)

- De skyddsbestämmelser för Katarinagaragets entré som fanns med i den tidigare antagna, men överklagade, detaljplanen (2011-01580) ska infogas i denna plan (137/194)

Svar: Entréerna för Katarinagaraget omfattas inte i föreliggande detaljplan. De tilläggs som görs genom S-TDp 2014-12434-54 gäller enbart under mark. (137/194)

- I planbeskrivningen på sidan 54 framgår att detaljplan P1 7865 Urvädersklippan större och Urvädersklippan Mindre helt ska upphöra att gälla inom planområdet. Detta framstår felaktigt mot bakgrund av att planen även gäller för fastigheten Urvädersklippan Större 19, som enligt förslaget till plankarta ligger inom det område där befintliga planer ska fortsätta gälla med tillägg som anges i planförslaget. Det måste förtydligas i planhandlingen vad som gäller. (154/251)

Svar: Texten i planbeskrivningen ska ses över gällande befintliga detaljplaner som består och vilka som ersätts. (154/251)

- Den aktuella planhandlingen inleds med ett allvarligt fel, då den redovisar en tidplan som säger att detaljplanen vinner laga kraft 2:a kvartalet 2017. (195/383)

Svar: I planbeskrivningen finns en preliminär och beräknad tidplan, vilket inte angivits korrekt. Det kommer att justeras så att det anges att den är preliminär. (195/383)

- Avsnittet om översiktsplaner och riksintressen är vilseledande och motsägelsefullt. Fraser staplas på varann till de säger emot sig själva. (195/387)

Svar: Texter om översiktsplaner och riksintressen ska utvecklas vidare för att säkerställa att inga oklarheter finns angående detta. (195/387)

- En del av handlingarna i detaljplaneärendet har ett innehåll som inte stämmer med vad som finns i systemhandlingarna. Det är därigenom i vissa avseenden missvisande. (198/399)

Svar: Detaljplanen behöver i detta skede inte överensstämma med systemhandlingen. (198/399)

Illustrationer och visualisering

- Materialet är bristfälligt. Saknar en modell och illustrationer som visar terminalens läge i berget i förhållande till markytan, samt framför allt visar terminalens läge från sidan i genomskärning. Det har bara visats bilder ur "fågelperspektiv". (124/116) (136/174) (175/314, 273/554-555) (204/442, 230/473, 273/553)

Svar: Det är en komplicerad detaljplan som är omfattande. Nya illustrationer kommer att tas fram för att öka förståelsen av planen. Plankartorna och sektionerna är skalenliga samt har

*måttangivelser.(124/116)(136/174) (175/314, 273/554-555)
(204/442, 230/473, 273/553)*

Underlagsmaterial

- Enligt PBL 5 kap §13 ska underlag som har betydelse för bedömningen av ett planförslag redovisas. Flera handlingar vad gäller risk har hemligstämplats, vilket gör det svårt för allmänheten och remissinstanser att ta del av och lämna synpunkter. Genom hemligstämpling av riskutredningar försvåras den demokratiska processen, då beslutsfattare, som är de som ska värdera riskerna och fatta beslut om vilka risker som kan tolereras och inte tolereras, inte får ett material som är belyst på ett fullständigt sätt. (132/165, 132/168, 149/241, 198/403)

Svar: Inga av de underlagsutredningar som har gjorts för detaljplanen är hemligstämplade. Framtagna riskutredningar för detaljplanen finns att tillgå på stadsbyggnadskontorets hemsida. Eventuellt kan de i utredningarna angivna referensmaterialet komma att göras tillgängligt. (132/165, 132/168, 149/241, 198/403)

- I planhandlingen framgår att det kan eventuellt förekommas biogas i terminalen. Samtidigt står det i en av underlagsrapporterna att det är en viktig förutsättning. Detta måste justeras så att planhandlingen säger samma som underlagsrapporten. (203/416)

Svar: Anläggningen är dimensionerad för olika typer av drivmedel varför eventuell förekomst fordonsgas är en viktig förutsättning för riskbedömningen. Detaljplanen styr inte vilket drivmedel som används utan är en fråga som hanteras av SL. (203/416)

- I planhandlingen pratas det om gångvägar och avstånd, men inget om nivåskillnaderna, vilket är stora i terminalen. Exempelvis hur man går från bussarna eller t-banan från bussterminalen. Hur man först ska gå upp och sedan ner igen. Det tar längre tid att röra sig vertikalt än horisontellt. (230/483)

Svar: Det skrivna materialet och illustrationer kommer att utvecklas för att ge en bättre förståelse av terminalens utformning och gångvägar. (230/483)

- Hur hittar man till nödutgångarna som är märkta med bokstaven F på illustrationen? (273/566)

Svar: På plankarta 3 redovisas lägen för nödutgångar under rubriken nödutrymning. Utgång F ska i det här sammanhanget ses som en illustration i bilden. (273/566)

Planprocessen

- Anser att planprocessen bedrivits i strid mot tillämpliga lagar och förordningar. Förslagen detaljplan, vad gäller innehåll och utformning, strider mot tillämpliga lagar och förordningar. (106/51-52, 293/628, 293/631)

Svar: (106/51-52) Plan- och bygglagen innehåller detaljerade bestämmelser om förfarandet när en detaljplan upprättas och antas, som kommunen är skyldig att följa. Det gäller bland annat krav på samråd för att ge alla berörda tillfälle till insyn och påverkan. I planeringen för bussterminalen har kommunen haft en hög ambition att alla som vill ska kunna delta i en dialog om planeringen och få diskutera förslaget, bl.a. genom samråd i öppet hus form. Planeringen av en ny bussterminal vid Slussen innebär emellertid en avvägning mellan flera olika motstridiga intressen, som medför att alla inte kan få sina synpunkter tillgodosedda. Den som är berörd av planen och har yttrat sig skriftligt senast vid granskningen av förslaget kan överklaga kommunens kommande beslut att anta detaljplanen, för att få mark- och miljödomstolens prövning bl.a. av om planprocessen genomförts enligt lagstiftningens regler. Plan- och bygglagen reglerar planhandlingarnas innehåll och utformning bland i fråga om vilka planhandlingar som krävs och vad som får regleras i en detaljplan. Detaljplanen för bussterminalen följer kraven och är utformad enligt PBL.

Synpunkter kopplade till regionala aspekter

- Motsätter sig planförslaget och begär hel omprövning med högre prioritet för spårbunden trafik. Skäl 1: Merparten av resenärer som ankommer Slussen från Nacka & Värmdö byter till tunnelbana. Stationen är idag underdimensionerad för att hantera dagens mängd resenärer. Att öka busstrafiken till Slussen med motiveringen att Nackaborna skall byta vid den ej byggstartade blå linjen vid Nacka Forum kommer inte att fungera då den kommer för sent och medför för stora projektberoenden. (101/29) (104/40) (155/268) (175/311) (185/350) (272/550)

Svar: Kommunen samlade bedömning är att en ny och förbättrad terminal för bussar fortsättningsvis kommer behövas vid Slussen, samtidigt som en ny tunnelbana till Nacka byggs. En ny bussterminal i berget är rymligare, mer trafiksäker och möjliggör för en bättre kapacitet än dagens terminal. Nacka och Värmdö är två snabbt växande kommuner och kollektivtrafikresandet har de senaste åren utvecklats kraftigt för ostsektorn. Detta ställer krav på att Slussen även fortsättningsvis utformas som en bra kollektivtrafikknutpunkt som kan ta emot ett växande resande.

Bussterminalen vid Slussen kommer främst ta hand om kollektivtrafikresenärer från Värmdö. En ny bussterminal planeras samtidigt i Nacka och kommer ta hand om lokal trafik i Nacka. Den framtida terminalen vid Slussen kommer ha effektivare byten och högre omlopp på bussarna då det är en dockningsstation. Tvärbanan byggs samtidigt ut till Sickla och blir en ny bytespunkt för spårdragen trafik, den planeras stå klar 2017. Slussen är en av kollektivtrafikens viktigaste knutpunkter. Vid Slussen sker byten mellan tunnelbanans gröna och röda linje, Saltsjöbanan och busstrafiken från Nacka och Värmdö samt innerstadsbussarna. När tunnelbanan till Nacka är utbyggd kommer stora delar av busstrafiken från Nacka att angöra den nya bussterminalen i Nacka centrum. År 2050 kan ytterligare infrastrukturutbyggnader vara genomförd, östlig förbindelse och eventuellt fler utbyggnader av spårförbindelser. Det finns inga planer på fortsatta utredningar i det här sammanhanget vad gäller Österleden då det är för långt fram i tiden och oklara planer. (101/29) (104/40) (155/268) (175/311) (185/350) (272/550)

- Tid och pengar borde läggas på att få igång t-banan till Nacka så fort som möjligt i stället för att bygga den här terminalen nu. (136/172)

Svar: Kommunens samlade bedömning är att en ny och förbättrad terminal för bussar fortsättningsvis kommer behövas vid Slussen, samtidigt som en ny tunnelbana till Nacka byggs. Bussterminalen vid Slussen tar främst hand om resenärerna från Värmdö och vissa delar av Nacka som kan åka vidare med grön och röd linje samt övriga trafikslag vid Slussen till centrala målpunkter i Stockholms innerstad. En ny bussterminal planeras samtidigt i Nacka och kommer ta hand om lokal trafik i Nacka. Den framtida stationen vid Slussen kommer ha effektivare byten och högre omlopp på bussarna då det är en dockningsstation. Tvärbanan byggs samtidigt ut till Sickla och blir en ny bytespunkt för spårdragen trafik, den planeras stå klar 2017. Beräkningar visar att den blå linjen från Nacka skulle bli hårt belastad redan när den står klar om all omstigning skulle ske i Nacka, vilket försämrar möjligheten att bygga ut fler bostäder i Nacka och Värmdö i framtiden. Östlig förbindelse och ny tunnelbana har beaktats i utredningarna. (136/172) (183/343) (260/526)

- Har ni överhuvudtaget tänkt på Nackabor, skärgårdsbefolkning och vanliga stockholmare? (148/230)

Svar: Resenärernas komfort, säkerhet, restid mm har varit i fokus. Dock är det inte möjligt att tillgodose all enskilda önskemål. (148/230)

Utformning

- Gestaltningen av bergrummet bör återknyta till den historiska aspekten och gärna ha med några av de föremål som hittats (vid utgrävningar kring området och Slussen. Red. Anm). Visa upp hattar från olika tidsepoker i montrar inne i terminalen. Exempelvis hattar från olika tider som använts när man rest. (87/3, 93/13)

Svar: Detaljplanen reglerar inte invändig gestaltning. Kommunen tar med oss idén om att återknyta den historiska aspekten i utformningen i det fortsatta arbetet med utformningen av bussterminalen. (87/3) (93/13)

- Stor hänsyn måste tas då planområdet ligger inom riksintresset Stockholms innerstad. Del av den negativa påverkan på stads/landskapsbilden tycks kunna minimeras på grund av väl utformad entré vid Katarinavägen och den egna bussfilen under Saltsjöbanan(94/14) (94/16) (112/75)

Svar: Genom att förslaget innebär en placering av terminalen i berget så blir påverkan på riksintresset mindre än om terminalen skulle ligga på kajen. Den mindre påverkan på riksintresset är en av fördelarna med planförslaget. Entrén mot Katarinavägen är en huvudentré där gestaltningen är en viktig fråga. (94/14) (94/16) (112/75)

- De länkande gångtunnlarna mellan terminalen och tunnelbanan, inte minst mot uppgången mot Hökens gata, bör ges tillräcklig bredd för de nya resandeströmmarna. (112/77)

Svar: De nya gångtunnlarna, rulltrapporna och hissarna dimensioneras och placeras så att resenärerna ska kunna välja vilken del av tunnelbanaplattformen man vill ta sig till. Resandeströmmar fördelas på tre olika ingångar vilket minskar trängsel. Anslutningen mot plattformens mittendel och den norra änden är tillgänglighetsanpassade. Det är själva tunnelbanestationens utformning som innebär kapacitetsbegränsning, inte den nya bussterminalen. (112/77)

- Trappan upp till tunnelbanan är inte bra. (118/96)

Svar: Detaljplanen styr inte befintliga trappors utformning. Befintliga trappor i tunnelbanan hanteras av SL. (118/96)

- Invänder mot hissen vid Lokattens trappa från Katarinavägen till Stadsgården. Är kritisk till att en hiss över huvudtaget byggs, då obemannade hissar som är öppna dygnet runt snabbt de facto brukar omvandlas till offentliga urinoarer som dra till sig oönskat klientel. (165/280)

Svar: Den föreslagna hissen vid Lokattenstrappa är av betydelse ur ett tillgänglighetsperspektiv. Möjligheten för rörelsehindrade att kunna ta sig mellan Katarinavägen och Stadsgården är av stor vikt. (165/280)

- Hissen vid Lokattens trappa ska enligt plankartan placeras mellan trappan och vår fastighet och skjuta ut norrut lika långt som trapporna. Av planbestämmelserna framgår att "hiss med tillhörande väderskydd kring hissorgen skall utföras till största del i glas". Både hissens placering och utförande är fullständigt oacceptabla för vår fastighet. Placeringen och utförandet kommer att vålla vår fastighet påtaglig ekonomisk skada om hissen placeras och utförs på ett sätt som framgår av plankartan och planbeskrivningen. Hissens placering är oacceptabel då den kommer att delvis skymma utsikten mot inloppet från Saltsjön mot Stockholm från flertalet våningar i vår fastighet. Detta utgör en väsentlig olägenhet för vår fastighet. Kommunen har åtagit sig att ekonomiskt kompensera innehavaren av tomträtten till vår grannfastighet västerut om utsikten från denna blir förbyggd. Yttranden kommer att ställa krav på liknande kompensation om hissen byggs i det läge som framgår av plankartan. En alternativ placering måste därför sökas.

Inte heller hissens utförande enligt planbestämmelserna är acceptabelt. Att placera en modern hiss i glas mellan vår fastighet och Lokattens trappor, som är utförda i samma stil och färgskala och mycket synliga i stadsmiljön på långt håll och då upplevs som en enda sammanhängande byggnation kommer att förstöra en betydande del av det höga kulturhistoriska värdet av byggnationen på de aktuella fastigheterna. Det är anmärkningsvärt att ett så dåligt underbyggt förslag presenteras. Förslaget måste omarbetas helt så att hissen smälter in betydligt bättre i den känsliga och högt uppskattade miljön. (165/281)

Svar: Grannfastigheten ägs av kommunen och tomträttshavaren har i en uppgörelse medgivits reducerad tomträttsavgäld då en värdering visat att den byggnad som planeras uppföras mellan fastigheten och kajen kommer att påverka värdet på kommunens mark. Förhållandena är inte jämförbara med den blivande hissen.

Det stämmer att det utrymme för hiss som markerats på plankartan för hissen är tilltaget så att en hiss skulle kunna placeras så att den skymmer utsikten för trapphuset i Tranbodarne 13. Det exakta läget för hissen är inte fastslaget, men det läge som studerats och som är

mest sannolikt är att denna avses placeras väl indragen i utrymmet mellan sakägarens fastighet och Lokattens trappa och ansluta mot Katarinavägen på den yta som ägs av kommunen och som för närvarande upplåts säsongsvis för uteservering åt en av sakägarens hyresgäster. På de fem understa våningarna finns inga lokaler med fönster som får skymd utsikt av hissen. Ett trapphus kan möjligen få delvis skymd sikt. Utsikten från den lokal som ligger mot Katarinavägen, en trappa upp från denna, har två fönster åt öster som möjligen kan påverkas något. Plangränsen ses över i kommande skede för att om möjligt begränsa påverkan på fastigheten.

Hissens utformning studeras i samråd med Stadsmuséet för att få en utformning som kan accepteras i den känsliga miljön. (165/281)

- Det finns inga offentliga toaletter eller urinoarer i förslaget, men sådana kommer behövas. I nuläget är de som tidigare fanns vid Slussen borttagna, vilket är en stor olägenhet. Inte ens bajamajor finns uppställda. (284/607)

Svar: Inga offentliga toaletter styrs genom detaljplanen.

Verksamhetsutövaren har rätt att anlägga toaletter efter de behov som uppstår. (284/607)

- Luftintagens lokalisering är bra om de utformas och integreras på ett estetiskt sätt som anges i planhandlingarna (96/22, 137/193).

Svar: Detaljutformning av luftintagen kommer vidare bearbetas under projektet. Exakt utformning regleras inte av detaljplanen. (96/22, 137/193)

- Den tillfälliga terminalen för våra bussar ska naturligtvis ha regn- och vindskydd. (171/296)

Svar: Den tillfälliga bussterminalen på Stadsgårdskajen kommer att anläggas med ett tak för passagerare som ska vänta på avgående bussar. (171/296)

- Varför har man gjort luftintagen/utsläppen så synliga? Enkelt för illasinnade att föra in något i dem (265/533).

Svar: Utformningen av anläggningen inklusive ventilationsöppningar påverkas av många faktorer och har skett i samråd med stadsmuseet för att smälta in i miljön på bästa sätt.

Ventilationssystemets funktion och utformningens påverkan på stadsbilden och kulturmiljön behöver beaktas och naturligtvis även robusthet mot antagonistiska hot. Detta hot och förslag till åtgärder beskrivs i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). Antagonistiska handlingar har beaktats i planläggningen

och detaljer om utformning gällande flödes hastighet, utspädning, detektion i kanalisation och liknande kommer ske i kommande ventilationsprojektering. Att förlägga luftintag vid markytan är känsligt, men inte ovanligt. Projektet är medvetet om att det finns risker förknippade med antagonistiska hot, vilka fortlöpande måste ses över. (265/533)

Kulturmiljö

- Viktigt att ta hänsyn till kulturvärden och kulturmiljö vid genomförandet av planen. (96/20, 111/67)

Svar: Sett till de studerade alternativen är det föreliggande planförslaget ett av de som har minst påverkan på kulturvärdena. (96/20, 111/67)

- Det behöver utarbetas en tydlig åtgärdsplan för kulturbyggnader för buller och stomljud. (116/89)

Svar: Åtgärdsplaner har tagits fram såväl för vibrationer i kulturbyggnader som för buller och stomljud. Detta gjordes i samband med tillståndsprövning i Mark- och miljödomstolen och Mark- och miljööverdomstolen. Domstolen har dessutom meddelat villkor som kommunen måste följa för buller över gällande riktvärden. Detta har reglerats i tillståndet för grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen, redovisas även kortfattat i kapitel 5.4 i den MKB som ingår i samrådshandlingarna). (116/89)

- Den nya entrén vid Katarinavägen ingår inte i denna detaljplan. Yttranden förutsätter att frågan om exakt placering och utformning kommer att behandlas i en framtida plan eller bygglov. Den preliminära bedömningen är dock att det trots befintlig byggnads kulturhistoriska värden är möjligt att ersätta den, men att utformningen av en ny byggnad och trappa måste studeras vidare. (137/187)

Svar: Entrén vid Katarinavägen kan uppföras i enlighet med gällande detaljplaner och gestaltningen kommer att hanteras i bygglovprövningen. (137/187)

- Ut- och uppgångar från entrén vid Lokattens trappor på Stadsgården ingår inte enligt plan. Yttranden förutsätter att frågan om exakt placering och utformning kommer att behandlas i en framtida plan eller bygglov. (137/190)

Svar: Lokattens trappor ingår i detaljplaneförslaget. Utformning kommer att ske i samråd med stadsmuseet. (137/190)

- Föreslagen in- och utfart till bussterminalen kan i huvudsak accepteras ur kulturhistorisk synpunkt. Utformningen av den

nya tågbron och andra åtgärder i anslutning till in- och utfarten behöver studeras vidare. (137/191)

Svar: Gestaltning av bro och in-utfartsramp kommer att ske i dialog med stadsmuseet och kommunens bygglovsavdelning. (137/191)

- Många byggnader med byggnadsminnesklass (blå) finns på Katarinaberget. Förändrade grundvattenflöden och vibrationer om terminalen byggs kan ge skador på oersättliga kulturvärden. Katarina kyrka skadades av vibrationer från sprängningarna i Stigberget när man byggde garaget där. (203/436)

Svar: Riskanalys avseende vibrationer från sprängningar har genomförts. Byggnaderna kommer att besiktigas innan arbetena påbörjas och förebyggande åtgärder kommer att vidtas. (203/436)

Landskapsbild/ stadsbild

- Kommer arbetstunneln fördärva riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården? (128/137)

Svar: (128/137) Detta redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 7. Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset och överlag ge små negativa konsekvenser för kulturmiljön.

- Planhandlingen framhäver att öppnandet av Lokattens trappor är positivt för kulturmiljön. Öppnandet av trappan uppväger inte intrånget i riksintresset Slussenområdet och Katarinaberget som detaljplanen medför. (320/677)

Svar: (320/677) Planhandlingarna hävdar inte att öppnandet av Lokattenstrappa upphäver någon påverkan i ett annat läge. Det är dock så att kommunen anser att påverkan på riksintresset i detta alternativ blir mindre än andra studerade alternativ inklusive befintlig terminal.

Lokalisering

- Lägg terminalen i gatuplanet så kommer den att kunna fungera (110/59, 111/66, 124/121, 126/124,) (117/93)

Svar: Flera alternativ har utretts, däribland placering i markplan. De studerade alternativen har visat att en lösning på kaj/markplan är en totalt sett sämre lösning än det föreslagna. I alternativredovisningen jämfördes olika alternativ, flera av dessa låg i gatuplan. Alla alternativen visade på olika fördelar och nackdelar. I alternativredovisningen dras slutsatsen att bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet; det ger minst negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa, god

komfort för resenärer och personal samt konkurrerar inte med annan markanvändning. (110/59, 111/66, 124/121, 126/124,) (117/93)

- Med terminalen i berget blir det mycket längre väg mellan bussarna och tunnelbanan. (118/94)

Svar: Den större delen av resenärer kommer att ankomma och åka ifrån hållplatserna närmast tunnelbanan. I Alternativutredningen görs en sammanvägning av olika faktorer som påverkar resenärerna. Alternativet Katarinaberget har inte kortast avstånd, men tillgänglighet och komfort är bra då bussterminalen ansluter till tunnelbanans alla tre entréer, vilket minskar trängsel. (118/94)

- Det saknas direkt anslutning till tunnelbana, stadsbussar och taxi. (124/119)

Svar: Det finns en koppling till både tunnelbana via tre olika entréer, innerstadsbussar, saltsjöbana, taxi och gångstråk för att ta sig vidare på Södermalm och staden. (124/119)

- Visa respekt för berget. Söndersprängt går det ej att sätta ihop. (126/126)

Svar: I berget finns redan ett antal håligheter varav skyddsrummet/ Katarinagaraget är det mest välkända. (126/126)

- Bygg ingen bussterminal djupt inne i Katarinaberget där biogasbussar kommer att trafikera terminalen trots att drivmedlet är brandfarligt. Jag kräver en säker och fungerande lösning i markplanet närmast tunnelbanan och stadsbussarna. Tillgodose medborgarnas rätt till en säker, snabb och enkel färdväg till och från arbetet. (141, 143, 144, 150, 153, 158, 159, 161, 170, 171, 172, 184, 186, 189, 194, 196, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 231, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 262, 263, 264, 270, 272, 273, 274, 275, 281, 284, 288, 291, 294, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 314, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 332) (282/600) (178/327, 188/366) (279/593) (175/321) (195/388) (195/391, 195/392) (203/426) (230/479) (278/583) (293/621) (282/597) (230/480) (269/544) (278/584)

Svar: En alternativredovisning har tagits fram som redovisar de huvudsakliga alternativa lokaliseringarna av bussterminalen som studerats inom Slussenområdet. Av det stora antal som studerats har åtta principlösningar valts ut. Dessa representerar olika lägen

och typutformningar, varav även olika kajalternativ finns representerade. Dessutom bedöms förslaget ha brister bland annat när det gäller tekniska krav och komfort. Kommunen kommer att utreda om det finns ett behov av att utveckla beskrivningen av kajalternativ.

Omfattande studier har gjorts av riskerna med föreslagen lokalisering och i samband med föreslagen utformning av anläggningen har lösningar för att hantera dessa risker inarbetats. En övergripande utredning av riskerna i anläggningen presenteras i handling Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) där även huvuddragen i det säkerhetskoncept som tagits fram finns beskrivet.

Kommunens bedömning är att en bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet. Detta främst på grund av att lokaliseringen är ett av de alternativ som ger minst negativa konsekvenser för miljön, den ger möjlighet till god komfort för resenärer och personal samt att den inte i någon betydande grad konkurrerar med annan markanvändning i Slussenområdet. Den avskilda lokaliseringen i Katarinaberget innebär att påverkan på stadsbilden och den riksintressanta kulturmiljön kan minimeras samtidigt som kvarvarande ytor i de centrala delarna i Slussenområdet inte tas i anspråk utan i stället kan användas för att skapa en attraktiv plats att vistas på. (141, 143, 144, 150, 153, 158, 159, 161, 170, 171, 172, 184, 186, 189, 194, 196, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 229, 231, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 262, 263, 264, 270, 272, 273, 274, 275, 281, 284, 288, 291, 294, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 320) (282/600) (178/327, 188/366) (175/321) (195/388) (195/391, 195/392) (203/426) (230/479) (278/583) (279/593) (293/621) (282/597) (230/480) (269/544) (278/584)

Alternativstudie

- Kommunens utredningar (bl.a. Alternativredovisning från Tyréns 2016-05-13) visar att det går att tillgodose det angelägna allmänintresset av en terminal för de tänkta bussarna på andra platser i Slussenområdet. Utredningarna visar också att andra alternativa placeringar har flera fördelar vad gäller säkerhet, miljöpåverkan, trafikföring, kortare och bekvämare byten, kortare byggtid, mindre störningar, lägre byggkostnader samt för ett enklare och

snabbare genomförande med kommunen som enda fastighetsägare. (106/46)

Svar: Det är riktigt att andra studerade alternativ är positiva ur olika perspektiv, alla alternativen har olika fördelar och nackdelar. Det är dock summan av positiva och negativa egenskaper hos alternativen som utgör skäl till varför förslaget till detaljplanen är en placering i berget.

Kommunens slutsats är att en bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet; det ger minst negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa, god komfort för resenärer och personal samt konkurrerar inte med annan markanvändning. Den avskilda lokaliseringen inne i Katarinaberget innebär att påverkan på stadsbilden och den riksintressanta kulturmiljön kan minimeras och att buller och luftföroreningar från terminalen inte sprids till vistelsezoner och bostäder. Av hänsyn till konsekvenserna för kulturmiljö, stadsbild, buller och luftföroreningar har kommunen bedömt att de fyra alternativ som innebär en stor bussterminal i öppet läge vid Slussen inte är acceptabla. Av de fyra alternativ som innebär att terminalen ligger under mark har alternativen under Katarinavägen och under Stadsgårdsleden avfärdats bland annat på grund av att bussterminalens mynning kommer så nära Stadsgårdsledens framtida tunnelmynning, att det riskerar att försvåra uppfyllandet av miljö kvalitetsnormen för luftföroreningar. Placeringen under Katarinaberget eller under KF-huset är de två alternativ som ger minst påverkan på luftföroreningshalten. Båda medför att privat mark måste ianspråkta. Alternativet Katarinaberget innebär att ett utrymme djupt under markytan urholkar berörda fastigheter. Kommunens bedömning är att det är ett relativt begränsat intrång utan stora negativa konsekvenser. Alternativet under KF huset innebär ett mycket stort intrång i pågående markanvändning och befintlig fastighet, där rivning (åtminstone delvis) och omfattande ombyggnad förutsätts. Konsekvenserna för KF-huset innebär risk för skada på den riksintressanta kulturmiljön. Alternativet Katarinaberget är även lättare att genomföra tekniskt och innebär lägre kostnader. Av alla jämförda alternativ är det bara Katarinaberget som ger tillräckligt utrymme att tillgodose kollektivtrafikens kapacitetsbehov i fråga om hållplatser. (Se Rapport Alternativredovisning, Tyréns 2016-05-13, sid 54-62) (106/46)

Gator och trafik

- Miljön i området kring den planerade bussterminalen kommer i årtal att påverkas genom dålig framkomlighet för alla trafikslag och för fotgängare och cyklisterna. (175/320)

Svar: Det är riktigt, det är en konsekvens av ombyggnaden av Slussenområdet. Kommunen arbetar förebyggande och kontinuerligt med åtgärder för att minska negativ påverkan på människor som rör sig stadsmiljön kring Slussen.(175/320)

- Bra med separering av bussar och resenärer. En nackdel med det är att det blir ökade avstånd mellan bussterminalen och tunnelbanan. Tillgänglighet och bekvämlighet för trafikanter måste nog utredas i alla delar. (96/21)(187/364) (288/614) (127/129, 169/292, 258/519, 265/537, 317/685)

Svar: I huvudsak kommer de flesta resenärer få ett något ökat avstånd mellan bussterminal och tunnelbana. Fördelarna med förbättrad komfort, service och resenärsäkerhet i den nya terminalen överväger det något längre gångavstånden. En utredning har efter samråd tagits fram för att beräkna fördelningen av ankomst- och avgångsplatser. Rörelsehindrade förväntas använda hissar och rulltrappor, på samma vis som i de flesta andra kollektivtrafikanläggningar. Hissarna är dubblerade både i östra utrymningsvägen och i den västra entrén. (96/21)(187/364) (288/614) (127/129, 169/292, 258/519, 265/537, 317/685)

- En bussterminal långt ner i berget med bara en utgång för bussarna ger mig en känsla inlåsthet. 111/61

Svar: Det kan uppfattas som ovant att vara i en terminal som ligger i ett berg. Dock tror kommunen inte att känslan av inlåsthet kommer att vara större än tex att resa i tunnelbanan. 111/61

- Den påverkan som terminalen medför är inte ringa. En stor mängd trafik riktas via Stadsgårdsleden in mot terminalen utan att kopplingen mellan Slussen och Stadsgården förstärks för besökare till området.(112/70)(112/71)

Svar: Positiva förändringar kommer att ske i ombyggnaden av slussen och då även i de västra delarna av Stadsgården. Det är inte alltid möjligt att utvidga en detaljplan geografiskt för att hantera alla frågor som behöver besvaras i stadslandskapet. I utbyggnaden av Slussen ingår en park och kopplingar till Stadsgården i den västra delen av Stadsgårdsleden. Gällande lösning för Nya Slussen förutsätter ett signalreglerat övergångsställe vid västra ändan av Birka terminalbyggnad där man kan korsa Stadsgårdsleden. Föreliggande detaljplan behandlar inte kajerna längs Stadsgården utan det hanteras i annan ordning. (112/70)(112/71)

- Kopplingarna mellan Katarinavägen och Stadsgården bör bli fler (112/72)

Svar: Lokattenstrappa renoveras och kommer utgöra en ny gammal koppling. (112/72)

- En avstängning av Söderbergs trappor är otänkbart. (112/74, 137/192, 142/220, 203/421)

Svar: En av konsekvenserna av terminalen är stängandet av Söderbergstrappor. Kommunen har därför påbörjat en utredning för att se över möjligheten till en ny koppling mellan Renstiernasgata/Katarinavägen och Stadsgården. (112/74, 137/192, 142/220, 203/421)

- Fler utfarter för bussarna för att göra det säkrare. (113/79)

Svar: De riskbedömningar som har gjorts visar på att det är tillräckligt med en in-utfart för busstrafiken. Det finns dock ett flertal nödutgångar för resenärer och personal. I den framtagna utrymningsstrategin är tanken att de bussar som är på väg ut ur bussterminalen försätter sin ordinarie färd varpå ett körfält blir fritt att använda för utrymning. Utrymningsstrategin bygger även på att en utrymningsväg kan vara blockerad, d.v.s. utrymningsberäkningar genomförs där en utrymningsväg blockeras. Detta är även gjort i infarts och utfartstunnelns utrymningsvägar. (113/79)

- Nej till vänstertrafik i brant backe (120/105)(273/561) (277/579)

Svar: Anledning till att det är vänstertrafik i bussrampen är att man vill korsa filerna ovan jord och inte under jord då en kollision får större konsekvenser under mark. Syftet med att byta till vänstertrafik är att bussen dörrar är på höger sida. Infartens lutning är 5%, vilket är acceptabelt för busstrafiken. (120/105) (273/561) (277/579)

- Planen för bussarna nere i berget verkar smart så länge det finns en snabb och enkel väg till tunnelbanan. (125/123)

Svar: Det finns en enkel väg under tak till tunnelbanan via rulltrappa eller hiss. Det går att välja om man ska komma till södra delen av tunnelbaneperrongen eller mitten av perrongen. (125/123)

- Har trafiknätet med Stadsgårdsleden och Danvikstullsbron kapacitet för att ta hand om alla transporter av sprängmassorna när det ska forslas bort från platsen till stenkrossar? (128/139)

Svar: Ja trafiknätet klarar dessa transporter. (128/139)

- Har Danvikstullsbron bärlighet och slitstyrka att klara av de tillkommande transporterna av sprängsten? (128/140)

Svar: Ja, bron klarar dessa vikter. (128/140)

- Är det inte bättre med en trafiklösning där bussarna inte behöver korsa Stadsgårdsleden för att ta sig in i terminalen? Det skulle ge mer flow i trafiken om den inte behöver stoppas upp för att det kommer bussar som ska korsa den. Med tanke på hur mycket som byggs i Nacka kommer det vara ännu fler bussar i framtiden och då kommer det bli kö när det ska korsas över körfältet. Jag tänker mig en tunnel som börjar redan på höger körfält för att sedan gå under trafiken. Eller en bro som går över till den andra sidan. (127/128)(130/143) (138/202)

Svar: Kapaciteten vid infarten till bussterminalen vid Fotografiska korsningen, så som den planeras, är tillräckligt för att ta hand om buss och biltrafiken, som är anpassad till den befintliga kringliggande trafikinfrastrukturen. En tunnel under eller bro över kan eventuellt vara möjligt och iden tas med i den fortsatta processen. Eventuell köbildning, liksom idag är, kan uppstå pga hög trafikbelastning. Terminalen dimensioneras för 6 avstigningsplatser, vilket anses vara tillräckligt för de planerade mängderna av busstrafiken. Trafiksignalen vid infarten ska släppa 6 bussar i varje signalomlopp så att kö inte uppstår inne i terminalen. (127/128)(130/143)(138/202)

- Terminalen har en dålig trafiksituation för bussarna. Trånga ytor och komplicerad trafikföring ger hög risk för kollision, in- och utfartsrampens lutning överskrider SL:s riktlinjer. Kollisioner medför risk för brand. Terminalen har endast en in- & utfart. I Kampenterminalen i Helsingfors krävde brandförsvaret två oberoende in- & utfarter. (149/236, 195/385)

Svar: Det finns ett flertal olika tillträdes vägar till de olika delarna av anläggningen, däribland via busskörytorna. Det är troligt att räddningstjänsten inte kör in i anläggning i ett första läge. Vänstertrafik möjliggör en terminal där passagerare inte behöver passera trafikområdet. Detta är trafiksäkert för resenärerna. Vänstertrafik ger även säkrare lösning för bussar som växlar till rätt sida utanför terminalen i Korsningen vid Fotografiska. Riskerna kopplat till trafikering av bussterminalen har omsorgsfullt utvärderats och den föreslagna lösningen är utformad för att omhänderta dessa risker. Oavsett lokalisering innebär en bussterminal en anläggning där många människor är i rörelse och där det inte helt går att undvika fara för att människor kan komma till skada under olyckliga omständigheter. Utformningen är i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer. (149/236, 195/385)

- Hur kommer Katarinagaraget med befintliga östra och västra entréer på Katarinavägen att användas och hur påverkar det gata, flöden och fastigheter? (154/265)

Svar: In och utfart till Katarinagaraget kommer att ske från östra valvet. Garaget kommer att ha samma funktion som innan ombyggnaden, fast utan bensinstation. (154/265)

- För att minska mängden trafikljus som bussarna behöver passera på väg från Nacka/Värmdö till terminalen borde bussarna passera korsningen Folkungagatan/Londonviadukten planskilt, eller få en prioriterad överfart vid signalerna och därefter följa bergssidan på Stadsgårdsleden ända in till bussterminalen vid Slussen. Därvid minskas risken för att samordning mellan tre olika trafiksignaler inte kommer att fungera tillfredställande. Signalerna har i över 20 år varit prioriterade på denna sträcka in mot Slussen, något som inte fungerat tillfredställande. (169/291)

Svar: Kapaciteten vid infarten till bussterminalen vid Fotografiska korsningen, så som den planeras, är tillräckligt för att ta hand om buss och biltrafiken, som är anpassad till den befintliga kringliggande trafikinfrastrukturen. (169/291)

- Terminalen är sluten då den inte har möjlighet för genomfart för busstrafiken. I framtiden ska Värmdöbussarna passera Slussen på väg mot Stockholms central. Hur ska det gå i en terminal som inte kan tillåta genomgående busslinjer? (175/310)

Svar: Terminalen planeras inte för genomgående busslinjer (175/310)

- Begränsad kapacitet på 40 bussar och kan därmed inte utökas vid framtida ökat behov. (175/311)

Svar: Den nya terminalen dimensioneras för år 2050 och för kollektivtrafikresenärer från Värmdö. Terminalen är dimensionerad till 17 påstigningshållplatser, 17 reglerhållplatser och 6 avstigningshållplatser. Terminalen ska tillgodogöra ostsektorns behov år 2050. Terminalens kapacitet möjliggör tillkommande linjer och viss trafikstörning i terminalen. (175/311)

- Det borde finnas en möjlighet för bussarna att vända eller köra runt inne i bergrummet. (182/339)

Svar: Bussarna kan köra runt inne i bussterminalen. (182/339)

- Det är en stor miss att bussar bara kan ankomma terminalen från öster, och därmed stänger av möjligheten för bussar till andra målpunkter som exempelvis Cityterminalen (183/344)

Svar: Det går att köra direkta bussar till Cityterminalen även i framtiden, dock utan hållplats vid Slussen.(183/344)

- Det framgår inte vad den planerade bussterminalens maxkapacitet är m.a.p. antal passagerare per dygn (inkl. siffran för rusningstrafik)? (185/352) (203/420)

Svar: Det har efter samrådet tagits fram en ny utredning (Slussen Bussterminal Vissim). Beläggning av avlämnings- och upphämnings busshållplatser under olika tider på dygnet (kl.6:00 till 22:00). Dat. 2016-07-04). Den bygger på s.k. maxtrafik fall när terminalen flyttas från kajen till Katarinaberget samt när tunnelbana till Nacka är inte färdigställd. Resultatet av den utredningen kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. (185/352) (203/420)

- Det saknas analys för ett scenario där tunnelbanan till Nacka ej blir av eller flyttas längre fram i tiden. (185/359)

Svar: Det är beslutat att tunnelbana till Nacka ska byggas och utgör en förutsättning i arbetet med detaljplanen. Det är inte rimligt att ta höjd för eventualiteter när det finns ett politiskt beslut.(185/359)

- Om det är fler än 2 resenärer med barnvagn som ska med samma buss kommer de inte kunna komma med, då barnvagnsplatserna är vid den mellersta och bakersta dörren. De går inte att nå den allra bakersta dörren, då plattformen stannar vid mellersta dörren. (230/477)

Svar: SLs bussar har för barnvagnar entré i mitten av bussen och den går att nå från plattformen och där ryms två barnvagnar.(230/477)

- Den föreslagna terminalen är inte så flexibel och långsiktig som man kan kräva av en investering i den storleksordningen av tid och pengar och byggtid och umbäranden. (230/481)

Svar: Den blivande huvudmannen SLL/Trafikförvaltningen har gjort prognoser för kapacitetsbehovet till 2050 vilket framgår av redovisat underlag till detaljplanen. Utformningen tillgodoser de ställda kraven och medger även ett visst mått av flexibilitet i användningen. Såväl kommunen som övriga finansierande parter menar att investeringens storlek är rimlig i förhållande till det valda tidsperspektivet och till den nytta som terminalen medför för den berörda delen av regionen.(230/481)

- Terminalen ska under rusningstrafik mest hantera 286 bussar. Det ger en turtäthet på 13 sekunder. Samtidigt ska allt ske tryggt och säkert. Det känns orimligt. (230/484)

Svar: Siffran 286 bussar gäller för den provisoriska terminalen på kajen och syftar på maxtimman på förmiddagen. Den provisoriska terminalen kommer att ha fler hållplatser och ska klara mellanperioden då tunnelbanan till Nacka inte är färdigbyggd och ersättningstrafik för Saltsjöbanan.(230/484)

- Det känns inte som att terminalen har ytor för att klara av alla parallella bussrörelser som ska ske. (230/485, 258/521)

Svar: Terminalen är planerad och dimensionerad i enlighet med Trafikverkets rekommendationer och riktlinjer.(230/485,258/521)

- Trafikljuset vid utfarten, med en trång och brant backe, kan vara ett allvarligt problem. (181/336, 186/360, 195/384, 258/522)

Svar: Trafikljuset gör ett skifte till vänstertrafik mer kontrollerat samt att man vill korsa filerna ovan jord och inte under jord då en kollision får större konsekvenser under mark. Syftet med att byta till vänstertrafik är att bussens dörrar är på höger sida. Infartens lutning är 5%, vilket är acceptabelt för busstrafiken (181/336, 186/360, 195/384, 258/522)

- Hur många passagerare är terminalen planerad för? Det har minskat från tidigare 7600 till 5000 - var tog 2600 vägen? (265/531)

Svar: Terminalen rymmer som mest 5000 resenärer. Detta är baserat på de prognoser som ligger till grund för detaljplanen. Tidigare siffror kan vara baserade på andra prognoser eller andra orsaker som har blivit förändrade, exempelvis ny tunnelbana mot Nacka osv. (265/531)

- Och vid ett driftsstopp – vad finns det för utredning rörande ersättningstrafik? (265/540)

Svar: En driftstörning innebär att busstrafiken lokaliseras om till andra tunnelbanestationer, trängselsituationer kan komma att uppstå. Trafiken kommer att fördelas till olika stationer och färdmedel under ett driftstopp. (265/540)

- En säcklösning för terminalen kommer göra att den aldrig kommer fungera som en genomfartsstation för bussar som hade kunnat göra vidare mot City. (176/326,193/379, 265/532, 273/556, 284/605, 284/606)

Svar: Säcklösningar har valts av trafiktekniska skäl. Utformningen har skett utifrån de behov och prognoser som trafikförvaltningen

och kommunen tagit fram. I Stomnätsplanen, antagen av Stockholms läns landstings trafiknämnd 2014, föreslås förändringar av bl.a. ostsektorns stomlinjer. I huvuddrag innebär förslagen att genomgående stomlinjer införs som passerar Slussen, eller andra delar av centrala Stockholm, snarare än vänder.

Trafikförvaltningen tillsammans med flera aktörer utreder för närvarande framkomlighetsåtgärder för stomnätsplanens linjer. I arbetet med planeringen av bussterminalen har det inte varit möjligt att finna någon lösning som medger genomgående busstrafik som angör bytespunkt Slussen. Dock medger detaljplanen att stombusslinjer trafikerar bussterminalen vid Slussen med denna som ändhållplats (176/326, 193/379, 265/532, 273/556, 284/605, 284/606)

- Ett stopp i ett av körfälten i infartstunneln orsakar direkt problem på Stadsgårdsleden då det bara finns ett körfält i varje riktning för bussarna vilket gör att det blir mer köer med bussar osv. så länge den trasiga bussen står still. (273/565, 273/567)

Svar: Det är riktigt, om en buss stannar i infarten till terminalen så blir det problem. Bussar kan fortfarande köra åt motsatt riktning. Motsvarande problem infinner sig vid ett stopp i busskörfälten på Stadsgårdsleden. Det är dock ett redan existerande scenario som det finns rutiner för att hantera. Skulle problemen bli omfattande får bussar styras om till alternativa hållplatser Mellan körfälten i rampen finns en 1,5 m bred upphöjning (mittrefug) avsedd för utrymning i händelse av brand eller stopp i trafiken. (273/565, 273/567)

- Terminalen känns underdimensionerad med tanke på mängden bussar som är tänkt att finnas i den under rusningstrafik. (273/568, 273/569)

Svar: Anläggningen är planerad efter trafikförvaltningens riktlinjer och rekommendationer och är dimensionerad både för ledbussar och bogibussar. Busstationen vid Slussen kommer främst ta hand om kollektivtrafikresenärer från Värmdö. En ny bussterminal planeras samtidigt i Nacka och kommer ta hand om lokal trafik i Nacka. Den framtida stationen vid Slussen kommer ha effektivare byten och högre omlopp på bussarna då det är en dockningsstation. Den nya terminalen dimensioneras för år 2050 och därmed för 17 påstigningshållplatser, 17 reglerhållplatser och 6 avstigningshållplatser. Terminalen beräknas klara ostsektorns behov också efter år 2050 och räcka fram till dess att terminalen är uttjänt som terminal. (273/568, 273/569)

- Uppställningen av bussarna vid avgångsplatserna medför att alla dörrar inte kan användas för att ta ombord barvagnar, rullatorer, rullstolar och vicyklar vilket är anmärkningsvärt och olämpligt. (273/570, 284/604)

Svar: Bussterminalen kommer vara en dockningsterminal och följer Trafikförvaltningens riktlinjer, bussarna kommer inte stå för tätt. Planen är att det ska gå att utnyttja de två främsta dörrarna. (273/570, 284/604)

Gång- cykel- och kollektivtrafik

- Skapa en lösning så att det är möjligt att gå från innerstadsbussarnas hållplats till t-banan direkt utan att behöva korsa någon gata med mycket trafik. (88/5)

Svar: Innerstadsbussarnas hållplatser tas fram i samråd mellan trafikförvaltningen med trafikkontoret, och är planerat ligga vid Södermalmstorg vilket inte omfattas av detaljplanen för bussterminalen vid Slussen. Gällande lösning ger möjlighet att nå tunnelbanan utan att korsa Katarinavägen. Från hpl för norrgående bussar via entré vid Katarinavägen och för södergående bussar via entré vid Södermalmstorg. (88/5)

- Avvakta modernare teknik som elbussar och bygg först då. Kanske hinner den nya terminalen ni planerar nu bli omodern innan den ens är färdig. (124/118)

Svar: Anläggningen är konstruerad att klara olika drivmedel, efter de krav som är ställda i dagsläget. (124/118)

- Har beslutsfattarna frågat om bussförarna vill köra i en tunnel? (126/125)

Svar: Samråd sker kontinuerligt med bussentreprenörerna, de har tidigare lämnat synpunkter på bussterminalen i föregående detaljplan. De har blivit tillfrågade gällande bla information, trafiksäkerhet och personlokaler. Bussentreprenören kommer att ha vara med i det fortsatta arbetet bl a vad gäller granskning av systemhandling. (126/125)

- Alla de år som arbetet tar innebär försämrade rese möjligheter för de som åker med bussar idag. Längre restider, flyttade busshållplatser etc. Planera hållbart och miljövänligt. Många bussresenärer kommer gå över till att köra bil i stället för det blir så jobbigt ta bussen. (192/376)

Svar: Det är dessvärre ofrånkomligt med störningar vid större infrastrukturprojekt. Redan idag är kapacitetsutnyttjandet i vägtrafiksystemet i ostsektorn högt och Slussen som bytespunkt är högt belastad under högtrafik. Idag råder framkomlighetsproblem

på befintligt vägnät i högtrafik, som inte planeras att bli utbyggd i någon större utsträckning, förutom med en eventuell östlig förbindelse och en satsning på utökade busskörfält på väg 222. För att kollektivtrafiken ska kunna möta kommande resefterfrågan krävs en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik med tillgång till olika kollektiva färdmedel, i syfte att ha ett starkt kollektivtrafikstråk till och från ostsektorn till centrala Stockholm och vidare ut i regionen. Utgångspunkten är att en ny bussterminal vid Slussen blir det tillsammans med utbyggd tunnelbana till Nacka. (192/376)

- Om terminalen byggs är det viktigt att den är helt färdig innan den nuvarande terminalen tas ur bruk. (258/524)

Svar: En provisorisk bussterminal för Nacka-Värmdöbussarna kommer att byggas på Stadsgårdskajen. Under förutsättning att den nya detaljplanen vinner laga kraft och genomförs enligt tidplan kommer den att kunna ligga kvar till dess att den nya terminalen tas i drift. (258/524)

- Det är viktigt att kollektivtrafiksystemet utformas så attraktivt som möjligt för resenärerna. Detta för att stärka kollektivtrafiken och få fler att åka med den. En viktig del i detta är smidiga byten, då dåliga byten kan spolia ett i övrigt bra alternativ. Flera byten gör resorna mindre attraktiva och direktresor uppfattas som mycket attraktiva. Den föreslagna terminalen bygger på att alla resenärer måste byta vid Slussen. Det är viktigt att stärka andra alternativ för resenärer så att de inte behöver åka till Slussen. Exempelvis kan Saltsjöspårvägen kompletteras med en grenlinje mot Nacka centrum-Boo och Gustavsberg och sedan dras via Skeppsbron mot Hamngatan och Sergels torg från Slussen. Genomgående spårburen trafik kan öka kollektivresealternativet på flera sätt. Spårburen trafik har generellt högre attraktivitet och minskar mängden byten. (287/611, 287/613)

Svar: Kommunens samlade bedömning är att en ny och förbättrad terminal för bussar fortsättningsvis kommer behövas vid Slussen, samtidigt som en ny tunnelbana till Nacka byggs. Busstationen vid Slussen kommer främst ta hand om kollektivtrafikresenärer från Värmdö. En ny bussterminal planeras samtidigt i Nacka och kommer ta hand om lokal trafik i Nacka. Den framtida stationen vid Slussen kommer ha effektivare byten och högre omlopp på bussarna då det är en dockningsstation. Tvärbanan byggs samtidigt ut till Sickla och blir en ny bytespunkt för spårdragen trafik, den planeras stå klar 2017. Slussen är en av kollektivtrafikens viktigaste knutpunkter. Vid Slussen sker byten mellan tunnelbanans gröna och

röda linje, Saltsjöbanan och busstrafiken från Nacka och Värmdö samt innerstadsbussarna. När tunnelbanan till Nacka är utbyggd år 2025 kommer stora delar av busstrafiken från Nacka att angöra en ny bussterminal i Nacka centrum. Bytesmöjligheten ökar och en större flexibilitet i kollektivtrafiksystemet som helhet. Saltsjöbanan kommer att få en bytespunkt till Tvärbanan vid Sickla år 2017. (287/611, 287/613)

Tillgänglighet

- Placera många utgångar på olika ställen och höjder i Slussenområdet. Det hade underlättat om det var enkelt och smidigt att ta sig upp på berget eller ner till kajen och in i tunnelbanestationen utan att behöva kryssa över vägar eller gå i branta backar och trappor. (88/4)

Svar: För de resandemönster som dominerar i dag bedömer kommunen att de föreslagna entréerna tillgodoser behovet väl. Enligt avtal mellan kommunen och ägaren till Katarinahissen kommer denna att åter öppnas för trafik i god tid innan bussterminalen öppnar, vilket åtminstone under hissens öppettider kommer att förbättra tillgängligheten mellan Mosebacke och Slussen. För att nå de högre och södra delarna kan till exempel utgången till Götgatan användas. (88/4)

- Det bör finnas möjlighet för biltransport och taxi/färdtjänst till en terminal (124/122)

Svar: Det finns möjlighet både på Katarinavägen och Södermalmstorg för biltransport eller taxi/färdtjänst till- och från bussterminalen. För att nå dit finns hiss hela vägen mellan gatuplan och bussterminalen. (124/122)

Projektekonomi och ersättning

- Bekostar Stockholms stad hela terminalen själv? Vad blir kostnaden? Var finns information om finansieringen? Hur mycket kommer terminalen kosta skattebetalare? Det saknas en seriös och uttömmande ekonomisk redovisning på kostnader för bussterminalen. (86/1, 111/68, 293/627, 320/679)

Svar: Nej. Kostnadsfördelningen framgår av planbeskrivningens genomförandedel. Enligt en finansieringsöverenskommelse ska kostnaden delas mellan staten genom länsstyrelsen, Stockholms läns landsting och Stockholms stad. Dessutom står Värmdö kommun för en del av kostnaden om fullt statsbidrag inte kan erhållas och

Nacka kommun har åtagit sig att bygga en bussterminal vid centrala Nacka. (86/1) (111/68) (293/627) (320/679)

- Vill säkerställa att ersättning för skador utgår om planen vinner laga kraft. Solidariskt ersättningsansvar/ovillkorlig ersättning ska utges för ev. skador som kan uppstå på föreningens fastighet med anledning av det antal komplexa projekt och entreprenader som berör området och vår fastighet (97/25, 116/90).

Svar: För samtliga fastigheter gäller att sprängningsarbetena kommer att utföras enligt gällande standard, vilket innebär att ett kontrollprogram upprättas och att alla fastigheter inom minst 100 m avstånd från sprängningen besiktigas före och efter arbetena. Sprängningarna anpassas efter fastigheternas grundläggning. Vibrationsmätare sätts upp för att säkerställa att skadliga vibrationer inte uppstår. Åtgärderna syftar till att inga skador ska uppstå. Skulle trots det en skada inträffa ska man med hjälp av exempelvis besiktningsprotokoll och dokumenterade vibrationsmätningar kunna konstatera om det finns ett övervägande sannolikt samband med kommunens arbeten. Om så är fallet ersätter kommunen skadan enligt reglerna i 32 kapitlet i miljöbalken.

Förutsättningarna för ansvar vid eventuella skador på grund av arbetena regleras i 32 kap. miljöbalken. Där framgår bland annat i vilka fall ansvaret är solidariskt och i vilka fall ansvaret kan utkrävas även om uppsåt eller vårdslöshet inte föreligger. När det gäller yttrande 116 så ligger fastigheten utanför influensområden för buller, stömljud och vibrationer från arbetena med bussterminalen. Den ligger inom influensområdet för grundvattenbortledning, men kommunens utredningar i samband med tillståndsprövningen för grundvattenbortledningen för bussterminalen visar att det grundvatten som påverkas av arbetena med bussterminalen redan är så lågt inom fastigheten att ytterligare sänkning inte påverkar befintliga byggnader.

Grundvattenmätningar utförs löpande inom ramen för projekt Slussen. I tillståndet till grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen) anges att kommunen under en provotid, motsvarande den tid som arbetena med Slussen och bussterminalen pågår, ska utreda om det uppstår skada på byggnader och annan egendom med anledning av grundvattenbortledningen. Redovisning ska göras till Mark- och miljödomstolen inom ett år efter det att arbetena avslutats. Om det visar sig att skada uppstått ska

kommunen också redovisa vilken ersättning som erbjuds. (97/25, 116/90)

- Vid förlust av byggrätt, anser yttranden, att de lider planskada och om planen för bussterminalen fastställs kommer ersättning krävas av kommunen. Ekonomisk skada kommer drabba fastighetsägare ovanför terminalen utan någon motsvarande nytta. Om terminalen byggs förbehåller yttranden sig rätten att hålla kommunen ansvarig, inte bara för saksador som kan komma att förorsakas utan också för ekonomisk skada. Den föreslagna detaljplanen för ny bussterminal kommer om den genomförs att vålla vår fastighet betydande ekonomisk skada. (106/47,146/225, 165/282).

Svar: Detaljplaneförslaget innebär för vissa fastigheter begränsningar i fastighetsägarnas framtida möjligheter att utnyttja sin mark i djupled, och de är enligt expropriationslagen berättigade till ersättning för den skada som det innebär i form av minskningen av fastighetens marknadsvärde.

Om kommunen och fastighetsägaren har olika uppfattningar om skadans storlek bestäms ersättningen i första hand av lantmäterimyndigheten i samband med att fastighetsbildningen genomförs enligt de fastighetsindelningsbestämmelser som ingår i detaljplanen. Ersättningsbeslutet kan överklagas till mark- och miljödomstolen.

Avsikten är att kommunen ska vara byggherre och bygga terminalen på uppdrag av Stockholms läns landsting. Såsom byggherre är kommunen ansvarig för eventuella miljöskador till följd av bygget av terminalen. Ersättningsskyldighet för miljöskador regleras i miljöbalken.

Kommunen delar inte sakägarens uppfattning att fastigheten vållas betydande ekonomisk skada med anledning av detaljplanen. Närheten till den nya entrén till bussterminalen bör snarare medföra förbättrat affärsläge och vara positivt för en kommersiell fastighetsägare. Det är kommunens förhoppning att genomförandet och hanteringen av störningar under byggtiden ska kunna ske i nära dialog och samarbete med fastighetsägaren. (106/47, 146/225, 165/282)

- Kostnaderna för driften av terminalen (säkerhets- och övervakningssystem) har inte analyserats och redovisats. Inte heller kostnader för bortforsling av de enorma sprängstensmassorna samt pumparna som ska pumpa ut

grundvattnet redovisas. (136/180, 136/183, 175/317, 203/438).

Svar: Drift och underhåll kommer bli dyrare då moderna anläggningar ställer högre krav än äldre anläggningar gällande inomhusklimat och säkerhet. Avledning av grundvatten under byggtiden samt bortforsling av sprängsten ingår i den totala kalkylen som tagits fram för bussterminalen. Delkostnader särredovisas inte eftersom det kan påverka kommande upphandlingsprocess negativt. Därmed ökar antalet installationer och kostnaden för drift och underhåll. Planbeskrivningen kommer att kompletteras med information om driftskostnaderna. (136/180, 136/183, 175/317, 203/438)

- Kommunen har inte presenterat något seriöst bud avseende en frivillig försäljning av det aktuella utrymmet i Katarinaberget. Om kommunen vill diskutera en frivillig överenskommelse går det bra att ta kontakt. (146/227)

Svar: Kommunen beklagar att sakägarna inte betraktar kommunens lämnade bud som seriöst. Den ersättning som föreslagits de fastighetsägare och tomträttshavare som avstår utrymme till ny fastighet för terminalen eller ledningsrättsområde bygger på de värderingar som lantmäterimyndigheten gjorde i samband med motsvarande förrättningar för Citybanan. Ny kontakt med fastighetsägaren kommer att tas gällande försäljning. (146/227)

- Den schablonmodell för intrångsersättning som ska användas enligt planförslaget accepteras ej. Yttranden förbehåller sig rätten att göra en oberoende värdering av vad fastigheterna är värda före och efter intrång. (154/250)

Svar: Det står sakägaren fritt att låta göra en egen värdering. Om parterna inte kommer överens om ersättning gör lantmäterimyndigheten en oberoende värdering i samband med lantmäteriförrättningen. (154/250)

- Merkostnader i form av skyddsåtgärder mot buller och stomljud, vibrationer, ventilationslösningar från ökade trafikavgaser eller hyresförluster från boende och/eller lokalhyresgäster mm som en följd av projektet, vare sig under byggskedet eller drifttiden, accepteras inte. Sådana merkostnader förutsätts hanteras av kommunen och projektet Slussen om skador eller störningar uppstår. (154/252).

Svar Avtal har träffats med fastighetsägaren om skyddsåtgärder för luftburet buller. Dialog förs fortlöpande om lämpliga åtgärder från

*kommunens sida för att hantera buller och andra störningar.
(154/252)*

Fastighetsrätt

- Bussgaraget gör intrång på vår fastighet i djupled. Yttranden har bergvärme sedan 2003 som försörjer fastigheten med värme. (92/11)

Svar: Ja detaljplaneförslaget innebär för vissa fastigheter begränsningar i fastighetsägarnas framtida möjligheter att utnyttja sin mark i djupled, och de är enligt expropriationslagen berättigade till ersättning för den skada som det innebär i form av minskningen av fastighetens marknadsvärde. När det gäller den befintliga bergvärmeanläggningen är kommunens ambition att i samråd med fastighetsägaren ersätta den med en likvärdig anläggning. Om det inte är möjligt är fastighetsägaren berättigad till ekonomisk skadeersättning. (92/11)

- Kommer inte sälja delar av vår fastighet eller upplåta någon annan rätt att bygga den planerade bussterminalen, ny va-tunnel eller till ledningar i Katarinaberget. Yttranden hävdar grundlagsskyddade rätten till egendomen. De accepterar inte att äganderätten till den del av Katarinaberget som ligger under fastigheterna kränks genom att utrymme som inneha med äganderätt tas i anspråk för anläggandet av bussterminalen, avloppstunnel och andra tekniska anläggningar och att äganderätten som en följd utsläcks till dessa utrymmen. Det finns ingen grund för att framtvinga en 3 dimensionell fastighetsbildning i Katarinaberget mot fastighetsägarnas vilja. Det finns nämligen inget tvingande behov av en underjordisk terminal i berget. En säkrare terminal kan anläggas på kajen, utanför berget, eller på Södermalmstorg. Det handlar om att byta kommersiella ytor mot säkerhet för allmänheten. (106/45, 146/226, 204/446).

Svar: Det grundlagsstadgade egendomsskyddet har lagtekniskt fullföljts genom de regler i fastighetsbildningslagen och plan- och bygglagen som säkerställer kommunens rätt att tvångsvis ta i anspråk mark endast gäller om det allmänna intresset av att använda marken överväger det enskilda intresset att behålla den, och att behovet för det allmänna inte kan tillgodoses bättre på någon annan plats. Detaljplanen och de utredningar som ligger till grund för den visar grunderna för kommunens bedömning när det gäller såväl intresseavvägningen som lokaliseringen. Bedömningen är att kommunen har rätt att förvärva området tvångsvis om ingen överenskommelse med fastighetsägaren kan träffas.

Stockholms kommun strävar alltid efter att försöka komma överens på frivillig väg. Det är mycket ovanligt med tvångsvis inlösen, men om det blir nödvändigt prövas frågan av mark- och miljödomstolen och fastighetsägaren får ersättning enligt expropriationslagens regler. (106/45, 146/226, 204/446)

- Vad innebär den fastighetsindelingsbestämmelse avseende servitut som ska bildas i anslutning till fastigheten under Borgmästartrappan och som ska fungera som nödutgång? Påverkas Tranbodarne 11? (154/266)

Svar: Borgmästartrappan, mellan Tranbodarne 11 och byggnaden på tomträttsfastigheten Tranbodarne 12, ska enligt detaljplan för Slussen utgöra allmän plats och ska föras över från Tranbodarne 12 till kommunens gatumarksfastighet. Servitutsbestämmelsen syftar till att ge bussterminalen en utrymningsväg som mynnar på den blivande gatumarken bredvid Borgmästartrappans nedre del, gemensamt med utrymning från Saltsjöbanan. Eventuell påverkan på Tranbodarne 11 är begränsad till byggtiden. (154/266)

Genomförande

- Genomförandeavtal måste tecknas snarast möjligt för att reglera frågor kring påverkan på våra ledningar (99/27).

Svar: Kommunen fortsätter ha kontakt med ledningsägaren under arbetet med detaljplanen. (99/27)

- Saltsjöbanan behöver nu och i framtiden Slussen som slutstation. Därför är den 8-10 år långa avstängningen med temporär slutstation vid Henriksdal olycklig. Stockholms stad behöver se över möjligheterna att reducera avstängningsperioden så att slutstationen vid Henriksdal blir under en mer begränsad period. (101/30, 140/208)

Svar: Att Saltsjöbanan stannar vid Henriksdal är en konsekvens av pågående ombyggnationer vid Slussen. Utredning pågår mellan Stockholm kommun, Nacka och Trafikförvaltningen om denna tid går att förkorta och om spårbunden trafik kan dras in närmare Slussen. Synpunkten överlämnas till exploateringskontoret/projektkontoret som hanterar byggskedet. (101/30, 140/208)

- Lösningen med bussterminalen innehåller vanskliga tekniska svårigheter och låser fast utvecklingsförutsättningarna i ett av stadens mest attraktiva lägen för en mycket lång tid framåt. (104/41)

Svar: De tekniska svårigheterna med att spränga i berg av den typ som Katarinaberget består av bedöms kunna behärskas väl med

känd och beprövad teknik. Bussterminalens tekniska lösningar kommer att utformas enligt gällande normer och projektspecifika krav. Anläggningen byggs för en teknisk livslängd av 120 år vilket är normalt för denna typ av anläggning. Erfarenhetsmässigt är platsen vid Slussen stadd i ständig förändring. En placering av bussterminalen i berget möjliggör en utveckling av staden vid Slussen och Stadsgårdskajen, som är centralt och mycket attraktiv plats i staden, vilket annars inte skulle varit möjligt. (104/41)

- Framkomligheten kommer att minska under flera år då området är en byggarbetsplats (136/182)

Svar: Ja det är riktigt. En konsekvens av den omfattande ombyggnaden av Slussenområdet medför är minskad framkomlighet i vissa lägen vid vissa tidpunkter. (136/182)

- Viktigt med god dialog om störningar under byggtiden i syfte att hålla alla berörda väl informerade och vid behov kunna agera alternativt vidta åtgärder i god tid. (114/84)

Svar: Kommunen instämmer om att kommunikation med berörda är avgörande i genomförandet. Inom ramen för projekt Slussen skickas ett nyhetsbrev till brevlådorna i närområdet 2-4 gånger per år. Information om bussterminalen finns dessutom ständigt tillgänglig i den fasta utställningen i Slussens informationslokal samt på stadens hemsida. Dialogen fortsätter efter samrådet (114/84)

- Har anläggningar i närheten som kan påverkas under byggskedet. Tag kontakt med oss. (115/85)

Svar: Ledningssamordning sker fortlöpande i projektet. Genomförandeavtal kommer att tecknas. (115/85)

- Plats för lokal bergkross ska anges. (116/91)

Svar: MKB kommer utvecklas med information angående lokal bergkross, om en sådan ska finnas. (116/91)

- För att genomföra ett så här stort bergsprängningsprojekt måste det givetvis anläggas en arbetstunnel först. Var denna ska ligga och vad tunnelns funktion efter byggtiden har inte beaktats. (128/135)

Svar: Den kommande infartstunneln till bussterminalen kommer att var den primära arbetstunneln vid de planerade bergschaktarbetena. (128/135)

- Sprängningarna för terminalen kommer förutom att störa under lång tid även skada äldre och nyare byggnader. Detta har helt lämnats åt sidan i handlingarna. I tidigare planarbete var det omnämnt att det var en självklarhet att inventeringar

skulle göras innan sprängningar skulle påbörjas. Detta förbigås helt i den nu framlagda detaljplanen och inga sådana inventeringar har påbörjats. (128/141)

Svar: Riskanalys avseende vibrationer från sprängningar har genomförts. Byggnaderna kommer att besiktigas innan arbetena påbörjas och förebyggande åtgärder kommer att vidtas. Detta kan först påbörjas när detaljplanen har vunnit laga kraft.(128/141)

- Kommunen har tidigare lovat att inga arbeten på Slussenprojektet skulle påbörjas före alla planer vunnit laga kraft. Nu har arbetet med ombyggnaden av Slussen börjat före planen för bussterminalen vunnit laga kraft. Man bygger bort möjligheten att få en funktionell, flexibel och säker bussterminal i bästa läget närmast t-banan. (113/80, 195/382, 203/437)

Svar: I och med upphävandet av den första detaljplanen för bussterminalen gjordes ett omtag i projektet och ett reviderat genomförandebeslut togs av kommunfullmäktige 2015-09-28. Beslutet innebar att tidplanen justerades så att ombyggnaden av Slussen sker i en tidigare etapp än bussterminalen. Att stoppa hela projektet i avvaktan på detaljplanen för bussterminalen skulle ha medfört stora kostnadsökningar och inneburit längre tid med provisorier och hög risk för översvämningar i Mälaren. (113/80, 195/382, 203/437)

Dialog och information

- Projektets storlek och komplexitet med många risker och störningsmoment kräver en genomgående god och hög nivå på kommunikation och dialog med hyresgäster, boende och verksamma, vilket kommunen och projekt Slussen måste tillsätta tillräckliga resurser för. (154/249)

Svar: Folksamkoncernens fastigheter i närområdet till den nya bussterminalen och till ombyggnaden av Slussen är mycket högt prioriterade vad gäller fortlöpande dialog om konsekvenser och åtgärder för att minimera påverkan och störningar för såväl byggnader som hyresgäster.(154/249)

- Hur ser genomförandetidplanen ut för våra fastigheter ut? När utförs störande arbeten, i vilken omfattning och var? Behöver någon av eller delar av fastigheterna utrymmas? (154/256)

Svar: Enligt tidplanen för projekt Slussen beräknas arbetena med bussterminalen att starta under 2019 och pågå under fyra år. Starttiden är bland annat beroende av att detaljplanen vunnit laga kraft. Arbeten som kan medföra störande stomljud för de nämnda

fastigheterna kommer att äga rum de två första åren. Prognoser för stomljud har tagits fram och redovisats för fastighetsägaren.

Tidpunkt då störningarna inträffar för respektive fastighet går i dag inte att förutse i detalj utan planeras av entreprenören i samband med att arbetena startar.

Tillståndet till grundvattenbortledning innehåller villkor rörande evakuering av boende med anledning av störande buller. Någon generell utrymning av fastigheter är inte planerad. Åtgärder för att hantera störningar för hyresgäster planeras i samråd med fastighetsägaren. (154/256)

- I Urvädersklippan Större 19 är plushöjden uppskattad. Vilka säkerhetsmarginaler finns i bedömningen av plushöjden för källargolvet i ovanliggande byggnad resp. för tunnel/bergrum? (154/259)

Svar: Eftersom Urvädersklippan Större 19 är av äldre datum finns ingen lägsta grundläggningshöjd redovisad i kommunens byggnadsregister. Höjden har uppskattats utifrån antalet källarvåningar i fastigheten. Avståndet till bussterminalens skyddszon är 6 meter vilket bedöms vara mycket god marginal.(154/259)

- Hur påverkas Tranbodarne 11 av att skydds-zonen går i liv med kvarteret? (154/260)

Svar:Att avståndet mellan Tranbodarne 11 och bussterminalen är litet påverkar fastigheten under byggtiden i och med att stomljud från bergarbetena blir märkbara. Att skydds-zonen och den nya fastighetsgränsen hamnar i liv med Tranbodarne 11 har inga praktiska konsekvenser för fastigheten.(154/260)

Drift

- Driften är sårbar, då alla säkerhetssystem inte kan förväntas att alltid fungera 100 %. Inom känslig industri har använder man sig av MTO-tänket, som borde vara inarbetat här. (132/161,149/240, 198/402)

Svar: I detta skede av planprocessen finns begränsade möjligheter att noggrant beakta t ex organisatoriska fel eftersom begränsad kunskap finns om den framtida driftorganisationen. Fokus i detta skede är att fastsätta förutsättningarna för markanvändandet och hur erforderliga tekniska krav kan specificeras på anläggningen. Mänskliga aspekter beaktas i detalj när det gäller t ex utrymningsdimensionering. Däremot lämpar sig inte den föreslagna metodiken av flera olika skäl. Anläggningen har många system och dessa kommer att övervakas av en driftledning. Vissa system utförs

*med fördröjning där driften har chans att undersöka orsaken till larm och därmed avstyra ett falsklarm, t ex en utrymning.
(132/161, 149/240, 198/402)*

- Det kommer gå åt mycket energi att driva terminalen
(136/184, 176/322)

Svar: Drift och underhåll kommer bli dyrare då moderna anläggningar ställer högre krav än i äldre anläggningar gällande inomhusklimat och säkerhet. Därmed ökar antalet installationer och kostnaden för drift och underhåll. (136/184, 176/322)

- Kommer det att finnas anställd personal på plats för att leda evakuering? (279/591)

Svar: Tanken är att ronderande personal ska finnas på plats. Vid larm ska räddningstjänst mm kallas till platsen. Utrymning sker genom så kallad självutrymning, detta innebär att trafikanter får meddelande om att utrymma via brandlarmet. Förutom detta kommer driftorganisationen att vägleda och påskynda utrymningen. (279/591)

Teknisk försörjning

Avloppsledning

- Gällande Stockholm Vattens flytt av avloppsledning så förutsätts att anslutningsnivåer/punkter för våra fastigheter inte förändras, dvs. att inte fastigheterna behöver pumpa sitt avlopp. Är det rätt tolkat? (154/264)?

Svar: Ändrade avloppsförhållanden rör Tranbodarne 11, vilken i dag har ett flertal avloppsanslutningar. Kommunens ambition är att dessa i dialog med fastighetsägaren ska kunna samlas och att pumpning ej ska behöva ske inom fastigheten. Projektering pågår för närvarande. (154/264)

- Driftstörningar för avloppstunneln kan leda till både stor olägenhet för många av stadens inneånare samt till stora utsläpp av orenat avloppsvatten till Mälaren och Saltsjön. Vid en eventuell flytt av tunneln ska den nya tunneln minst ha samma funktion och prestanda som dagens tunnel. Tunnelns längd får inte ökas i för stor omfattning eftersom en längdökning medför att tunneln får sämre lutning. Skarpa krökar, svackor eller sk. dykare accepteras inte och tunnelarean får inte minskas. Vid en eventuell flytt ska tunneln också planeras så att åtkomsten för att kunna sköta inspektion och underhåll kan upprätthållas eller helst

förbättras. Erforderliga tillstånd som krävs för att bygga en ny va-tunnel söks av kommunen. Detaljplanen ska utformas så att behövt planstöd för tunnelns nya läge ges.

(162/276)

Svar: Dialog förs kontinuerligt med SVAB om kraven på avloppstunneln och ett genomförandeavtal ska tecknas där den nya tunnelns utformning bestäms. Projekteringen sker i nära samarbete med SVAB. Fastighetsindelningsbestämmelser ger planstöd för tunnelns nya läge och rätt för huvudmannen att via ledningsrätt erhålla rådighet över utrymmet. (162/276)

- Spillvattentunneln som ska byggas under vår fastighet kommer medföra stor belastning och byggnaden kan försvagas. Det är därför viktigt att detaljerade utredningar görs för att skaderisken ska kunna bedömas, om fastighetens grundläggning behöver förstärkas osv. (320/671).

Svar: Sprängningsarbetena kommer att utföras enligt gällande standard, vilket innebär att ett kontrollprogram upprättas och att alla fastigheter inom minst 100 m avstånd från sprängningen besiktigas före och efter arbetena. Sprängningarna anpassas efter fastigheternas grundläggning. Gränsvärden kommer att finnas och kontrolleras i ovan nämnda kontrollprogram. (320/671)

EI/Tele

- Önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar den. (330/699)

Svar: Kommunen kommer hålla löpande kontakt med Skanova under projektets genomförande. (330/699)

Hälsa och säkerhet

Risk

Avstyrker bussgaraget pga säkerhetskäl. Vid en olycka (brand/krock) eller terrordåd i ett slutet rum, såsom föreslagen terminal, skulle skadeverkningarna bli katastrofala. Brandrisken med biogasbussar är för hög. I rusningstrafik kommer tusentals resenärer finnas där

och det kan bli katastrofala följder och en stor risk för panik. Ni har inte tänkt på rörelsehindrade, rullstolsburna, småbarnsföräldrar med vagn eller barn på armen. Att allt ska fungera perfekt vid en utrymning finns inte i verkligheten. Det är för få nödutgångar och för stor risk för brand. Anläggningen kan bli obrukbar. (95/17, 102/38, 110/57, 112/76, 120/106, 124/120, 127/127, 128/132, 133/169, 134/170, 136/177, 138/199, 139/200, 148/229, 149/243, 155/267, 156/270, 166/285, 168/289, 173/299, 175/315, 176/325, 178/332, 180/334, 186/361, 189/370, 189/371, 191/375, 197/395, 201/406, 204/439, 256/513, 258/520, 269/545, 273/557, 273/564, 276/578, 279/592, 284/603, 285/609, 293/626, 312/651, 320/658, 139/203, 173/305, 184/348, 184/349)

Svar:

Riskbedömning

Omfattande studier har gjorts av riskerna med föreslagen lokalisering och i samband med föreslagen utformning av anläggningen har lösningar för att hantera dessa risker inarbetats. En övergripande utredning av riskerna i anläggningen presenteras i handlingen Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) där även huvuddragen i det säkerhetskoncept som tagits fram finns beskrivet.

Terrordåd

Konsekvenserna vid ett terrordåd påverkas av många faktorer och slutsatser kring betydelsen av om utrymmet är slutet eller inte låter sig inte göras i generella termer. Det finns både för och nackdelar med att förlägga terminalen i berg, t ex genom att det ger ett skydd mot vissa typer av attentat och olyckor om de skulle inträffa i eller i närheten av Slussen. Skadans storlek påverkas i hög utsträckning av vilket form av attentat som utförts. Kollektivtrafiken i Stockholm präglas av miljöer med många människor i undermarksanläggningar, såsom tunnelbana och inom kort Citybanan. För att säkerställa en hög säkerhet mot terroristattentat kommer anläggningen att utformas med ett flertal åtgärder för att reducera denna risk, se kap 11 i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). Oavsett lokalisering kommer en bussterminal vara en plats där många människor finns samlade, vilket innebär att det alltid kommer att finnas en viss fara för att den utgör ett potentiellt mål för terrorhandling. Kommunen är medveten om att det finns risker förknippade med antagonistiska hot, vilka fortlöpande måste ses över och utvecklas. En fara för att personer kan skadas och få panik vid olyckor eller attentat är svår att helt undvika i anläggningar där många personer vistas.

Trafiksäkerhet

Riskerna kopplat till trafikering av bussterminalen har omsorgsfullt utvärderats och den föreslagna lösningen är utformad för att omhänderta dessa risker. Oavsett lokalisering innebär en bussterminal en anläggning där många människor är i rörelse och där det inte helt går att undvika fara för att människor kan komma till skada under olyckliga omständigheter. En kollision i terminalen är studerat samt vad som händer om det sker vid in- och utfarten. I handling Övergripande riskbedömning av alternativa lokaliseringar av bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna (C4-PM-800-0903) görs en övergripande genomgång av risker kopplat till olika lokaliseringar och där framgår också att riskbilden är komplex och att olika risker är olika stora för olika lokaliseringar.

Bränsle

Vilket drivmedel som kommer att användas i framtidens bussar kommer att ändras över tid. I nuläget är bedömningen att biogas ger miljömässigt stora fördelar framför flera andra bränslen. Vid planeringen av anläggningen har därför utgångspunkt tagits i att denna typ av bussar kan komma att trafikera terminalen. Enligt den dimensionering av säkerhetssystem som gjorts för anläggningen har det visat sig att det går att utforma anläggningen så att det uppfyller gällande säkerhetskrav, t ex i Boverket byggregler. Detta medför att det är möjligt att trafikera anläggningen med biogasbussar på ett säkert sätt, men innebär inte att biogas kommer att vara det bränsle som är dominerande i den fordonsflotta som kommer trafikera anläggningen. Texten i nuläget en snabb utveckling av bussar som helt eller delvis bygger på eldrift. Det är dock ovisst när denna typ av bussar kommer att finnas tillgängliga, varför det har säkerställts att det är möjligt att trafikera anläggningen med bränslen som i nuläget har så liten klimatpåverkan som möjligt. Riskpåverkan från bussar som drivs med fossila bränslen såsom diesel har också studerats i riskbedömningen.

Konsekvenserna av biogasbränder i undermarksanläggningar har studerats i detalj i samband med utformning av anläggningens säkerhetskoncept och finns översiktligt presenterat i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902).

Utrymning

Vid brand i busskörytan finns det flera utrymningsalternativ bland annat till väntytan via utrymningsdörrar. Bussterminalen utförs med många utrymningsvägar som tillser en god utrymning. Terminalen utförs även med vattensprinkler och har bland annat

utrymningshissar för personer med nedsatta funktion. Anläggningen utformas så att alla ska kunna utrymma den på ett säkert sätt.

Ett flertal riskreducerande åtgärder föreslås för att reducera risknivån till acceptabla nivåer. Riskpåverkan i både huvudalternativet och nollalternativet bedöms vara likartad och inte överskrida acceptabla nivåer, givet att lämpliga åtgärder genomförs. Vid dimensioneringen av brandskyddet har det beaktats att olika tekniska system kan felfunkera i enlighet med Boverkets byggregler.

Säkerheten i anläggningen regleras bl a genom Plan- och bygglagen där krav ställs på anläggningens väsentliga tekniska egenskapskrav, där säkerhet är ett av de viktigaste. Byggherren ansvarar för att dessa krav uppfylls och stadsbyggnadskontoret har tillsynsansvaret.

(95/17, 102/38, 110/57, 112/76, 120/106, 124/120, 127/127, 128/132, 133/169, 134/170, 136/177, 138/199, 139/200, 148/229, 149/243, 155/267, 156/270, 166/285, 168/289, 173/299, 175/315, 176/325, 178/332, 180/334, 186/361, 189/370, 189/371, 191/375, 197/395, 201/406, 204/439, 256/513, 258/520, 269/545, 273/557, 273/564, 276/578, 279/592, 284/603, 285/609, 293/626, 312/651, 320/658, 139/203, 173/305, 184/348, 184/349

- I avsnittet "antagonistiska hot" saknas analys av "påverkan av ventilationssystemet" (ex. spridning av giftgas). (185/357)

Svar: Bland de antagonistiska hot som identifierats finns påverkan på ventilationssystemet medtaget. I handlingen Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) framgår t ex att någon typ av detektion i ventilationssystemet är planerad, men det är i dagsläget oklart vilken typ. Dessa frågor är under utredning i projektet. Antagonistiska handlingar har beaktats i systemhandlingen och detaljer om utformning gällande flödes hastighet, utspädning, detektion i kanalisation och liknande kommer ske i kommande ventilationsprojektering. (185/357)

- Det sägs inget om brandmyndigheternas negativa inställning till terminalbygget i planhandlingen. (279/587)

Svar: Storstockholms brandförsvaret har under hela planarbetet varit en delaktig part och lämnat eget yttrande under samrådet. (279/587)

- Jag är oroad över den risk som uppstår för mig som resenär i den nya bussterminalen. Kräver att ni säkerställer att det finns en säker, och med låg risk, lösning för mig i gatuplanet

och vid infart i berget samt när bussarna lämnar och hämtar mig där. (121/108)

Svar: Bussterminalen har flera säkra utgångar och det finns hissar för de som vill eller behöver det till markplan. Ett säkerhetskoncept finns utarbetat för terminalen. Omfattande studier har gjorts av riskerna med föreslagen lokalisering och i samband med föreslagen utformning av anläggningen har lösningar för att hantera dessa risker inarbetats. En övergripande utredning av riskerna i anläggningen presenteras i handling Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) där även huvuddragen i det säkerhetskoncept som tagits fram finns beskrivet. (121/108)

- De aspekter som bättre borde ha beaktats i detaljplanen är säkerhetsfrågorna och konsekvenserna för omkringliggande områden. (312/650)

Svar: Konsekvenserna av planförslagets genomförande beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Där omfattas planområdet och angränsande områden. (312/650)

- Vid driftstopp på rulltrappor och hissar blir det omöjligt för rörelsehindrade och barnvagnsförare att ta sig upp (110/58)

Svar: Vid ett driftstopp finns åtgärder vidtagna som säkerställer att det går att ta sig ut ur terminalen. Hissarna är dubblerade både i östra utrymningsvägen och i den västra entrén. Hissarna är strömförsörjda med reservkraft. Rulltrappor är flera varpå redundans är inbyggt, dessa har även nödström i 30 min dvs tillräckligt för alla resenärer att ta sig ut vid ett driftstopp. (110/58)

- Antalet samtidiga passagerare i terminalen är underskattat. Varför har siffran minskats från 7600 (i brandskyddsbeskrivningen från 2011) till 5000 i planhandlingen nu? (132/145)

Svar: Anläggningen dimensioneras för ett maxantal av 5000 personer, åtgärder vidtas när maxantalet är uppfyllt genom att terminalen stängs för inpassering. Den troligaste orsaken till att anläggningen når max är att bussarna inte kan komma ut hur anläggningen t ex vid snöstorm, stora störningar på vägnätet. Det gjordes en bedömning att detta är sällan förekommande varpå anläggningen inte dimensioneras för mer än 5000 personer. (132/145)

- Avsnittet om risk och säkerhet känns undermåligt i planhandlingen. Det hade kunnat förtydligas kring olika begrepp som används. Exempelvis så talas det om "acceptabla nivåer" utan att ge någon liknelse. (279/588)

Svar: Riskanalysen kommer att kompletteras med en begreppslista. (279/588)

- Riskanalysen är svårläst och svårtolkad för beslutsfattare. (203/423, 123/110)

Svar: Referenser som har använts till riskutredningen kommer eventuellt att tillgängliggöras vilket kommer göra riskanalysen mer lättförståelig. En förenklad sammanfattning av det huvudsakliga innehållet i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) finns i miljökonsekvensbeskrivningens huvuddel, se "Icke teknisk sammanfattning" samt kap 7.3 Risk och Säkerhet. Det är ett generellt problem att det krävs fackkunskaper för att tolka sakinnehåll. (203/423, 123/110)

- Riskvärderingen bygger i huvudsak på kvantitativa riskmått (risknivå) och ett bredare perspektiv behövs. (123/111, 175/312)

Svar: Riskutredningen är utformad enligt de riktlinjer och kvalitetskrav som ställts från Länsstyrelsen i Stockholm och Storstockholms brandförvar. (123/111, 175/312)

- Riskbedömnings-rapporten beskriver inte alls hur risknivån beräknats, vilket strider mot god praxis. (123/112)

Svar: Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) ger en övergripande bild av den samlade riskbilden. Handlingen Riskanalys fordonsgas besvarar flera av de frågor som lyfts. Detta underlag kommer att bifogas planhandlingarna. (123/112)

- Enligt den standard som brukar användas (Det Norske Veritas, DNV) vid framräkning av risk är risken så hög att den inte skulle vara acceptabel. I stället har man räknat fram ett eget unikt riskkriterium för detta projekt för att visa att risken inte är högre än att den går att hantera med stöd av åtgärder. Ett sådant val, att ta fram ett eget kriterium, borde inte ligga i händerna på konsulter eller tjänstemän utan ske av politiker, vilka är de som är ansvariga och fattar beslut. Acceptanskriterier saknas för riskbedömningen. Det verkar som att man först valt terminaltyp och sedan försöker visa okända formler och regler för att risknivån kan anses acceptabel. (123/113, 203/422, 230/482, 320/660, 139/201, 181/337)

Svar: Det formella beslutet om att planen uppfyller krav för att medföra lämplig markanvändning enligt PBL fattas av stadsbyggnadsnämnden utifrån det underlag som tas fram av kommunala tjänstemän och sakkunniga under planläggningsprocessen. Det är den beslutsordning som finns i

plan- och bygglagen och omfattar även detta projekt. Dessutom har Trafikförvaltningen fastslagit vilken acceptabel risk som gäller för anläggningen. Då nationella acceptanskriterier för denna tillämpning saknas har ett projektspecifikt acceptanskriterium (handling C4-PM-800-0901) tagits fram och fastställts av Trafikförvaltningen. Acceptanskriteriet återfinns som bilaga i MKB:n.

Utformningen av anläggningen är en iterativ process. Det är inte möjligt att utgå från en riskanalys och sedan komma fram till en bra anläggning. Däremot kan riskanalys göras av olika alternativ, men det är många faktorer som styr vilken terminaltyp som är lämplig i ett specifikt fall och vilken lokalisering som är lämplig. I många fall studeras olika sådana i förstudier. I samband med programarbetet för Slussen har en studie gjorts av olika terminaltyper, men det finns även ett antal olika alternativ belysta som alternativ i miljökonsekvensbeskrivningen. Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902) avgränsas till att omfatta huvudalternativet (dvs planförslaget), nollalternativet och nuläget. I handlingen Övergripande riskbedömning av alternativa lokaliseringar av bussterminal för Nacka- och Värmdöbusarna (C4-PM-800-0903) belyses riskerna med olika lokalisering av bussterminalen. I den föreslagna anläggningen har utformningen i hög utsträckning påverkats av arbetet med riskanalys och att utreda säkerhetsfrågor. Däremot är syftet med handlingen som redovisas i MKB:n att redovisa resultatet av hur riskbilden ser ut för den föreslagna lösningen och inte att redogöra för den iterativa arbetsprocessen med utformningen av anläggningen.

Riskerna kopplat till trafikering av bussterminalen har omsorgsfullt utvärderats och den föreslagna lösningen är utformad för att omhänderta dessa risker. Oavsett lokalisering innebär en bussterminal en anläggning där många människor är i rörelse och där det inte helt går att undvika fara för att människor kan komma till skada under olyckliga omständigheter. Utformningen är i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer. (123/113, 203/422, 230/482, 320/660, 139/201, 181/337)

- Det finns påtagliga svagheter och osäkerheter i beräkningen av risknivån. Exempelvis skulle antalet döda i en olycka avsevärt kunna överskrida de 100 som anges som högsta troliga dödstal i rapporten. (Siffran i sig framgår inte i text utan går bara att utläsa ur ett diagram) (123/114)

Svar: En förtydligande beskrivning gällande beräkningen och dess resultat kommer att göras. (123/114)

- Beskrivningen av säkerhetskonceptet för terminalen innehåller tekniska och organisatoriska delar. I riskvärderingen antas att detta är genomfört och att det fungerar felfritt, vilket uttrycks på olika sätt. I praktiken fungerar aldrig sådana system helt perfekt, vilket man är väl medveten om i branscher som kärnkraft, kemisk industri och flyg. Där finns det en metodik att noggrant beakta mänskliga, tekniska och organisatoriska fel (ofta kallad MTO). Detta lyser med sin frånvaro i riskbedömningsrapporten. Det är därför viktigt att analysera denna problematik omsorgsfullt, eftersom den skulle kunna ge en avsevärd ökning av risknivån. (123/115)

Svar: I detta skede av planprocessen finns begränsade möjligheter att noggrant beakta t ex organisatoriska fel eftersom begränsad kunskap finns om den framtida driftorganisationen. Fokus i detta skede är att fastsätta förutsättningarna för markanvändandet och hur erforderliga tekniska krav kan specificeras på anläggningen. Mänskliga aspekter beaktas i detalj när det gäller t ex utrymningsdimensionering. Däremot lämpar sig inte den föreslagna metodiken av flera olika skäl. (123/115)

Utrymning

- Utrymningen tar inte hänsyn till att det finns bussar på trafikytan. De illustrationer som finns i dokumentet visar hur människor vid en evakuering rör sig över en tom kör yta utan bussar. Bussarna och deras placering är en avgörande faktor vid beräkning av utrymningshastigheten. Vid en evakuering kan bussar finnas vid hållplatserna, på körytorna och även framför en nödutgång. (132/146)

Svar: Beräkningar syftar till att säkerställa att tid för att utrymma inte överskrider tiden för kritiska förhållanden. Beräkningarna är gjorda utan bussar placerade på busskörytan, eftersom bedömningen gjorts att detta inte påverkar utrymningstiderna. Krav ställs i X4-TB-800-0101 (avsnitt 4.4) på att utrymningsvägar från resenärsytorna och busskörytorna ska ha ett minsta passagemått om 1,20 meter och utrymningsvägarna får inte bli smalare i utrymningsvägens riktning. Där många personer behöver passera mellan uppställda bussar ska det regelbundet finnas ett fritt avstånd mellan bussarna om 1,20 meter. Det medför att om bussarna läggs in i modellen kommer de inte att påverka de tider som studeras (dvs tiden att tömma vänthallen då rulltrappa är blockerad). I denna typ av lokal är det sällan gångtider som blir dimensionerande, utan i stället den tid som personer behöver stå i kö innan passage av utrymningsväg. (132/146)

- Planhandlingen behöver förtydligas kring hur lång tid det tar att utrymma terminalen, hur funktionshindrade m.fl. grupper tar sig ut? (279/590)

Svar: Handlingarna uppdateras med information om hur lång tid det tar att utrymma anläggningen. (279/590)

- Hur ska jag komma ut ur garaget om det börjar brinna? (109/56)

Svar: Via någon av de flertal utrymningsvägar som finns i anläggningen. I projekteringen av anläggningen har en utrymningsstrategi tagits fram, vilket inkluderar ett stort antal utrymningsvägar, utrustning för varseblivning t.ex utrymningslarm, skyltning m.m. När anläggningen är i drift kommer det tydligt framgå av utrymningssskyltar och utrymningsplaner hur man skall bete sig vid en utrymningsituation, vart utrymningsvägar finns. Det kommer även finns ett talat meddelande som ger instruktioner vid en nödsituation. (109/56)

- Kapaciteten hos utrymningsvägen vid Lokattens trappor är begränsad genom trånga passager och många trappor. Den kan därför inte ta hela utrymningsbehovet. (132/147)

Svar: Utförda utrymnings-simuleringar visar att utrymningsbehovet är uppfyllt. En utrymningsväg ska inte ta alla resenärer. (132/147)

- Det finns en risk att nödutgångarna norr om trafikytan kan bli svåra att hitta, då de kan vara blockerade av bussar, som förutsätts stanna där de finns när larmet går. Rörelsehindrade och personer med barnvagn har svårt att utrymma terminalen. Utrymningsvägen vid Lokattens trappor består av trånga passager och många trappor och är därför inte heller tillgänglig för människor som har svårt att ta sig fram. Risk det skapas instängda platser med mycket folk och begränsande skydds- & flyktmöjligheter. (132/148, 136/179, 173/307, 175/315, 178/333, 180/334, 182/341, 185/355, 187/363, 190/373, 198/398, 203/424, 230/486, 256/516, 273/559, 173/304, 182/338)

Svar: För att säkerställa goda utrymningsmöjligheter så finns flera av varandra oberoende utrymningsvägar. Vid brand i busskörytan finns det flera utrymningsalternativ bland annat till väntytan via utrymningsdörrar. Frågan kommer att behandlas vidare och kan exempelvis förtydligas med att tillse att bussar inte stannar framför utrymningsvägar. T ex kommer det att finns brand och utrymningslarm med talat meddelande, vägledande markeringar, skyltning, belysning etc. Det finns flera alternativa utrymningsvägar i terminalen.

I utrymningskonceptet finns flera utrymningsvägar som är tillgängliga för personer med funktionsnedsättningar. Det stämmer att vissa utrymningsvägar innehåller trappor, alla utrymningsvägar som har utrymningshissar eller är tillgängliga på annat sätt för personer med funktionsnedsättning kommer att märkas upp med speciella vägledande markeringar.

Ett omfattande arbete har lagts ned på att ta fram ett ändamålsenligt och heltäckande brandskydd för anläggningen. Det inbegriper bl a egen brandcell, utrymningslarm, nödbelysning, vattensprinkler, brandgasventilation, branddetektionssystem med påföljande larm, gasdetektionssystem med påföljande larm, EX-utförande av bussterminalens tekniska system i taknivå, system för trafikstyrning samt övervakningskamera, CCTV (closed-circuit television), se avsnitt 4.2 samt 11 i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). (132/148, 136/179, 173/307, 175/315, 178/333, 180/334, 182/341, 185/355, 187/363, 190/373, 198/398, 203/424, 230/486, 256/516, 273/559, 173/304, 182/338)

- Räddningstjänstens insatsmöjligheter är begränsande på grund av att deras fordon och insats i huvudsak är tänkt att ske via den enda infarten för fordon, den 250 m långa rampen. Det finns en stor risk med att rampen kan bli blockerad vid en olycka och hur är det då tänkt att räddningstjänsten ska nå in i terminalen. Om riskerna för personalen är för stora, exempelvis utsläpp av biogas, sker ingen insats av räddningstjänsten. Infartsrampens utrymningsfält är underdimensionerat. Mellan körfälten i rampen finns en 0,5 m bred upphöjning avsedd för utrymning i händelse av brand eller stopp i trafiken. Remsan upphör innan rampen når gatuplanet. Remsans bredd gör att den lätt kommer bli blockerad vid användning. Bussar kan blockera rampen. Utrymning med rullstol är inte möjlig. I situationer där riskerna för personalen blir för stora, till exempel vid utsläpp i av biogas, kommer räddningstjänsten inte att ingripa. (132/149, 132/159, 136/178, 187/365, 149/233, 149/238, 173/306, 176/324, 193/378, 256/515 , 273/565) (132/151)

Svar: Insatsstrategin har utarbetats i dialog med SBFF. I den framtagna utrymningsstrategin är tanken att de bussar som är på väg ut ur bussterminalen försätter sin ordinarie färd varpå ett körfält blir fritt att använda för utrymning. Utrymningsstrategin bygger även på att en utrymningsväg kan vara blockerad, dvs utrymningsberäkningar genomförs där en utrymningsväg blockeras.

Detta är även gjort i infarts och utfartstunnelns utrymningsvägar. Mellan körfälten i rampen finns en 1,5 m bred upphöjning (mittrefug) avsedd för utrymning i händelse av brand eller stopp i trafiken. (132/149, 132/159, 136/178, 187/365, 149/233, 149/238, 173/306, 176/324, 193/378, 256/515, 273/565) (132/151)

- Vid utrymning via rampen saknas det en uppsamlingsplats vid Stadsgårdsleden. (132/150)

Svar: Uppsamlingsplats är inte utpekad för någon del av terminalen i detta skede och ett eventuellt behov av detta kommer tas om hand senare i projektet. (132/150)

- Vad som händer om utrymningen inte är avklarad inom 8 minuter är inte utrett. (132/154, 265/536) (265/534)

Svar: Det ställs inga krav på att utrymningen skall vara avklarad inom 8 minuter. Däremot anges som allmänt råd i Boverkets byggregler att maximala kötiden inte bör överstiga 8 minuter. Kötiden dimensioneras så att den inte överstiger 8 minuter i anläggningen, utrymningstiden kan dock överstiga denna tid. Utrymningen dimensioneras efter att den tillgängliga tiden för utrymning ska vara längre än tiden till att kritiska förhållanden uppstår. (132/154, 265/536) (265/534)

- Utrymningen av rörelsehindrade har inte utretts ordentligt, och materialet hänvisar till att personer ska vänta i entréerna till väntsalsytan. Säkra utrymnen där man kan avvakta undsättning saknas. (132/155)

Svar: BBR föreskriver att publika lokaler som är försedda med automatiskt släcksystem inte behöver förses med utrymningsplats. Bussterminalen är försedd med automatisk vattensprinkler, automatisk brandgasventilation, utrymningsplats och dessutom utrymningshissar. D v s bussterminalen uppfyller BBRs krav. Framtagen skyddslösning har en högre skyddsnivå för handikappade än vad som krävs i BBR. T ex att hissarna från vänthallsplan ska klara krav för utrymning. Ytterligare skydd för att beakta personer med nedsatt hörsel, syn eller psykiska funktionshinder vid utformning av det byggnadstekniska brandskyddet kommer hanteras i samråd med Trafikförvaltningen. (132/155)

- Trafiksituationen i terminalen är komplicerad och marginalerna är små. Hur har kollisionsrisken beaktats i avseende av backande bussar mot passerande trafik, små marginaler, brantare ramp än vad SL:s riktlinjer säger och vänstertrafik? (132/157, 317/686)

Svar: Riskerna kopplat till trafikering av bussterminalen har omsorgsfullt utvärderats och den föreslagna lösningen är utformad för att hantera dessa risker. Oavsett lokalisering innebär en bussterminal en anläggning där många människor är i rörelse och där det inte helt går att undvika fara för att människor kan komma till skada under olyckliga omständigheter. Utformningen är i enlighet med trafikförvaltningens riktlinjer. (132/157, 317/686)

- *Haverikommissionens rapport från en brand i två biogasbussar i Helsingborg i februari 2012 har inte tagits med som underlagsmaterial, och därav har erfarenheterna från den inte använts. Denna rapport tydliggör viktig kunskap om brand i biogasbussar som borde tas med i arbetet för bussterminalen. Även en brand i buss i Göteborg 2016-07-12. (132/158, 149/237, 173/298, 195/386, 198/400, 203/425, 261/527, 271/548, 273/562, 280/594, 286/610, 315/682, 316/683, 132/160, 149/239, 198/401, 230/478)*

Svar: Haverikommissionens rapport tillför inget nytt i sak.

Haverikommissionens sammanfattning och rekommendationer berör överhuvudtaget inte bussarnas system för fordonsgas.

Haverikommissionens rekommendationer berör

- räddningstjänsten rutiner vid insats i bussar och i bussar med fordonsgas

- fasta släcksystem för motorrum i bussar

- kontroll av släcksystems funktion i den ordinarie fordonsbesiktningen

- yrkesförarutbildningen för bussförare utökas och anpassas med övning inom brandsäkerhet och utrymning.

Inget av ovanstående är åtgärder som kan regleras i detaljplanen.

Det utrymningsförsök som Haverikommissionen gjorde var inte representativ för gruppen trafikanter, utan skulle ses som representativ för en ur utrymningssynpunkt långsammare grupp (samtliga var i åldern 59 till 93 år och några hade så stora synfel att de inte kunde förflytta sig utan ledsagare mm). Utrymningstid från buss är bedömd utifrån 75 personer per buss och bygger på rapporten ” Utrymningsförsök av passagerare ur buss vid brand och brandtillbud samt antalet bränder och brandtillbud i bussar i Sverige ” som är skriven av Albertsson, Björnstig, Petzäll, Falkmer & Näsman.

Händelseförloppet vid incidenten i Göteborg täcks väl in av den riskanalys för biogasbussar som finns upprättad. Slutsatserna från utredningarna från incidenten i Göteborg kommer att beaktas i det vidare arbetet med utformningen av bussterminalen. (132/158, 149/237, 173/298, 198/400, 203/425, 261/527, 271/548, 195/386,

273/562, 280/594, 286/610, 315/682, 316/683, 132/160, 149/239, 198,401, 230/478)

- En samlad helhetsbedömning enligt Boverkets allmänna råd av brandskyddet har inte gjorts. En sådan anses särskilt viktigt i Boverkets anvisningar. I en helhetsbedömning bör det ingå så kallade dominoeffekter, till exempel att en brinnande buss anständer flera bussar i serie. (132/152, 132/153, 149/234, 166/284)

Svar: Projekteringen av brandskyddet efterlever samtliga funktionskrav i Boverkets byggregler, både genom tillämpning av allmänna råd och genom andra lösningar och metoder vilka är en annan möjlighet att uppfylla funktionskrav. Att fördjupade utredningar med fokus på vissa områden har utförts är inte en intäkt att ett helhetsperspektiv saknas. Brandspridning från en buss till en annan buss har beaktats. Sådana scenarier har analyserats och skyddslösningen med sprinklersystemet är utformat för att hindra brandspridning från buss till buss. (132/152, 132/153, 149/234, 166/284)

- Det bör framgå att remissinstanserna som ansvarar för brandskyddsfrågor är kritiska till bergrummet som lösning för bussterminalen då det inte finns praktisk erfarenhet av att bekämpa brand i en bussterminal i ett berg. (185/351)

Svar: Det framgår i riskutredningen och i inkomna remisser från räddningstjänsten att det är svårare att göra insatser under mark. Ett förtydligande i riskutredningen kommer göras. (185/351)

- Beslutsfattarna verkar inte känna till sitt ansvar, att det är de som tar ställning till om risken i terminalen är acceptabel eller inte. Har de som ska besluta fått ett rimligt underlag som de kan stå för? I tidigare hemligstämplad rapport från förra planförslaget står det "Om beslutsfattarna bedömer att risknivån i bussterminalen anses vara för hög är ett förslag på riskreducerande åtgärder att inte trafikera bussterminalen med fordonsgasdrivna fordon. Brandexperterna på SSBF är överkörda. Storstockholms brandförsvaret är inte högsta kontrollorgan för brandsäkerheten, utan byggnadsnämnden, vilket yttranden ifrågasätter och starkt kritiserar. Det behövs en begriplig, objektiv och o censurerad beskrivning av riskerna med att bygga terminalen i berget som beslutsfattare kan ta del av för att avgöra om risknivån är acceptabel. (132/166, 173/308, 195/393, 203/418, 273/560, 278/582, 320/675, 185/356)

Svar: Beslut om acceptabel risknivå i anläggningen har fastställts av Trafikförvaltningen och Stockholm Stad. Till planhandlingarna finns en riskbedömning bilagd som utformats enligt kvalitetskrav och riktlinjer från Länsstyrelsen och Storstockholms Brandförsvär.

Samråd med SSBF har skett kontinuerligt i projekteringen av anläggningen där de har getts möjlighet att påverka utformningen av anläggningen avseende insats etc.

Det formella beslutet om att planen uppfyller krav för att medföra lämplig markanvändning enligt PBL fattas av stadsbyggnadsnämnden utifrån det underlag som tas fram av kommunala tjänstemän bistådda av sakkunniga under planläggningsprocessen. Det är den beslutsordning som finns i plan- och bygglagen och omfattar även detta projekt.

Räddningstjänsten har till uppgift att bistå med expertis och sakkunskap om både olyckor och insatser under planprocessen och utformning av anläggningen. Krav på sådant samråd och samverkan ställs både i miljöbalken och byggreglerna av flera skäl; dels för att de har omfattande kunskap inom området och dels för att anläggningens insatsstödjande system behöver anpassas utifrån deras behov och förmåga. Räddningstjänsten fattar inga formella beslut eller lämnar något godkännande i detta skede. Detaljplanen beslutas av stadsbyggnadsnämnden. I driftskedet bedriver räddningstjänsten tillsyn enligt lag- och skydd mot olyckor och har då mandat att skriva föreläggande på delegation av räddningsnämnden.

I beslutsunderlaget som planhandlingarna utgör har en omfattande genomlysning av riskfrågorna gjorts och handlingen "Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902)" utgör bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen vilken uppfyller kvalitetskraven på riskbedömningar som ställs från Länsstyrelsen i Stockholm samt Storstockholms brandförsvärsförbund. Dessutom sker dessutom en förenklad beskrivning av riskerna i miljökonsekvensbeskrivningen för att underlätta förståelsen, se "Icke teknisk sammanfattning" samt kap 7.3 Risk och Säkerhet. En brist i det underlag som finns framtaget är att det inte i detalj redovisas hur riskerna förknippade med fordonsgas beräknas (dvs bakomliggande antaganden, modellval m.m.) eftersom detta finns i en handling som utgör underlag till systemhandlingen och inte är allmänt tillgänglig.

En tydlig bedömningsgrund för vad som är acceptabel risk eller inte för denna typ av anläggning finns inte presenterad av centrala myndigheter. För det aktuella projektet har därför projektspecifika acceptanskriterier tagits fram och beslutats av Trafikförvaltningen och Stockholm Stad. En riskutredning finns framtagen (handling Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902)) vilket ingår som en bilaga till MKB vilken även sammanfattas i MKB:n. Dessutom finns en utredning som ligger till grund för acceptabel risk. Riskutredningen är utformad enligt de riktlinjer och kvalitetskrav som ställts från bl a Länsstyrelsen i Stockholm och Storstockholms brandförsvaret. (132/166, 173/308, 195/393, 203/418, 273/560, 278/582, 320/675, 185/356)

- Utrymningen av rörelsehindrade kan bli svår. Mellan 250-400 personer kommer inte själva klara trappor vid en nödsituation i terminalen. Deras situation är inte tillräckligt beaktad. Detta utgör en fara för dem själva, men även för andra eftersom de kan blockera utrymningsvägar. (149/235)

Svar: I utrymningsdimensioneringen av bussterminalen finns dels rulltrappor med nödströmsförsörjning att tillgå och utrymningshissar med reservkraft. Personer med nedsatt rörelseförmåga är beaktade i utrymningsdimensioneringen (149/235)

- I riskbedömningen framgår att man tagit hänsyn till gasdrivna fordon (biogas) som används idag och som kommer öka. På sikt är det troligt att framtidens bussar kommer drivas med flytande vätgas som det miljövänligaste drivmedlet. Det framgår inte av riskbedömningen om man tagit hänsyn till detta drivmedel. Om inte borde även detta utredas hur det kan bli möjligt. (169/293)

Svar: I riskbedömningen har inte vätgas utretts. Det finns inte möjlighet att utreda alla möjliga framtida bränslen. Anläggningen projekteras utifrån vissa förutsättningar. Om dessa kommer att förändras i framtiden kommer det bli nödvändigt att utvärdera konsekvenserna av dessa innan driftförutsättningarna ändras. (169/293)

- Detaljplanen saknar generellt ett säkerhetstänkande både beträffande undermarksanläggningen och överdäckningen av Stadsgårdsleden. Vilken är en ett-rörs tunnel med fem körfält och evakueringsmöjligheter på ena sidan av tunneln och en t-korsning i uppförslut. (173/300)

Svar: Ett omfattande arbete har lagts ned på att ta fram ett ändamålsenligt och heltäckande säkerhetskoncept för

bussterminalen. Detta finns övergripande redovisat i handlingen Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). (173/300)

- Det borde kanske kommenterats och analyserats i detaljplanen varför man i Helsingfors förbjudit gasbussar i en underjordisk terminal belägen intill ett shoppingcenter. (173/301, 184/347)

Svar: Beslutet i Helsingfors är ett politiskt beslut som inte finner stöd i tekniska utredningar. (173/301, 184/347)

- Det är viktigt att utvärdera terminalens vistelsemiljö med det djupa läget i ett bergrum med flera nivåer. Vid en trafikincident eller ev brand kan rädsla och känslan av instängdhet påverka handlingsmönster och rationellt tänkande. Terminalen är även bussförarnas arbetsmiljö och stressrelaterad (risk för köbildning vid infartsramp, dockningsmodellen bäddar för stress vid backning, bussflottan utgörs till stor del av ledbussar, vid en trafik- eller brandincident är förarens agerande och säkerhetskunnande helt avgörande för brandförloppet utveckling, samtidigt ska föraren se till att resenärerna utrymmer bussen). (173/302)

Svar: Förarnas utbildning och stressrelaterade åtgärder åligger verksamhetsutövaren. Gällande gestaltningen av vistelsemiljön så regleras det inte i detaljplanen, utan tas om hand i bygglovet. (173/302)

- Räcker sprinklers om det blir en brand eller explosion? (182/340)

Svar: För att minska risken för stora bränder och explosioner i de körytor där bussarna trafikerar installeras ett deluge-sprinklersystem med ett flöde på 15 mm/min, detta ger ett mycket gott skydd för att undvika allvarliga bränder som även kan leda till explosioner. (182/340)

- En brand i terminalen kommer att uppstå, frågan är när? (183/345)

Svar: Det går inte helt att eliminera sannolikheten för att en brand kan uppstå, men ett säkerhetskoncept finns framtaget med åtskilliga olycksförebyggande såväl som skadeförebyggande och skadebegränsade åtgärder. Dessa åtgärder utgör ett säkerhetskoncept vilket översiktligt presentera i handlingen Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). (183/345)

- Det saknas analys av trafiksäkerhetsproblemet med passagerare på fel sida om stängda glasdörrar vid avgångsplatserna i bussterminalen. I avsnittet "risk och säkerhet" görs ett idealiserat och icke erfarenhetsbaserat påstående att passagerare inte rör sig i utrymmet för bussarna. Tänk bland annat på alla turister vid Slussen som ska till färjorna som går fel och frågar efter rätt buss osv. (185/354)

Svar: Utrymning kommer alltid att kunna ske då alla utrymningsvägar utförs olåsta. Utrymning från busskörytorna kan dels ske via utrymningsvägar till Stadsgårdsleden samt in till vänthallen och därifrån via entéerna eller särskilda utrymningsvägar. (185/354)

- Terminalen är riskfylld för passagerare och bussförare. Utformningen måste i förväg prövas av bussförarnas skyddsombud. Om skyddsombuden inte godkänner den ska den inte byggas. (204/443)

Svar: Framtida skyddsombud har ingen formell roll i planprocessen. Däremot ställs långtgående krav i arbetsmiljölagsstiftningen på att arbetstagarnas arbetsmiljö skall beaktas och säkerställas i ett tidigt skede i projektet genom bl a BAS-P och BAS-U. Sådana funktioner är verksamma i projektet. (204/443)

- Vid en brand riskerar utrymningen ta för lång tid. (256/514)

Svar: Anläggningens utrymningssäkerhet uppfyller kraven i Boverkets byggregler. (256/514)

- Hur kommer räddningspersonal att kunna undsätta alla passagerare vid kraftig rökbildning som även kraftigt försämrar sikten? (265/535) (132/156, 265/539, 279/591)

Svar: Anläggningen dimensioneras för självutrymning. Med hjälp av flera insatsstödjande system finns goda möjligheter att en brand begränsas i ett tidigt skede, t ex genom att sprinklersystemet begränsar eller helt släcker branden. Som komplement finns brandcellsgränser och brandgasventilation som gör att goda siktförhållanden säkerställs vilket underlättar både utrymning och insats. (265/535) (132/156, 265/539, 279/591)

- Utrymningen verkar ha planerats för att ske genom passagerarhallen. Detta måste innebära att dörrar-

/glaspartierna ska ha möjlighet att släppa igenom alla människor samtidigt som dessa ska hålla tätt mot hetta och rök samt motstå brand och explosioner. Hittills verkar enbart teoretiska tester ha förekommit?! (265/538, 132/162)

Svar: Framtagna lösningar finns för avskiljande partier som både klarar brand och explosion. Dörrarnas (slagdörrar) utgångsläge är stängda och öppnas när en buss släpper av resenärer som ska gå in till vänthallen. Därefter stängs dörrarna igen. Dessa dörrar är brandklassade. Anläggning kommer att ha ett brandgasventilations-system som säkerställer brandgasspridning mellan brandcellerna begränsas så att utrymningen inte påverkas. Tester har genomförts. (265/538, 132/162)

- Vad stoppar tillströmningen av resenärer när det blir en brand vid högtrafik? (273/558)

Svar: Detaljerad utformning av anläggningens alla funktioner är inte klar i detta skede i planprocessen. I detta skede har ett säkerhetskoncept tagits fram med förutsättning att personantalet kommer att kunna begränsas. Begränsning av personantal i denna typ av anläggning går att lösa på flera olika sätt, t ex genom tekniska eller organisatoriska (agerande från driftorganisationen och/eller väktare). (273/558)

- Jag vill veta exakt handlingsprogram om en gasbussbrand inträffar. (273/563)

Svar: I nuvarande skede finns ingen handlingsplan framtagen för hur detta ska ske i detalj. I grova drag kommer branddetektionen i anläggningen att detektera brand alternativt larmar bussföraren, därefter startas deluge-släcksystemet samt att utrymningslarmet aktiveras, brandventilationen aktiveras, räddningstjänst larmas, driftorganisationen påbörjar att hjälpa till med utrymning etc. Förutom detta kommer även infarten att stängas samt en rad andra funktioner aktiveras. Detaljerad utformning tas fram i bygghandlingsskedet. (273/563)

- Kan biogasbussar ersättas av bussar med andra drivmedel? Risken för kärlsprängning skulle minska, men risken för brand kvarstår. Hur är det med elbussar? Nej till biogasbussar i brandfarlig tunnel (120/106, 132/167, 279/589)

Svar: Vilket drivmedel som kommer att användas i framtidens bussar kommer att ändras över tid. I nuläget är bedömningen att biogas ger miljömässigt stora fördelar framför flera andra bränslen. Vid planeringen av anläggningen har därför utgångspunkt tagits i att denna typ av bussar kan komma att trafikera terminalen. Enligt den dimensionering av säkerhetssystem

som gjorts för anläggningen har det visat sig att det går att utforma anläggningen så att det uppfyller gällande säkerhetskrav, t ex i Boverket byggregler. Detta medför att det är möjligt att trafikera anläggningen med biogasbussar på ett säkert sätt, men innebär inte att biogas kommer att vara det bränsle som är dominerande i den fordonsflotta som kommer trafikera anläggningen. T ex sker i nuläget en snabb utveckling av bussar som helt eller delvis bygger på eldrift. Det är dock ovisst när denna typ av bussar kommer att finnas tillgängliga, varför det har säkerställts att det är möjligt att trafikera anläggningen med bränslen som i nuläget har så liten klimatpåverkan som möjligt. Riskpåverkan från bussar som drivs med fossila bränslen såsom diesel har också studerats i riskbedömningen. (120/106, 132/167, 279/589)

- Utrymningsvägarna är underdimensionerade (312/652)

Svar: Enligt de utredningar och beräkningar som gjorts i samband med systemhandlingsprojekteringen så uppfyller anläggningens utrymningskoncept kraven i utrymningsvägarnas kapacitet, tillgänglighet, bredd m.m. enligt Boverkets byggregler vilket är normgivande. Detta innebär att utrymningsvägarna inte är underdimensionerade utan uppfyller de förväntningar på utrymning som samhället kräver i byggreglerna. (312/652)

- Utrymningen fungerar aldrig 100%-igt, så fler än 100 personer riskerar att dö vid olycka. (320/659)

Svar: Vid dimensioneringen av brandskyddet har det beaktats att olika tekniska system kan felfunkera i enlighet med Boverkets byggregler. (320/659)

- Hur klarar 5000 människor att ta sig upp ur terminalen? (320/661, 149/231, 173/303)

Svar: Vid normal drift kommer det visats högst 2000 trafikanter i terminalen. Vid trafikstörningar kommer verksamhetens driftsledning säkerhetsställa att det aldrig kommer att släppas in mer 5000 trafikanter. Vid dimensioneringen av utrymningssäkerheten ställs krav i Boverkets byggregler på att studera möjligheterna till säker utrymning även vid sådana situationer. För den aktuella anläggningen finns ett omfattande säkerhetskoncept framtaget för att säkerställa detta, vilket bl a består av: brandgasventilation, brandcellsindelning, flera olika utrymningsvägar, fast släcksystem, skyltning, automatiskt brandlarm. Huvuddragen för detta säkerhetskoncept finns sammanfattat i Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). (320/661, 149/231, 173/303)

- Kommer brandbilarna att kunna ta sig ner i tillfartstunneln?
(320/662)

Svar: Vilka möjligheter som finns att göra en insats via insatstunneln styrs bl a av hur en olycka utvecklar sig, vart den är placerad med framför allt vilken bedömning räddningstjänstens gör i det aktuella fallet. Vid många typer av mindre tillbud kommer det vara möjligt för räddningstjänsten att välja att använda infartstunneln om de finner detta lämpligt, men valet är räddningstjänstens att göra i det specifika fallet. I det insatskoncept som finns framtaget i samråd med Storstockholms brandförsvaret (dokumenterat i X4-PM-800-0107) redovisas anläggningens insatsstödande system. Vid lite större olyckor, eller om en olycka medför att tillgängligheten via insatstunneln begränsas, finns insatsvägar tillgängliga från Katarinavägen vilket förväntas vara den insatsvägen som räddningstjänsten använder för att göra en första orientering. (320/662)

- Planförslaget och allt material borde underställas Räddningsverket för granskning och godkännande.
(204/442)

Svar: Samrådshandlingarna har skickats till SSBF, länsstyrelsen. Statens räddningsverk (SRV) var svensk statlig myndighet, som verkade 1986-2008. Ersattes av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, vilka har fått handlingarna. Riksdagen beslöt 2008 att om inrättande av en ny myndighet från 2009 och nedläggning av Räddningsverket, Krisberedskapsmyndigheten och Styrelsen för psykologiskt försvar. Den nya myndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), fick en samordnande roll i krisberedskapsarbetet. (204/442)

Olägenheter för grannar

Berg och sprängningar

- Risk och oro för skador på hus på grund av sprängningar/borrning under lång tid (92/12, 95/18, 97/25, 116/90, 127/130, 136/181, 146/224, 165/279, 175/318, 178/328, 188, 273/571, 293/629, 317/687, 320/673, 116/88, 154/253, 154/254, 188/367, 203/435, 293/622, 320/670, 154/257)

Svar: Bergarbetena utförs enligt gällande normer, intilliggande byggnader och övriga anläggningar kommer kontinuerligt kontrolleras enligt upprättade kontrollprogram. Bergarbetena

föregås av beräkningar som säkerställer bergets bärförmåga, förstärkningar som behövs så att inte berörda fastigheter påverkas. Mer information om risker kopplade till byggskedet belyses bl a i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 8.4.7 samt Byggskedesrisker som underlag till MKB (C4-PM-800-0904).

Åtgärderna syftar till att inga skador ska uppstå. Skulle trots det en skada inträffa ska man med hjälp av exempelvis besiktningsprotokoll och dokumenterade vibrationsmätningar kunna konstatera om det finns ett övervägande sannolikt samband med kommunens arbeten. Om så är fallet ersätter kommunen skadan enligt reglerna i 32 kapitlet i miljöbalken.

Sprängningsarbetena kommer att utföras enligt gällande standard, vilket innebär att ett kontrollprogram upprättas och att alla fastigheter inom minst 100 m avstånd från sprängningen besiktigas före och efter arbetena. Sprängningarna anpassas efter fastigheternas grundläggning. Vibrationsmätare sätts upp för att säkerställa att skadliga vibrationer inte uppstår.

Den som spränger är alltid ekonomiskt ansvarig för de skador som orsakas av sprängningen och stor varsamhet kommer att iakttas. För byggnader som Stadsmuséet bedömt särskilt kulturhistoriskt värdefulla (blå- och grönklassade) har ett särskilt handlingsprogram upprättats.

För samtliga fastigheter gäller att sprängningsarbetena kommer att utföras enligt gällande standard, vilket innebär att ett kontrollprogram upprättas och att alla fastigheter inom minst 100 m avstånd från sprängningen besiktigas före och efter arbetena. Sprängningarna anpassas efter fastigheternas grundläggning. Vibrationsmätare sätts upp för att säkerställa att skadliga vibrationer inte uppstår.

När det gäller yttrande 293 kan konstateras att tunnelbanan ligger mellan fastigheten och den nya bussterminalen och att fastigheten sannolikt är grundlagd på berg. Sprängningar som berör fastigheten kommer att vara anpassade efter den troligen betydligt känsligare tunnelbaneanläggningen. (92/12, 95/18, 97/25, 116/90, 127/130, 136/181, 146/224, 165/279, 175/318, 178/328, 188, 273/571, 293/629, 317/687, 320/673, 116/88, 154/253, 154/254, 188/367, 203/435, 293/622, 320/670, 154/257)

- Svårt att överblicka resultatet och slutsatserna av de stabilitetsberäkningar som WSP har gjort, samt PM Ingenjörsgelogisk prognos. (128/133)

Svar: Dokumenten rörande stabilitetsberäkningar ses över inför granskningskedet och utvecklas efter behov. (128/133)

- Beräknas antalet bussar på Katarinavägen öka när bussterminalen är klar? Hur påverkar busstrafiken och busshållplatser på Katarinavägen våra fastigheter och hyresgäster (buller, stömljud, vibrationer, trängsel)? (154/258)

Svar: Antalet stadsbussar som kommer att trafikera Katarinavägen när den öppnas efter ombyggnationen kommer att vara ungefärligt samma som det var innan Katarinavägen blev avstängd i juni 2016. Antalet stadsbussar som trafikerar Katarinavägen har inte någon direkt koppling till antalet Nacka-Värmdö bussar eller placeringen av dess terminal. Däremot görs bedömning att antalet stadsbussar kan minska när nya tunnelbanan till Nacka är byggd, eftersom att nya tunnelbanestation Sofia kommer att ta hand om en del av de resenärer som använder stadsbussarna idag. (154/258)

- Yttrandena anser att de kommer få svårt att arbeta i sina lokaler under bygget, då vibrationer kan störa ett känsligt arbete väldigt mycket. (178/329)

Svar: Vibrationer uppstår vid själva sprängningen. Det kommer att finnas möjlighet att bli förvarnad inför varje sprängning så att arbetet inte störs av den orsaken. Bergarbetena utförs enligt gällande normer, intilliggande byggnader och övriga anläggningar kommer kontinuerligt kontrolleras enligt upprättade kontrollprogram. Bergarbetena föregås av beräkningar som säkerställer bergets bärförmåga, förstärkningar som behövs så att inte berörda fastigheter påverkas. Mer information om risker kopplade till byggskedet belyses bl a i miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 8.4.7 samt Byggskedesrisker som underlag till MKB (C4-PM-800-0904). Åtgärderna syftar till att inga skador ska uppstå. Skulle trots det en skada inträffa ska man med hjälp av exempelvis besiktningsprotokoll och dokumenterade vibrationsmätningar kunna konstatera om det finns ett övervägande sannolikt samband med kommunen arbeten. Om så är fallet ersätter kommunen skadan enligt reglerna i 32 kapitlet i miljöbalken. (178/329)

- Sprängningar för att göra förbindelsegången mellan t-banestationen Slussen och det västra valvet till nuvarande OKQ8-garaget för att skapa huvudentrén till terminalen (Entré Katarinavägen) får inte påbörjas förrän en lagakraftvunnen detaljplan för bussterminalen finns. Inga förberedande eller inledande sprängningsarbeten får

påbörjas förrän en lagakraftvunnen detaljplan för terminalen finns. (128/138)

Svar: Den blivande entrén vid Katarinavägen är en gemensam entré till den blivande handelsplatsen i nya Slussen och tunnelbanan samt till bussterminalen. Entrén behövs till handelsytorna oavsett om bussterminalen kommer till stånd eller inte, och är för det ändamålet inte beroende av den nya detaljplanen. Bygglov har sökt med stöd av gällande detaljplan. (128/138)

Sprängningar

- Utöver störningsrisker för hyresgäster i våra fastigheter förutsätter vi att undersökning gällande en urholkning av 3d-fastigheter, en eventuell avsänkning av grundvattennivåer, bortledning av vatten eller markvibrationer från sprängning eller annan påverkansrisk på byggnaders grundläggning och stomme utförs så att skador inte uppstår. (154/255)

Svar: Sprängningsarbetena kommer att utföras enligt gällande standard, vilket innebär att ett kontrollprogram upprättas och att alla fastigheter inom minst 100 m avstånd från sprängningen besiktigas före och efter arbetena. Sprängningarna anpassas efter fastigheternas grundläggning.

Bortledning av grundvatten sker enligt villkor i miljödom.

Kommunens bedömning är att inga byggnader kommer att skadas med anledning av arbetena. Detta har reglerats i tillståndet för grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen, redovisas även kortfattat i kapitel 5.4 i den MKB som ingår i samrådshandlingarna). I tillståndet anges vilka grundvattennivåsänkningar som är tillåtna under bygg- och drifttid. De utredningar som gjorts visar inte på förhöjd risk för ras, skred eller sättningar. Infiltration eller andra skadeförebyggande åtgärder kommer vidtas under byggtiden. Ett kontrollprogram har tagits fram för att säkerställa att villkoren i tillståndet följs. I kontrollprogrammet ingår bland annat buller, vibrationer, stomljud och påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Eventuell skada som beror på grundvattenbortledning kommer att regleras i enlighet med tillståndet. (154/255)

- Vibrationsvärden, larmvärden osv behövs för varje fastighet innan sprängningarna påbörjas (320/672)

Svar: Bergarbetena utförs enligt gällande normer, intilliggande byggnader och övriga anläggningar kommer kontinuerligt kontrolleras enligt upprättade kontrollprogram. Bergarbetena föregås av beräkningar som säkerställer bergets bärförmåga, förstärkningar som behövs så att inte berörda fastigheter påverkas. Mer information om risker kopplade till byggskedet belyses bl a i

miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 8.4.7 samt Byggskedesrisker som underlag till MKB (C4-PM-800-0904).

Åtgärderna syftar till att inga skador ska uppstå. Skulle trots det en skada inträffa ska man med hjälp av exempelvis besiktningssprotokoll och dokumenterade vibrationsmätningar kunna konstatera om det finns ett övervägande sannolikt samband med kommunens arbeten. Om så är fallet ersätter kommunen skadan enligt reglerna i 32 kapitlet i miljöbalken. (320/672)

- I planhandlingarna saknas en seriös och utömmande redovisning på konsekvenser av sprängningsarbeten och andra miljöstörningar. (320/674)

Svar: Byggskedets konsekvenser redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen kap 8. (320/674)

- Tål Katarinaberget alla sprängningar? (181/335)

Svar: Katarinaberget tål de sprängningar som behövs för genomförandet av detaljplanen efter de förstärkningar som kommer att behövas.(181/335)

Grundvattensänkning

- Risk för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer för fastigheter inom påverkansområdet efter byggtiden. Vilka åtgärder planeras för fastigheterna för att minimera risken för skador? (102/37, 106/49, 154/263, 188,368 203/428, 273/572, 293/629, 320/676)

Svar: Åtgärder har reglerats i tillståndet för grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen, redovisas även kortfattat i kapitel 5.4 i den MKB som ingår i samrådshandlingarna). I tillståndet anges vilka grundvattennivåsänkningar som är tillåtna under bygg- och drifttid. De utredningar som gjorts visar inte på förhöjd risk för ras, skred eller sättningar. Infiltration eller andra skadeförebyggande åtgärder kommer vidtas under byggtiden. Ett kontrollprogram har tagits fram för att säkerställa att villkoren i tillståndet följs. I kontrollprogrammet ingår bland annat buller, vibrationer, stomljud och påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Eventuell skada som beror på grundvattenbortledning kommer att regleras i enlighet med tillståndet. (102/37, 106/49, 154/263, 188,368 203/428, 273/572, 293/629, 320/676)

Buller och vibrationer

- Stor hänsyn måste tas till omgivningen under byggskedet vad gäller bl.a. buller, avgaser och risk för sättningar i

känsliga byggnader som Södra teatern och Katarina Kyrka.
(94/15)

Svar: Behovet och planerade åtgärder redovisas bl a i handling Riskbedömning som underlag för MKB (C4-PM-800-0902). En inventering av känsliga byggnader har utförts och restriktioner för vibrationsalstrande arbeten finns framtaget tillsammans med kontrollprogram. (94/15)

- Bullernivåerna vid sprängningarna och i den framtida driften av terminalen kommer att överskridas alla givna gränsvärden (320/666)

Svar: Under byggskedet kommer riktvärdena för buller att överskridas. Fönster har bytts ut vid berörda byggnader för att minska störningen. I tillståndet för vattenverksamhet regleras buller under byggtiden (se www.stockholm.se/slussen). Trafikbuller under driftskedet har beräknats och kommer vara något lägre än i dagsläget. (320/666)

- Fastigheten kommer under flera års tid drabbas av oacceptabla störningar, med buller, vibrationer, stomljud, luftföroreningar samt sänkta grundvattennivåer som riskerar våra byggnaders grundläggning och vår tomts vegetation. (106/48) (111/64)

Svar: De befarade konsekvenserna har prövats av Mark- och miljööverdomstolen i samband med tillståndsprövningen för den grundvattensänkning som sker i samband med genomförandet av bussterminalen. Domstolens beslut innebär att de konsekvenser som kan förutses inte är värre än att tillstånd kan medges. Domen innehåller villkor som kommunen ska följa. Kommunens bedömning är att varken grundläggning eller vegetation kommer att skadas. Om miljöskador ändå uppstår gäller Miljöbalkens regler om ersättningsskyldighet. Byggskedet kommer att medföra störningar bl.a. i form av buller och vibrationer. Det gäller i huvudsak under en begränsad period när bergrummet sprängs ut. I tillståndet för vattenverksamhet regleras dessa störningar och åtgärder planeras för att minska dem så mycket som möjligt. Åtgärder som redan utförts är utbyte av fönster för att minska bullerstörningar. Enligt de grundvattenutredningar som gjorts är risken för negativa effekter försumbara.

Bergarbetena utförs enligt gällande normer, intilliggande byggnader och övriga anläggningar kommer kontinuerligt kontrolleras enligt upprättade kontrollprogram. Bergarbetena föregås av beräkningar som säkerställer bergets bärförmåga, förstärkningar som behövs så att inte berörda fastigheter påverkas. Mer information om risker kopplade till byggskedet belyses bl a i

miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 8.4.7 samt Byggskedesrisker som underlag till MKB (C4-PM-800-0904). (106/48) (111/64)

- Arbetsmiljön i berget blir ohälsosam (spränggaser, stendamm, risk för skador). (203/433)

Svar: Gällande arbetsmiljöregler kommer att följas. (203/433)

Buller från ventilationsanläggningar

- Vilka krav på ljudnivåer och lufthastigheter är satta för luftintag? Gäller 40 dBA? (154/262, 320/667)

Svar: Ventilationsintaget dimensioneras för att klara ljudnivån 40 dB (A). Det finns inga krav på lufthastigheter. (154/262, 320/667)

Miljö och klimataspekter

- Det saknas en analys av förekomsten och hanteringen av radongas i bergrummet för terminalen. (185/358)

Svar: Detta kommer att utredas vidare i planarbetet. (185/358)

Översvämning

- Nya Slussen och bussterminalen projekteras för 100 år, till ca 2130. Att hänvisa till 2050 är inte korrekt, utan vilseledande. Kommunens konsulter har påpekat att de förväntade havsvattenhöjningarna antas vara större efter 2050 än före. Detta väljer man här att bortse ifrån. (195/389, 197/397, 175/319, 203/429)

Svar: Bussterminalen ligger under havsytan. Bergrummet tätas mot grundvatten och eventuellt inläckage tas om hand med pumpar. I miljökonsekvensbeskrivningen anges att tröskelnivån mot kaj och Stadsgårdsleden vid infarten till bussterminalen ligger på cirka +2.9 meter i RH 2000. Enligt de bedömningar som gjordes i samband med miljötillståndet för nya Slussen är det tillräckligt för att förhindra att havsvatten rinner in i terminalen under överskådlig tid. Nya Slussen och bussterminalen är projekterade utifrån högsta vattennivå i Saltsjön som har en återkomsttid på cirka 300 år för dagens klimat (2010). Hänsyn har tagits till klimatförändringar, där ytterligare 0,5 meter lagts till fram till 2100, vilket motsvarar det högsta vattenståndet i slutet av detta sekel enligt FNs klimatpanel, kompenserat för lokal landhöjning. Till detta läggs även 40 cm för vindpåslag, totalt 2,19 m i RH2000. Dessa tre parametrar har beräknats konservativt, med marginal både för medelvattenståndets höjning, och för extremvattenståndet i Saltsjön. Det finns även en marginal inbyggd i och med att högsta vindpåslag och högsta extremvattenstånd inte behöver sammanfalla exakt i tiden. De delar

som inte kan ändras i efterhand anpassas till vattennivåerna år 2110. Detta kommer att förtydligas i den slutliga MKB:n. (195/389, 197/397, 175/319, 203/429)

- Var tar smältvattnet vägen när man saltar infartsrampen på vintern? (277/580)

Svar: Infartsrampen är uppvärmd så ingen isbildning kommer att ske i rampen. Smältvatten kan dock föras in med bussarna och det kommer samlas in med övrigt spolvatten och renas innan det släpps ut till Saltsjön. (277/580)

Djurliv

- Hur kommer råttorna vid Slussen att bete sig när bygget är igång? Hur kommer deras situation ordnas? (89/8)

Svar: Flera fastighetsägare och boende har uttryckt oro för råttinvasion. Eventuella problem är troligen i första hand kopplade till att Slussen rivs, inte till arbetena med bussterminalen. Möjligen kan vibrationer i samband med sprängningar leda till att djur söker nya boplatser. Om problem uppstår hanteras de i samråd med miljöförvaltningen. (89/8)

Ljud

- Vilseledande information om att bullerstörningarna liknas vid ljudnivån från en modern diskmaskin. Stor skillnad mellan luftburet ljud och stomljud, dvs. ljud som orsakas av att material, i detta fall huskroppar, vibrerar. (89/7)

Svar: Buller under byggskedet har reglerats i tillståndet för grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen, redovisas även kortfattat i kapitel 5.4 i den MKB som ingår i samrådshandlingarna). Ett kontrollprogram har tagits fram för att säkerställa att villkoren i tillståndet följs. I kontrollprogrammet ingår bland annat buller, vibrationer, stomljud och påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Liknelsen med en diskmaskin är inget som planhandlingarna tar upp. (89/7)

Luft och luftkvalitet

- Fruktar att avgaserna från bussarna kommer att förgifta Katarinavägen. (176/323)

Svar: De utsläpp som kommer ske inne i bussterminalen måste ventileras ut. Frånluften släpps ut via ett ventilationsgaller placerat i bergväggen söder om Stadsgårdsleden samt via bussterminalens mynning mot Stadsgårdsleden mellan Stadsgårdsterminalen och Fotografiska. (176/323)

- Begär att en formell prövning sker av relevant nationell myndighet vad gäller busshallens undantag från EU:s luftdirektiv vad gäller bl.a. partiklar och kväveoxider. Undantaget gäller tunnlar, men detta är inte en tunnel utan en hall. Inte heller NV:s riktlinjer ger undantag från direktivet på ett tydligt sätt. Halterna av partiklar och kväveoxid ligger långt över gällande gränsvärden för uteluft. (197/396, 293/625)

Svar: Värdet för miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid har beräknats kunna överskridas på delar av vägbanan, men klaras i området för gång och cykelbanor. Frånluftsutblåset beräknas ge högst tillskott med kvävedioxid i marknivå under utsläppspunkten samt längs med bergväggen i höjddled. Det är framför allt den befintliga trafiken som medför att värdet överskrids. (197/396, 293/625)

- Under byggtiden kommer luften vara dålig i området, pga kväverika spränggaser ventileras ut. (203/432, 203/434, 320/663)

Svar: Halterna av kvävedioxid kommer enligt beräkningar att överskrida miljö kvalitetsnormens värde utanför den arbetstunnel som kommer att användas för att bygga bussterminalen. Halterna av partiklar kommer enligt beräkningar inte att överskrida miljö kvalitetsnormens värde. Dessa effekter kommer i första hand att uppstå inom områden där allmänheten inte har tillträde och som omfattas av arbetsmiljöregler. Inom dessa områden gäller inte miljö kvalitetsnormerna. (203/432, 203/434, 320/663)

- Det finns ingen information om utsläpp av kväveoxider och partikelhalter. (312/653)

Svar: Detta redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kapitel 7 och 8. (312/653)

- Sprängningarna kommer att medföra att utsläppsnormer säkerligen i såväl svensk rätt som EU-lagstiftning överskrids. (320/665)

Svar: Halterna av kvävedioxid kommer enligt beräkningar att överskrida miljö kvalitetsnormen utanför den arbetstunnel som kommer att användas för att bygga bussterminalen. Halterna av partiklar kommer enligt beräkningar inte att överskrida miljö kvalitetsnormen. Allmänheten har inte tillträde till arbetstunneln och området närmast denna. (320/665)

- Luftkvalitén inne i terminalen kommer bli undermålig, samt att utomhusluften påverkas negativt genom de

busstockningar på Statsgården som blir följden av planen.

(185/353, 190/374, 193/377, 203/430, 287/612, 320/680)

Svar: Ventilationen dimensioneras för att klara en god luftkvalitet enligt gällande normer. Hygieniska gränsvärden kommer följas i personalutrymmen. Trafikytorna skiljs från passagerar- och personalutrymmen. Vänthallen kommer att förses med övertryck för att försvåra att luft från trafikytorna läcker in. Värdet för miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid har beräknats kunna överskridas på delar av vägbanan, men klaras i området för gång och cykelbanor. Frånluftsutblåset beräknas ge högst tillskott med kvävedioxid i marknivå under utsläppspunkten samt längs med bergväggen i höjdd. Det är framför allt den befintliga trafiken som medför att värdet överskrids. Bidraget från bussterminalen är i jämförelse litet. (185/353, 190/374, 193/377, 203/430, 287/612, 320/680)

- Har man informerat södermalmsbor om vilka luftföroreningar som väntar vid bortforslingen av det ursprängda berget? (273/574)

Svar: Ja det redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. (273/574)

Ventilation

- Genom ventilationstornen kommer terminalen påverka miljön kring Mosebacke torg, vilket inte är acceptabelt, med tanke på flera förskolor i området. (312/654)

Svar: Detta ventilationstorn kommer enbart användas för luftutsläpp i händelse av brand. I normalfallet kommer tornet användas för intag av luft och påverkar därmed inte luftkvaliteten i området. (312/654)

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

- Miljökonsekvensbeskrivningen borde varit tydligare när det gäller effekter av bortledning av grundvatten och inte enbart hänvisat till utredningsmaterial som inte finns med som bilaga till den aktuella MKB:n (116/86)

Svar: (116/86, 137) Konsekvenserna av grundvattenbortledning finns redovisat i MKB:n men ytterligare information finns i underlagsmaterialet. Underlagsmaterialet finns tillgängligt på www.stockholm.se/slussen.

- MKB:n berör inga aspekter av en arbetstunnel. (128/136).

Svar: Detta redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 8. (128/136)

- Risken för skador på kulturhistoriskt värdefulla byggnader genom den förväntade grundvattensänkningen behandlas inte på ett adekvat sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. I

den rapport (Hydrologisk utredning, Bergab 2012-01-20) som miljökonsekvensbeskrivningen baseras på beskrivs flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader som känsliga för grundvattensänkning. Man gör också antagandet att dessa kommer att påverkas negativt av förväntad grundvattensänkning. I miljökonsekvensbeskrivningen nämns inte dessa konsekvenser. Rapporten innehåller också flera antaganden och förbehåll som om de inte stämmer skulle kunna leda till ännu större negativa konsekvenser. (137/195, 137/197)

Svar: Hanteringen av grundvattensänkningar och risken för skador har reglerats i tillståndet för grundvattenbortledning (se www.stockholm.se/slussen<<http://www.stockholm.se/slussen>>, redovisas även kortfattat i kapitel 5.4 i den MKB som ingår i samrådshandlingarna). I tillståndet anges vilka grundvattennivåsänkningar som är tillåtna under bygg- och drifttid. Infiltration eller andra skadeförebyggande åtgärder kommer vidtas under byggtiden. Ett kontrollprogram har tagits fram för att säkerställa att villkoren i tillståndet följs. I kontrollprogrammet ingår bland annat buller, vibrationer, stomljud och påverkan på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse. Eventuell skada som beror på grundvattenbortledning kommer att regleras i enlighet med tillståndet. De utredningar som gjorts visar inte på förhöjd risk för ras, skred eller sättningar på grund av sänkning av grundvattennivån i Katarinaberget. Den aktuella detaljplanen föranleder således inget behov av ett åtgärdsprogram. (137/195, 137/197)

- Luftkvalitén inne i terminalen berörs inte av MKB:n. Endast luftkvalitén vid utsläppspunkterna berörs. (175/316).

Svar: Ventilationen dimensioneras för att klara en god luftkvalitet enligt gällande normer. Hygieniska gränsvärden kommer följas i personalutrymmen. Trafikytorna skiljs från passagerar- och personalutrymmen. Vänthallen kommer att förses med övertryck för att försvåra att luft från trafikytorna läcker in. (175/316)

- MKB:n beaktar inte de gaser (kväveoxid, koldioxid och lustgas) som bildas vid sprängningar (320/664).

Svar: Detta kommer att utredas vidare i det fortsatta planarbetet. (320/664)

Övriga frågor

- Slussens bussterminal liknas i materialet med bussterminalen i Liljeholmen. Det är en direkt falsk och felaktig jämförelse. Varför inte skriva att det inte finns någon terminal som liknar den som föreslås vid Slussen?

Liljeholmens bussterminal ligger i en källare, eller snarare markplan som blivit överdäckt. Inte i ett slutet bergrum. Liljeholmens terminal ligger i nivå med tunnelbanan och i direkt anslutning till den. Vid Liljeholmens terminal lämnas passagerare på en nivå och resenärer hämtas upp på en annan. Från nedre plan på Liljeholmens terminal är det möjligt att se ut och dagsljus. I Slussens nya terminal är man helt instängd. Terminalen blir som en säck och ligger under marknivå insprängd i berget. Vid olycka eller tekniskt haveri kan panik lätt uppstå och det är svårt att evakuera människor fort. (124/117, 230/476)

Svar: Jämförelsen med Liljeholmens bussterminal syftar på angörningen av bussarna i en docka separerat från resenärernas vänthall. De övriga egenskaperna i Liljeholmens terminal avses inte jämföras. Den föreslagna terminalen dimensioneras för både ledbussar och bogibussar. Detta förtydligas i planbeskrivningen. (124/117, 230/476)

- Vill bli bekräftade som sakägare vad gäller buller, vibrationer och stomljud. (116/87)

Svar: Fastigheten ligger utanför planområdet och på ett sådant avstånd och i ett sådant förhållande att yttranden inte anses som sakägare. Sakägarkretsen vidgas inte. (116/87)

Konstruktion

- Det atombombssäkra skyddsrummet i Katarinabergets funktion som skyddsrum sätts ur funktion. Frågan måste belysas närmare, vilket inte har skett. Dels är det ur funktion under arbetet, men även efteråt, då ventilationsanläggningen osv. inte har skydd mot ABC-stridsmedel, ljusschaktet vid Klevgränd också är öppet. Bortsprängningen under skyddsrummets golv försvagar konstruktionen och funktionen. (128/131, 128/134)

Svar: Kommunen har tagit del av frågan och den utreds vidare. Frågan hänvisas till MSB (Myndigheten för samhällsskydd) och Fastighetskontoret. Kommunen genom Fastighetskontoret förvaltar skyddsrummet. Kommunen för fortlöpande dialog med MSB. (128/131, 128/134)

Nya Slussen

- Synpunkter gällande Nya Slussen eller protester mot den. (111/65, 118/95, 122/109, 150/245, 199/404, 200/405, 232/489, 288/615)

Svar: Detaljplanen för nya Slussen har vunnit laga kraft och ombyggnationen har nu påbörjats. Stockholms stad kommer inte ta

fram ett nytt förslag för Slussen. (111/65, 118/95, 122/109, 150/245, 199/404, 200/405, 232/489, 288/615)

Övrigt

- Följande yttrande och synpunkter har även mottagits och noterats. (230/475) (279/585) (279/586) (203/417) (282/598) (137/189) (137/198) (129/142) (331/700) (203/427) (293/630) (96/24) (95/19) (112/73) (204/445) (96/23) (147/228) (114/83) (258/519) (155/269) (137/196) (293/628) (293/631) (137/186)

Protester

- Ett flertal protester har kommit in mot förslaget utan förtydligande. (117/92, 145/223, 157/271, 199/404, 266/541, 268/543, 275/577, 289/616, 293/620, 296/634, 333/702)

Svar: Synpunkten noteras. (117/92, 145/223, 157/271, 199/404, 266/541, 268/543, 275/577, 289/616, 293/620, 296/634, 333/702, 104/42)

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande och föreslagna förändringar.

Kommunen ska samverka till en långsiktigt hållbar lösning för kollektivtrafiken med flera olika ingredienser så som tunnelbana, bussterminal i Nacka samt bussterminal om ersätter dagens terminal när Slussen byggs om.

Sett till konsekvenserna för kulturmiljö, stadsbild, buller och luftföroreningar har kommunen bedömt att de, i alternativredovisningen, fyra alternativ som innebär en stor bussterminal i öppet läge vid Slussen inte är acceptabla.

De alternativ som utvärderats är:

1. Bussterminal i Katarinaberget (Alternativ 5.1)
2. Bussterminal under Stadsgårdsleden (Alternativ 5.2)
3. Bussterminal ovan Stadsgårdsleden (Alternativ 5.3)
4. Bussterminal på platsen för Birkaterminalen (Alternativ 5.4)
5. Bussterminal under Katarinavägen (Alternativ 5.5)
6. Bussterminal på Stadsgårdsleden på mark (Alternativ 5.6)
7. Bussterminal på Stadsgårdsleden i två plan (Alternativ 5.7)
8. Bussterminal under KF-huset (Alternativ 5.8)

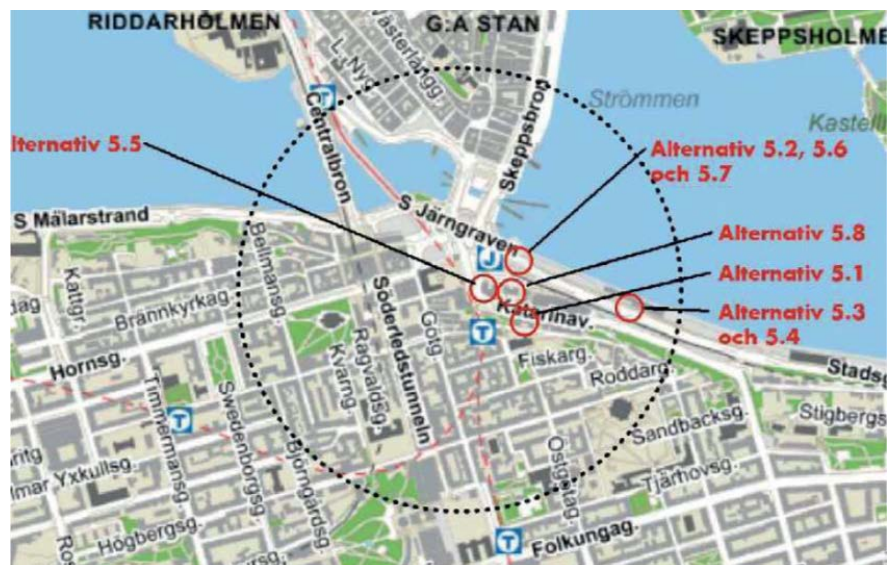


Bild 6: Alternativa lokaliseringar för bussterminalen. Bild: Tyrens

Av alla jämförda alternativ är det bara Katarinaberget som ger tillräckligt utrymme att tillgodose kollektivtrafikens kapacitetsbehov i fråga om hållplatser.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare:

- Utrymning och frågorna kring risk
- Fortsatt och utökad dialog med Storstockholms brandförsvaret
- Nya kompletterande illustrationer och förtydliganden i planhandlingarna för att öka förståelsen
- Ekonomiska aspekter för bl.a. skadeersättning och driftkostnader
- Plantekniska korrigeringar
- Planbestämmelser för skydd av Lokattens trappor

En till riskutredningen underliggande rapport som är sekretessbelagd ska åter bedömas för att om möjligt häva sekretessen och göra handlingen offentlig.

En utredning för att beräkna fördelningen och användningen av ankomst- och avgångsplatser har tagits fram. Det kan visa på hur rörelseströmmarna i terminalen kommer att bli.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att Söderbergs trappor stängs. En utredning har tagits fram utanför planprocessen för att se vilka möjligheter som finns till en ny koppling mellan Katarinavägen och Stadsgården i närhet till Söderbergs trappor.

Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med information om bergkross under byggskedet, samt beskrivning om eventuell förekomst av radongas och andra gaser som bildas vid sprängningar.

Skälet till inrättande av fastighetsbestämmelser kommer att utvecklas i planbeskrivningen.

Servitut för enskilda fjärrvärmeledningar tas eventuellt bort. Det utreds vidare och kommer att samrådas med Lantmäterimyndigheten.

Kontorets slutsats är att en bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet; det ger minst negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa, god komfort för resenärer och personal samt konkurrerar inte med annan markanvändning. Vilket är av stor betydelse i en växande stad. Den avskilda lokaliseringen inne i Katarinaberget innebär att påverkan på stadsbilden och den riksintressanta kulturmiljön kan minimeras och att buller och luftföroreningar från terminalen inte sprids till vistelse ytor och bostäder.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en efterfrågad och rimlig utveckling av planhandlingarna. Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner plansamrådet och uppdrar åt kontoret att ställa ut planförslaget på granskning.

Karin Norlander
Planchef

Fredrik Meurling
Stadsplanerare

Carl-Henrik Barnekow
Stadsplanerare

Bilagor

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2014-12434. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Södermalms stadsdelsnämnd

Yttrande: 96

Viktigt med bussterminal som uppfyller krav kring kapacitet, tillgänglighet och trygghet. Samtidigt viktigt att ta hänsyn till kulturvärden och kulturmiljö vid genomförandet av planen.

Förbättrad situation genom att resenärer och busstrafik hålls åtskild, samt bättre luftkvalité. En nackdel är de längre avstånden mellan bussterminal och tunnelbanan. Viktigt utreda tillgänglighet och bekvämlighet för trafikanterna i alla delar.

Positivt att ventilationen har den föreslagna platsen enligt planen jämfört med förra planen. Lokaliseringen till terrassanläggningen mellan Glasbruksgatan och Klevgränd förefaller inte ha några nackdelar om den utformas och integreras på ett estetiskt sätt som det anges i planförslaget. Positivt att Lokattens trappor rustas upp och öppnas.

Önskar att den slitna terrassparken Tunnelbacken rustas upp inom ramarna för projekt Slussen. Kan ses som grönkompensation för Sjöbergsplan som försvinner i och med Slussens omvandling. Angeläget att rusta upp området inklusive trappförbindelsen mellan Urvädersgränd och Klevgränd.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Yttrande: 103

Nämnden tillstyrker planförslaget

Trafikkontoret

Yttrande: 160

Kontoret har inga invändningar på förslaget.

Stockholms stadsmuseum

Yttrande: 137

Bra att terminalen placeras under mark. Skyddsbestämmelser för Lokattens trappor bör omformuleras på plankartan. Det är av stor vikt att Söderbergs trappor även fortsättningsvis kan vara i bruk. Nödvändiga åtgärder för det inom eller utanför planområdet bör genomföras för att uppnå det. Många utformningsfrågor (hiss vid Lokattens trappor, ventilationsgaller) kräver fortsatt bearbetning innan de kan bedömmas. Plankartan bör kompletteras med skyddsbestämmelser för Katarinagaragets entré.

Risken för skador på kulturhistoriskt värdefulla byggnader genom sänkning av grundvattnet har inte behandlats adekvat i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). MKB:n redovisar inte konsekvenserna. Skador på kulturhistoriskt värdefulla byggnader i många fall ska ses som permanenta och att förlorade värden inte kan återskapas. Åtgärdsprogram bör tas fram för att förebygga skador. De slutsatser och rekommendationer som finns i ”PM Bussterminalen Slussen – Påverkan på kulturvärden” bör följas i den fortsatta processen.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Yttrande: 112

Tillstyrker planförslaget under förutsättning att området utökas till att även inbegripa en översyn av Stadsgården och Stadsgårdsleden i den här delen.

Bussterminalens påverkan på stadsmiljön är inte ringa. En stor trafikmängd riktas via Stadsgårdsleden mot terminalen, utan att kopplingen mellan Slussen och Stadsgården förstärks för besökare till området. Det krävs en genomgripande satsning för att göra miljön attraktiv, tillgänglig och trafiksäker. Det borde vara självklart i projektet Slussen och som ett syfte att skapa en god stadsmiljö i området. Kopplingarna mellan Katarinavägen och Stadsgården bör bli fler och en stängning av Söderbergs trappor är otänkbart.

Positivt att den nya entrén inte sker genom det kulturhistoriskt intressanta garaget utan i en separat byggnad. Dock krävs det en utvecklad gestaltning värdig sin placering och funktion.

Viktigt att länkande gångtunnlar utformas med högsta säkerhet för resenärer och att länkande gångtunnlar, inte minst mot uppgången vid Hökens gata, ges tillräcklig bredd för de nya resandeströmmarna.

Stockholms Stads parkerings AB

Yttrande: 131, 135, 142

För Stockholm Parkering innebär en stängning av Söderbergs trapper en försämrad tillgänglighet för bolagets kunder i anläggning Stigbergsgaraget till Stadsgården, med Fotografiska och gångstråket längs kajen.

Bolaget ser gärna att kommunen omprövar denna del av planen och försöker hitta en teknisk lösning för att behålla trapporna öppna, samt verka för ett öppnande av Stadsgårdshissen igen. Bolaget är gärna behjälpligt i tekniska diskussioner för att lösa detta.

Stockholms Vatten AB

Yttrande: 162

Föreslagen utformning och placering av terminalen hamnar i direkt konflikt med en avloppstunnel. Driftstörningar kan leda till både stor olägenhet för många av stadens innevånare samt till stora utsläpp av orenat avloppsvatten till Mälaren och Saltsjön.

Vid en eventuell flytt av avloppstunneln skall den nya tunneln minst ha samma funktion och prestanda som dagens tunnel. Tunnelns längd får inte ökas i för stor omfattning. Skarpa krökar, svackor eller sk. dykare accepteras inte och tunnelarean får inte minskas.

Vid flytt skall tunneln också planeras så att åtkomsten för att kunna sköta inspektion och underhåll kan upprätthållas eller helst förbättras. Samordning avseende utformning av våra anläggningar pågår i samarbete med Projekt Slussen.

Erforderliga tillstånd som krävs för att bygga en ny va-tunnel söks av kommunen. Detaljplanen ska utformas så att planstöd för nytt läge ges. Ledningsrätt eller servitut söks av Stockholm vatten.

Stockholm Business region AB

Yttrande: 105

Samtycker till förslaget i stort. Förslaget med terminalen vid Slussen möter kommunens ambition om en sammanhållen stad och ett väl fungerande transportsystem för en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad. Planförslaget kommer att underlätta persontransporterna mellan Slussen och Nacka/Värmdö.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten AB

Yttrande: 162

Avloppsledningen – viktigt hur den nya tunneln byggs så att störningar inte uppstår.

Ellevio AB

Yttrande: 115

Åtgärder inom Ellevio AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio AB samt bekostas av byggherren.

AB Fortum Värme

Yttrande: 99

Äger anläggningar i området. Viktigt med tidig information och samrådsmöte för att minska driftstörningar. Åtgärder i anläggningar utförs av Fortum värme och bekostas av byggherre enligt avtal. Viktigt teckna genomförandeavtal snarast.

Området ligger inom riskavstånd till undermarksanläggning. Vid eventuella aktiviteter som innebär sprängning, fullborrning, linsågning, hydralspräckning eller bergspräckning ska yttranden kontaktas för godkännande.

TeliaSonera Skanova Access AB

Yttrande: 330

Önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna. Tvingas Skanova vidta undanflyttning-åtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden bekostar den.

Hyresgästföreningen Södermalm

Yttrande: 95

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker bussgarage i bergrum av bland annat följande anledningar: säkerhetsskäl, de närboendes trygghet och de närboendes starka motvilja mot att ha en terminal i berget.

Naturskyddsföreningen

Yttrande: 189

Naturskyddsföreningen motsätter av dessa skäl förslaget att lägga en terminal för Nacka- och Värmdöbussarna inne i Katarinaberget.

Terminalen bör istället ligga i det fria, på kajplanet och med bekväm förbindelse med T-bana och stadsbussar.

Anser att föreslagen terminal inte utgör en säker, bekväm, trafiktekniskt välfungerande och robust terminal med tillräcklig kapacitet. Föreslagen terminal utgör en försämring mot nuvarande terminal. Det blir längre till tunnelbanan och terminalen har för liten kapacitet. Bussar med brand- och explosionsfarliga drivmedel ska inte trafikera ett berggrum långt under gatuytan. Terminalen blir obrukbar vid brand. Otillräckliga utrymningsmöjligheter. Många komplicerade säkerhetssystem. Utformning av terminalen som en säckstation med komplicerade korsningar m.m. gör att man måste räkna med trafikstörningar. Alla dessa faktorer medför att kollektivtrafiken blir mindre attraktiv.

Sakägare enligt fastighetsförteckning
Se fastighetsförteckningen

Fastighetsägare

Privatperson, Glasbruksgatan

Yttrande: 92

Överklagar fastighetsbildningen och detaljplanen för bussterminalen. Terminalen gör intrång på vår fastighet i djupled. Yttranden har bergvärme i två energihål, 170 m djupa, som borrades 2003 och försörjer fastigheten med värme. Yttranden är oroliga för sättningskador.

Privatperson, Svartensgatan

Yttrande: 97, 100

Sprängning av avloppstunnel går direkt under gatuhuset och det oroar oss. Vibrationer från sprängningarna i Katarinaberget är också oroande då allt i husen på fastigheten är i original sedan 1907. Om förslaget till Bussterminal går igenom vill vi trots det försäkra oss om ersättning för de skador som kan uppstå för fastigheten. Genomförandebeskrivningen behöver kompletteras med en redogörelse för skadeersättning utöver det som står om bergvärme.

Privatperson, Svartensgatan/ Mosebacke Torg

Yttrande: 106

Kommer inte frivilligt sälja delar av vår fastighet eller upplåta någon annan rätt att bygga den planerade bussterminalen, ny va-tunnel eller till ledningar i Katarinaberget. Hävdar

grundlagsskyddade rätt till vår egendom. Kommunens utredningar visar att det går att tillgodose det angelägna allmänintresset av en terminal på andra platser i Slussenområdet. Gällande detaljplan för vår fastighet (PL 436) har ingen begränsning av byggrätten under marknivån. Finns inget hinder för oss att utöka den uthyrbara bruksarean i vår fastighet genom att bygga fler källarvåningar. Denna byggrätt har ett stort värde för oss och skulle tas ifrån oss och i stora delar inskränkas genom den föreslagna fastighetsbildningen och detaljplanen. En sådan betydande planskada ger oss rätten att ifrågasätta den föreslagna detaljplanen och, om den skulle fastställas, att kräva ersättning av kommunen.

Vår fastighet skulle under flera års byggtid drabbas av oacceptabla störningar, med buller, vibrationer, stömljud, luftföroreningar samt sänkta grundvattennivåer som riskerar våra byggnaders grundläggning och vår tomts vegetation. Även efter byggtiden finns stora risker för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer för både vår fastighet och andra fastigheter inom påverkansområdet. Ventilationsanläggningarna innebär stor risk för människors hälsa och miljö, samt för skador genom utsläpp av brandgaser mm vid olyckor i terminalen.

Vi anser också att planprocessen bedrivits i strid mot tillämpliga lagar och förordningar, samt att det finns fel och brister i beslutsunderlaget. Vi anser också att förslaget till detaljplan, vad gäller innehåll och utformning, strider mot tillämpliga lagar och förordningar.

Företag, Katarinavägen

Yttrande: 114

Fel fastighetsbeteckning på plankarta 1-4 samt 8. Det står Borgmästaren 12 istället för Tranbodarne 12. Det finns en sektion genom rättighet a5 (utrymningsväg Borgmästartrappan) i form av B24, men vi saknar en sektion på andra ledden, typ B5:1.

Största vikt att tillgängligheten till vår fastighet, liksom övriga kommersiella fastigheter, är av fortsatt hög prioritet, både för gående, cyklister samt för transporter till och från fastigheterna. Angeläget att vi har en fortsatt god dialog om störningar under byggtiden i syfte att hålla alla berörda väl informerade och vid behov kunna agera alternativt vidta åtgärder i god tid.

Vi ser mycket positivt på att planförslaget nu är på väg framåt i syfte att möjliggöra en bussterminal i Katarinaberget så att hela Slussen-projektet kan genomföras.

Företag, Fiskargatan

Yttrande: 146

Gemensamt yttrande med nedanstående.

Bostadsrättsförening, Fiskargatan 9

Yttrande: 146

Motsätter oss att en bussterminal byggs i Katarinaberget, då anläggandet av och driften av terminalen innebär betydande risker för skador på våra fastigheter. Anläggandet innebär också betydande störningar under lång tid för boende och verksamhetsutövare i de berörda fastigheterna. Vi kommer att orsakas av betydande ekonomisk skador utan någon motsvarande nytta. Vi förbehåller oss rätten att hålla kommunen ansvarig både för saksador och för ekonomisk skada. Vi accepterar inte att äganderätten till Katarinaberget under respektive fastighet kränks genom att utrymme som vi innehar tas i anspråk för anläggandet av bussterminalen, avloppstunnel och andra tekniska anläggningar och vår äganderätt helt eller delvis utsläcks till dessa utrymmen. Kommunen har inte presenterat något seriöst bud avseende en frivillig försäljning av det aktuella utrymmet i Katarinaberget. Om kommunen vill diskutera en frivillig överenskommelse går det bra att ta kontakt med vårt ombud.

Folksam Fastigheter

(Prinsen 1, Prinsen 13, Prinsen 14, Urvädersklippan Större 19, Tranbodarne 11)

Yttrande: 154

Ser positivt på planförslaget. Projektet kräver en genomgående god och hög nivå på kommunikation och dialog, vilket projektet måste avsätta tillräckliga resurser för. Hyresgäster, boende och verksamma behöver en hållbar, miljömässigt säker och trygg miljö under hela projektet, vilket kräver ett proaktivt arbete med tydlig och tidig information under hela genomförandet.

Den modell för intrångsersättning som föreslås i planhandlingen har ingen koppling till den faktiska skadan. Bolaget accepterar inte föreslagen ersättningsprincip och förbehåller sig rätten att göra en oberoende värdering av vad fastigheterna är värda före och efter intrång.

Enligt planbeskrivningen ska detaljplan PL 7865 helt upphöra att gälla inom planområdet. Detta framstår som felaktigt mot bakgrund av att den planen gäller för fastigheten Urvädersklippan Större 19, som enligt förslaget till plankarta ligger inom det område där

befintliga planer ska fortsätta gälla med de tillägg som anges i planförslaget. Ett förtydligande i detta behövs.

Vi är i sak positiva till föreslagen terminal. Men vi kommer inte acceptera merkostnader i form av skyddsåtgärder mot störningar (buller osv.) eller hyresförlustar från hyresgäster. Vare sig under byggskedet eller drifttiden. Sådana merkostnader förutsätts hanteras av kommunen om de uppstår. Om evakueringslokaler/bostäder behövs svarar kommunen för införskaffande, och merkostnader. Förutsätter erforderliga skyddsåtgärder och mätningar avseende störningar vidtas för genomförandet och driften. Vi ska ges möjligheter att påverka utformning och omfattning av kontroller och skyddsåtgärder för våra fastigheter. Förutsätter att verksamheter och boende ska kunna fortsätta använda våra fastigheter utan markant försämring. Förutsätter att alla former av intrång på fastigheterna (sänkning grundvatten, urholkning av 3d-fastighet, vibrationer osv) utförs så att skador inte uppstår.

Hur ser genomförandetidplanen för våra fastigheter ut? Störningar, i vilken omfattning och var? Måste delar av eller hela fastigheterna utrymmas? Hur kommer buller, vibrationer och luftkvalitet att mätas och följas upp under genomförande och drift? Beräknas antalet bussar på Katarinavägen öka när terminalen är klar? Hur påverkar den busstrafiken våra fastigheter? Vilka säkerhetsmarginaler finns i bedömningen av plushöjden för källargolvet byggnaden på Urvädersklippan större 19 respektive för tunnel/bergrum? Hur påverkas Tranbodarne 11 av att skyddsزونen går i liv med kvarteret? Hur påverkas våra fastigheter och luftintag av ett ev. utblås från ventilationstorn vid gångbron? Vilka krav på ljudnivåer och lufthastigheter har detta luftintag (gäller 40 dBA)? Vilka åtgärder planeras för att minska risken för skador på fastigheterna pga grundvattenbortledningen? Är det rätt tolkat att anslutningspunkter för avlopp vid våra fastigheter inte behöver pumpa avloppet? Hur kommer Katarinagaraget med entréer att användas och hur påverkar det gata, flöden och fastigheter? Vad innebär den fastighetsindelningsbestämmelse avseende servitut som ska bildas i anslutning till fastigheten under Borgmästartrappan och som ska fungera som nödutgång? Påverkas Tranbodarne 11?

Företag, Katarinavägen

Yttrande: 165

Invänder övergripande mot en bussterminal i Katarinaberget.

Genomförandet (sprängningar) kommer att utsätta vår fastighet för stora risker och omfattande skador. Risk att fastigheten går av på mitten. Skadorna kan riskera byggnadens bestånd. Vår fastighet (grönklassad) och Lokattens trappor (blåklassad) är utförda i samma

stil och material och harmonierar mycket väl med varandra. De upplevs som en obruten enhet både från Saltsjön, Stadsgården och från Katarinavägen. Vi begär att kommunen verkställer och bekostar en oberoende och professionell undersökning av grundläggningen av Tranbodarne 13.

Vi invänder mot den planerade hissen vid Lokattens trappor. Offentliga obemannade hissar brukar de facto omvandlas till offentliga urinoarer som drar till sig oönskat klientel. Av plankartan framgår att den tänkta hissen ska placeras mellan Tranbodarne 13 och Lokattens trappor, samt skjuta ut norrut lika långt som trapporna. Hissens exakta placering och utförande är fullständigt oacceptabla för Tranbodarne 13. Placering och utförande kommer att vålla Tranbodarne 13 påtaglig ekonomisk skada. Hissens placering är oacceptabel då den kommer att delvis skymma utsikten mot inloppet från Saltsjön mot Stockholm från fleratlet våningar på vår fastighet. Detta utgör en väsentlig olägenhet för Tranbodarne 13. Vi vill i sammanhaget erinra om att kommunen åtagit sig att ekonomiskt kompensera innehavaren av tomträtten till Tranbodaren 12 om utsikten från denna blir förbyggd. Vi kommer att ställa krav på liknande kompensation om hissen byggs i det läge som framgår av plankartan. En alternativ placering måste därför sökas. Inte heller hissens utförande enligt planbestämmelserna är acceptabel. Att placera en modern hiss i glas på den tänkta platsen mellan trappan och vår fastighet, som upplevs som en gemensam helhet pga utformningen, kommer att förstöra en betydande del av det höga kulturhistoriska värdet av byggnationen på de aktuella fastigheterna. Förslaget måste omarbetas helt så att hissen smälter in betydligt bättre i den känsliga och högt uppskattade miljön. Sammantaget kommer detaljplanen om den genomförs vålla oss betydande ekonomisk skada.

Organisationer

Stiftelsen Ateljéhus, Fiskargatan

Yttrande: 178

Stiftelsen motsätter sig planförslaget eftersom det strider mot plan- och bygglagens kapitel 2 om allmänna och enskilda intressen. Det är ett angeläget allmänintresse att det finns en bussterminal i området, men platsen är mycket illa vald. Vibrationer och skakningar medför stora risker för sättskador och rasrisker, vilket får direkta konsekvenser på våra möjligheter att arbeta. Konstnärer arbetar i olika tekniker, vissa mer känsliga för fysiska störningar än andra. Vibrationer kan vara förödande för vissa. Kommer vara svårt att hyra ut gästbostaden under byggtiden. Många k-märkta hus på Katarinaberget och det är utpekat som värdefullt för riksintresset.

Kommer utsättas för oacceptabla störningar med buller, stomljud, vibrationer och luftföroreningar för våra hyresgäster och övriga hus i området. Stor risk för ras och sättningar under byggtiden. Ventilationsanläggningarna innebär stor risk för människor och miljö vid eventuell olycka eller terrordåd. För resenärer innebär placeringen i berget en oerhörd risk. Hur ska utrymning ske? Risk för kollisioner mellan bussar. Omöjligt för resenärer i rullstol och med barnvagn evakuera en buss på infartsrampens 50 cm breda upphöjning. Utrymningsvägar kan vara svåra att hitta om bussar stannar framför dem och svåra att använda för personer som har svårt att ta sig fram.

Ateljéföreningen, Glasbruksgatan

Yttrande: 180

Stiftelsen motsätter sig planförslaget eftersom det strider mot plan- och bygglagens kapitel 2 om allmänna och enskilda intressen. Det är ett angeläget allmänintresse att det finns en bussterminal i området, men platsen är mycket illa vald. Vibrationer och skakningar medför stora risker för sättskador och rasrisker, vilket får direkta konsekvenser på våra möjligheter att arbeta. Konstnärer arbetar i olika tekniker, vissa mer känsliga för fysiska störningar än andra. Vibrationer kan vara förödande för vissa. Många k-märkta hus på Katarinaberget och det är utpekade som värdefullt för riksintresset. Stor risk för ras och sättningar under byggtiden. Ventilationsanläggningarna innebär stor risk för människor och miljö vid eventuell olycka eller terrordåd. För resenärer innebär placeringen i berget en oerhörd risk. Hur ska utrymning ske? Risk för kollisioner mellan bussar. Omöjligt för resenärer i rullstol och med barnvagn evakuera en buss på infartsrampens 50 cm breda upphöjning. Utrymningsvägar kan vara svåra att hitta om bussar stannar framför dem och svåra att använda för personer som har svårt att ta sig fram.

Privatpersoner

Yttrande: 89, 102, 128, 188, 229, 249, 250, 252, 253, 254, 296, 320

Övriga, organisationer och fastighetsägare

Föreningen Bevara Slussen

Yttrande: 90, 175, 290, 292

Den föreslagna konstruktionen är helt oprövad. Existerar inte på någon annanstans i världen. En terminal utan genomfart är mer

sluten än öppen. Kapaciteten är begränsad till 40 bussar och kan inte utökas. För att hantera stomlinjerna vid terminalen behövs en anslutning västerut.

Brandrisen är inte tillfredställande utredd. Riskanalys för biogasbussar saknas, samt vilka acceptansnivåer som kan godtas med tanke på säkerheten. Sveriges Tekniska Forskningsinstitut dömer ut terminalen pga bränder i tunnlar alltid är potentiellt mycket farligare än en brand utomhus. Storstockholms brandförsvär är heller inte högsta kontrollorgan för brandsäkerheten, utan Byggnadsnämnden, vilket vi ifrågasätter och starkt kritiserar.

En modell av terminalen och en sektionsritning för att visa hur djupt under marken terminalen ligger saknas. Det står ingenstans att terminalen ligger 18 m under marknivån.

Stor risk för olyckor och attentat. Vad händer med de som finner sig vid plattformarna när glassdörrarna stängs och evakuering måste ske? Flera utrymningsvägar, men hur hittar man dit vid kraftig rökutveckling om säkerhetssystemen inte fungerar.

Räddningstjänsten kan få svårt att ta sig in i bergrummet om bussar blockerar den gemensamma in- och utfarten. Följden kan bli att resenärerna får klara sig utan hjälp. Hur rörelsehindrade och familjer med barn ska ta sig ut berörs inte. Luftkvalitén *inne* i bussterminalen berörs inte alls i MKB:n, bara att halterna av kvävedioxid vid de olika utsläppsställena, dvs *ute* på Stadsgårdsleden, kommer att överskridas i varierande grad. Människor ska inte behöva vistas i ett slutet rum under marknivå vid sina dagliga transporter, samtidigt som en intilliggande galleria placerats i bästa läget intill t-banan.

De komplicerade säkerhets- och övervakningssystemen medför höga kostnader, vilka inte har analyserats eller redovisats. Kostnaderna för bortforslingen av de enorma sprängstensmassorna samt för pumparna som ska pumpa ut grundvattnet redovisas inte heller. Det finns även risk för sprickbildningar med påföljande ersättningskrav. Efter en brand eller annan katastrofsituation kan bussterminalen även bli obrukbar.

För de boende i området kommer stomljuden från sprängningarna att vara mycket besvärande. Sprängning och grundvattensänkning kan även orsaka sättningar i kulturhus och bostäder på Katarinaberget i hela influensområdet. Miljön i området kring den planerade bussterminalen kommer i årtal att påverkas genom dålig framkomlighet för alla trafikslag och för fotgängare och cyklister. Det oklara framtidsperspektivet beträffande vattennivåerna på båda

sidor om Slussen är en faktor som borde leda till slutsatsen att en bussterminal i ytläge är den enda rimliga lösningen.

Uppräknade Alternativ och Nollalternativ framstår som oseriösa. Ett alternativ med placering av en bussterminal på Stadsgårdskajen saknas. En säker och fungerande kollektivtrafiklösning i det bästa läget närmast t-banan borde i stället ha varit viktigast.

STF Stockholms lokalavdelning

Yttrande: 94

Vi stödjer en bra och utformad bussterminal som fortsätter att finnas vid Slussen. Området ligger dock inom riksintresset för Stockholms innerstad varför stor hänsyn måste tas. Med planförslagets utformning av infarten till terminalen och en väl utformad entré vid Katarinavägen tycks del av den negativa påverkan på stads/landskapsbilden kunna minimeras. Stor hänsyn måste tas till omgivningen under byggskedet vad gäller bland annat buller, avgaser och risk för sättningar i känsliga byggnader. Hissen och ingångar vid Lokattens trappa förutsätter vi ska smälta in bland de gamla byggnaderna.

Samfundet S:t Erik

Yttrande: 104

Planförslaget avvisas. Ifrågasätter behovet av en stor och komplex bussterminal vid Slussen. I och med pågående förhandlingar om en ny östlig förbindelse, där antingen bussar eller spårbunden trafik får plats kommer påverka kollektivtrafikflödena till och från Nacka/Värmdö väsentligt. En rejäl översyn av linjesträckningar skulle bli nödvändig. Hur kan kommunen gå fram med ett så dyrt och komplicerat planförslag när de grundläggande dimensionerande förutsättningarna för den tänkta verksamheten är så osäkra? Hur kan man hålla fast vid en lösning som riskerar att bli obsolet redan innan den invigs? Den rymmer både tekniska svårigheter och låser fast utvecklingsförutsättningarna i ett av stadens mest attraktiva lägen för mycket lång tid framåt. Är planförslaget en bricka i ett förhandlingsspel? Det känns inte seriöst. De kostnader som läggs på bussterminalen skulle göra bättre nytta om de användes till en nedgrävning av t-banan vid Gamla Stan och Slussen. Då skulle ett befintligt säkerhetsproblem lösas.

Stockholm Business Region

Yttrande: 105

Stockholm Business Region anser att framlagt samrådsförslag till detaljplan för ny bussterminal vid Slussen möter kommunens

ambitioner om en sammanhållen stad och ett väl fungerande transportsystem för en gemensam arbets-, bostads- och utbildningsmarknad.

Stockholm Business Region samtycker till förslaget i stort. En ny kollektivtrafikknutpunkt med hög kapacitet ger potential att minska bilresandet för pendlare till centrala Stockholm. Ur klimatsynpunkt och för luftkvaliteten i Stockholm är detta positivt. Bolaget instämmer i den sammanfattande redogörelsen avseende den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen.

Bostadsrättsförening Folkungagatan

Yttrande: 116

Fastigheten ligger inom influensområdet för grundvattenbortledning. I enlighet med dom i Mark- och miljödomstolen vid Nacka Tingsrätt är vi också sakägare när det gäller buller, vibrationer och stomljud. MKB:n borde vara tydligare när det gäller effekter av bortledning av grundvatten och inte enbart hänvisa till utredningsmaterial som inte finns med som en bilaga till den aktuella MKB:n. Yrkar följande: att bli bekräftade som sakägare, att tydliga villkor ska anges för besiktning och uppföljning av fastigheter med känslig grundläggning inför grundvattenbortledning vid sprängning/ny spillvattenledning samt vibrationer, att det utarbetas en tydlig åtgärdsplan för kulturbyggnader för buller och stomljud, att solidariskt ersättningsansvar/ovillkorlig ersättning ska utges för ev. skador som kan uppstå på föreningens fastighet med anledning av det antal komplexa projekt och entreprenader som berör området och vår fastighet, att plats för lokal bergkross ska anges.

Liberalerna Nacka

Yttrande: 169

Planen tar inte upp frågan hur bussarna kommer in till terminalen längs med Stadsgårdsleden på ett tillfredställande sätt. Bussarna borde antingen planfritt passera under korsningen Folkungagatan/Londonviadukten eller få en prioriterad överfart vid signalerna och därefter följa bergssidan på Stadsgårdsleden ända in till bussterminalen vid slussen. I bussterminalen så ökas gångavstånden, något som skulle kunna byggas bort med rullande gångbanor på flera ställen. På sikt är det roligt att framtidens bussar kommer att drivas med flytande vätgas som det miljövänligast drivmedlet. Det framgår inte av riskbedömningen om man tagit hänsyn även till detta drivmedel. Om inte borde även detta utredas hur det kan bli möjligt.

Kommunal Nacka/Värmdö

Yttrande: 190

Anser inte att de lösningar man har föreslagit löser problemet med en brand inne i bergterminalen då utrymningsvägarna lätt blir blockerade av både människor och rök. Anser även att luftkvaliteten i bergterminalen kommer att vara undermålig för att vistas i någon längre tid. Bussförarkåren kommer att ha en hel del raster/pausar i den miljön då det är en naturlig plats för detta. Inget av ovanstående problem är acceptabelt ur hälsosynpunkt. Kommunen borde beakta dessa problem för bussförarkåren och löser dessa med att behålla och uppgradera den tillfälliga terminalen på Stadsgårdskajen.

Kollektivtrafikant Stockholm

Yttrande: 193

Motsätter sig planerna på en bussterminal inne i Katarinaberget. Vi är bestörta över att den välmotiverade kritiken mot tidigare plan hittills inte gett någon som helst effekt. Den här gången måste kommunen ta kritiken på allvar. Vi upprepar här den kritik som vi tidigare framfört. Kommunen har inte tagit lärdom av erfarenheterna från Kampenterminalen i Helsingfors. Luftkvaliteten i vänthallen är dålig. Det är oundvikligt att avgaser strömmar in från bussarna genom de många dörrarna. Ännu värre blir där bussarna står och går, och där man kommer att vänta och stiga på. Värst får förarna som tillbringar mycket tid i denna luft. Bussbränder förekommer och kommer att förr eller senare inträffa även i Katarinaterminalen, liksom det hände i Kampenterminalen. Där ledde branden den gången inte till en katastrof, men till stora problem i angränsande lokaler och i t-banetrafiken.

Kampenterminalen ligger i gatuplanet. Att som i Katarinaterminalen befinna sig 18 m under gatuplanet är en mardröm. Även en brand som man lyckas släcka i tid rubbar resenärernas förtroende för anläggningen och tvingar dem att välja längre och obekvämare resesätt. Det finns bara en infart till Katarinaterminalen. Den kan lätt bli blockerad med fördröjningar i trafiken och svårigheter för räddningstjänsten. Att ha en in och utfart möjliggör också genomgående busslinjer, något som både vi och SL vill ha. Kampenterminalen fick efter krav från brandkåren två olika in- och utfarter. Detta visade sig senare vara viktigt inte bara ur brandsynpunkt. Det gav en flexibel linjeplanering. Den här lösningen för bussterminal vid Slussen är inte tillkommen med tanke på resenärernas bästa. Kommunen och landstinget måste hitta en bättre lösning.

Södermalmsparkernas vänner

Yttrande: 203, 286 (komplettering och ersätter yttrande 203)

Bygg inte terminalen. Nyttan av terminalen står inte i proportion till de höga riskerna för människors liv och hälsa, de stora ingreppen i miljön, den höga energiåtgången för driften och de sannolika kostnaderna.

Materialet är inte färdigt. I planhandlingen står det på sidan 49 om att det "eventuellt" kan förekomma biogas i bergrummet. I riskutredningen står det "en förutsättning" (s. 29). Varför två olika budskap? Att samrådsyttranden ska skrivas under semestern är ytterligare ett hinder för medborgarnas deltagande. Bussterminalens negativa aspekter och allvarliga risker har tonats ner och det som talat för terminalen förstörats både i samrådshandlingarna och utredningarna sammanfattningar till objektivitetens och säkerhetens nackdel.

Det är skrämmande att det inte är fackfolk inom brandskydd, räddningstjänst och bussfack som ska bedöma om terminalen är säker nog utan politiker, som dessutom har en massa ärenden att sätta sig in i. Politikerna i kommunfullmäktige är dåligt insatta i projektet.

Det saknas en karta i skala 1:1000 över själva bussterminalen och dess förbindande tunnel och ramp, samt genomskärningar med höjdangivelser som visar in- och utgångar samt nödutgångar till dem. De små teckningarna är närmast en förolämpning.

Det blir farligt trångt i terminalen. Det saknas en trafiksimulering som visar att trafiken kan flyta på ordentligt i terminalen med tanke på den komplicerade trafikföringen. Det är en stor förlust att Söderbergs trappor stängs och att övergångsstället tas bort. För riskbedömningen saknas acceptanskriterier. Man måste ha specialistutbildning för att tolka riskbedömningen. Risknivån är inte försumbar men kan reduceras till acceptabla nivåer. Vad acceptabla nivåer anses vara sägs inte. Fallerar någon del av nödsystemen så faller hela räddningssystemet. Särskilt svårt för rörelsehindrade att nå nödutgångarna. Svårt att evakuera hela terminalen upp för trappor, rulltrappor och hissar med så många människor på plats. Förslaget är livsfarligt med tanke på risken för rök vid brand eller explosion. Rökgaserna är dödliga. Haverikommissionens rapport från en bussbrand i Helsingborg 2012 finns inte med i underlagsmaterialet.

När det gäller studerade alternativ har alla baserats på den farliga säcklösningen. Det verkar som att planen på galleria, kontor och

park hindrat projektet från att pröva den bästa platsen närmast t-bana med genomfart och reglerplatser på Gullfjärdsplan. Den platsen hade även öppnat för en linje mot Centralen och Norrtälje enligt den regionala stomnäsplanen. En funktionell, flexibel och säker bussterminal är viktigare än galleria, kontor och park i området. Det är fullt möjligt att ändra befintlig plan.

Vid jämförelsen mellan nuläget, nollalternativet och huvudförslaget, känns det som att huvudalternativets risker tonas ner och alternativens brister förstärks. Vad är en acceptabel nivå på antalet omkomna vid en olycka?

Bortledning av grundvatten kommer leda till sättningar i grundvattenberoende byggnader. Marken riskerar att destabiliseras när grundvattnet sänks och vibrationer från sprängning och borring pågår. Man bör planera för att parera en tidigare vattenhöjning redan nu, då kajnivån i Slussen-projektet ligger långt under länsstyrelsens gräns.

Några mätningar på luften i ankomst- och avgångshallen har inte presenterats. Luftmiljön blir synnerligen ohälsosam för de busschaufförer som befinner sig i terminalen och tunneln flera gånger om dagen. Även resenärer med luftvägsproblem drabbas. Friskluftintaget i stödmuren nedanför Klevgränd med sitt eviga fläktljud kommer förta platsens rekreativvärde.

Under terminalens byggtid kommer kväverika spränggaser ventileras ut i området. Arbetsmiljön i berget blir också ohälsosam med spränggaser och stendamm och risk för skador genom blockutfall i berget. Alla tunga transporter under flera år kommer försämra luften för omkringboende och fotgängare och cyklister på kajen. Det kommer vara störningar (buller, vibrationer och sprängljud) för de boende när det byggs.

Miljöbalkens 3kap 6§ gäller. Katarinaberget och Erstaberget utgör värdekärnor i riksintresset för Stockholms innerstad. Många byggnader är blåklassade. Risk för oersättliga kulturvärden går förlorade. Risk för skador på Södra teatern och Katarina kyrka (som skadades vid sprängningarna för Stigbergsgaraget). Vid bortledning av grundvatten bör miljöbalkens försiktighetsprincip enligt 2 kap 6§ tillämpas.

Kommunen har lovat att inte påbörja någon byggverksamhet före båda detaljplanerna och vattendomen vunnit laga kraft.

Kostnaderna för hela anläggningen och kringarbetena blir otroligt höga.

En buss brann i Göteborg den 12 juli 2016.

Nacka Miljövårdsråd

Yttrande: 258, 259 (identiska handlingar)

Vi ställer oss tveksamma till en bussterminal inne i berget. Främst av säkerhetsskäl för människor och för kollektivtrafikanternas tidsanvändning och komfort. Bättre med en terminal på samma plats som idag. Planförslaget måste därför omarbetas.

Smala gångbanor och långa passager kan är riskabelt, även ur ett genusperspektiv. Långa gångar, mörka vrår och pelare bör undvikas så alla känner sig trygga. Viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv att långa och trånga gångar undviks, då det försvårar framkomlighet för rullstolar, barnvagnar osv.

En buss som börjar brinna inne i bussterminalen får svåra konsekvenser för alla människor som befinner sig inne i Katarinaberget. Backande bussar är vi tveksamma till. Risken för passagerarna och för kollisioner mellan bussar. Det kan vara ett allvarligt problem att bussar får vänta på vid rödljus i en brant backe vid utfarten.

Viktigt att alla yttranden från olika remissinstanser beaktas för att uppfylla kraven på delaktighet för medborgarna. Om terminalen inne i Katarinaberget byggs på föreslaget sätt är det väsentligt att den färdigställs innan den nuvarande terminalen tas ur bruk.

Djurgården-Lilla Värtans Miljöskyddsförening

Yttrande: 260, 261

Lägg ner planerna på Katarinaterminalen och satsa på en bussterminal vid Nacka Forum. Där kommer en naturlig omstigningspunkt finnas för resande. Material har hemligstämplats och tjänstemän och politiker antas dölja graverande fakta rörande säkerheten i terminalen. Utrymningsvägarna är underdimensionerade, trafiken ska gå i vänstertrafik, bussar drivna med brandfarliga vätskor eller gaser, trång infartsramp, energikrävande. Nya Slussen och Katarinaterminalen lovades tidigare utgöra ett odelbart projekt. Allt dessa problem kan undvikas om man valt annan plats. Slussen Plan B var en oändligt överlägsen lösning.

Resenärsforum

Yttrande: 287

Viktigt att systemet för kollektivtrafik och resande utformas så att det är attraktivt. Ju fler byten resenärer behöver göra desto mer oattraktivt blir resan med kollektivtrafiken. Komplettera Saltsjöbanan med en grenlinje mot Nacka centrum-Boo och Gustavsberg. Förläng Saltsjöbanan in mot innerstaden förbi Slussen, så försvinner behovet av att byta färdmedel vid Slussen. Gör Saltsjöbanan till dubbelspårig, med ett spår i befintlig tunnel och ett spår på Stadsgården.

En underjordisk bussterminal är inte ett resenärsintresse. Resenärer önskar generellt en bytesplats som inte är inbyggd i ett bergrum på grund av luftkvaliteten. Dålig luft pga partiklar från hjul och motorer har negativa hälsoeffekters.

Den östliga sektorn i Storstockholm har behov av en högklassig kollektivtrafiklösning med spårtrafik som en grundkomponent. Den föreslagna terminalen riskerar att permanenta en mindre god lösning, vilket kommer att innebära att kollektivtrafiken inte blir så attraktiv som den bör bli.

Bostadsrättsförening, Klevgränd

Yttrande: 293

Vi motsätter oss förslaget till detaljplan och fastighetsbildning. Vi anser också att förslaget till detaljplan, vad gäller innehåll och utformning, strider mot tillämpliga lagar och förordningar.

Det framgår av alternativutredningen att det går att placera terminalen på andra platser i Slussenområdet. Vi ställer oss bakom de förslagen. Vi kommer att drabbas av oacceptabla störningar (buller, luftföroreningar) under flera år. Stora störningar vid bygget av spillvattentunneln rakt under vår fastighet. Störningarna är inte tillfälliga utan långvariga och frekventa. Bygget kommer vara så omfattande att det går att ifrågasätta om vår fastighet kommer vara bebodlig under byggtiden. Grundvattenbördledningen kan förorsaka problem för bebyggelsen (sättningar) och risk för att miljöfarliga ämnen i delar av grundvattnet som börjar röra på sig. Risker för ras, sättningar kvarstår efter byggtiden. Ventilationsanläggningarna innebär stor risk för människors hälsa och miljö, samt förfulning av den känsliga kulturmiljön. Skador kan uppstå vid utsläpp av brandgaser, och i övrigt bullrar den konstant. Utluften från terminalen kommer allvarligt att belasta vår luftmiljö. Unik teknisk lösning i världen. Stor risk för katastrofala följder vid olycka eller attentat. Måste ständigt pumpa vatten för att slippa översvämning.

Hur mycket kommer projektet kosta skattebetalare? Nyttan är mycket begränsad i proportion till de skador som projektet medför.

Vi anser att planprocessen bedrivits i strid mot tillämpliga lagar och förordningar, samt att det finns fel och brister i beslutsunderlaget. Detaljerade uttredningar måste göras för att skaderisken för fastigheten ska kunna bedömas, vilka skaderisker som föreligger för fastigheten, analyser fastigheten behöver grundförstärkas. Borde även finnas förslag på villkor för vibrationsgränsvärden och larmvärden för varje fastighet innan sprängningar påbörjas. Vi har inte erbjudits någon säkerhet som är betryggande. Som boende och fastighetsägare anser vi att kommunen begått stora oförsvarliga övergrepp genom att inte lyssna på stadens invånare då de flesta inte vill ha en bussterminal som innebär stora kostnader, olägenheter och dessutom en farlig miljö för alla dem som tvingas nyttja terminalen.

Vi kräver att kommunens företrädare lyssnar på och tar till sig de förslag till alternativa placeringar för Nacka Värmdö bussarna och att de också tar det ansvar som vi som medborgare ställer på politiker nämligen att de ska ta ansvar för att våra skattemedel används på ett försvarligt och förnuftigt sätt för allas bästa.

Övriga, privatpersoner

Yttrande: 86, 87, 87, 88, 93, 101, 109, 110, 111, 113, 117, 118, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 129, 130, 132, 133, 134, 136, 138, 139, 141, 143, 144, 145, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 161, 163, 166, 168, 170, 171, 172, 173, 174, 176, 177, 179, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 191, 192, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 251, 255, 256, 257, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 288, 289, 291, 294, 295, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 331, 332, 333

Ej beaktade yttranden

Följande synpunkter har inte kunnat beaktas och skälen till detta.

Yttrande 92: *Detaljplaneförslaget innebär för vissa fastigheter begränsningar i fastighetsägarnas framtida möjligheter att utnyttja sin mark i djupled, och de är enligt expropriationslagen berättigade till ersättning för den skada som det innebär i form av minskningen av fastighetens marknadsvärde. När det gäller den befintliga bergvärmeanläggningen är kommunens ambition att i samråd med fastighetsägaren ersätta den med en likvärdig anläggning. Om det inte är möjligt är fastighetsägaren berättigad till ekonomisk skadeersättning.*

106: *Det grundlagsstadgade egendomsskyddet har lagtekniskt fullföljts genom de regler i fastighetsbildningslagen och plan- och bygglagen som säkerställer att kommunens rätt att tvångsvis ta i anspråk mark endast gäller om det allmänna intresset av att använda marken överväger det enskilda intresset att behålla den, och att behovet för det allmänna inte kan tillgodoses bättre på någon annan plats. Detaljplanen och de utredningar som ligger till grund för den visar grunderna för kommunens bedömning när det gäller såväl intresseavvägningen som lokaliseringen. Bedömningen är att kommunen har rätt att förvärva området tvångsvis om ingen överenskommelse med fastighetsägaren kan träffas.*

Stockholms kommun strävar alltid efter att försöka komma överens på frivillig väg. Det är mycket ovanligt med tvångsvis inlösen, men om det blir nödvändigt prövas frågan av mark- och miljödomstolen och fastighetsägaren får ersättning enligt expropriationslagens regler.

146: *Kommunen beklagar att sakägarna inte betraktar kommunens lämnade bud som seriöst. Den ersättning som föreslagits de fastighetsägare och tomträttshavare som avstår utrymme till 3D-utrymme eller ledningsrättsområde bygger på de värderingar som lantmäterimyndigheten gjorde i samband med motsvarande förrättningar för Citybanan.*

165: *Grannfastigheten ägs av kommunen och tomträttshavaren har i en uppgörelse medgivits reducerad tomträttsavgäld då en värdering visat att den byggnad som planeras uppföras mellan fastigheten och kajen kommer att påverka värdet på kommunens mark. Förhållandena är inte jämförbara med den blivande hissen.*

Det utrymme för hiss som markerats på plankartan för hissen är tilltaget så att en hiss skulle kunna placeras så att den skymmer utsikten för trapphuset i Tranbodarne 13. Det exakta läget för

hissen är inte fastslaget, men det läge som studerats och som är mest sannolikt är att denna avses placeras väl indragen i utrymmet mellan sakägarens fastighet och Lokattens trappa och ansluta mot Katarinavägen på den yta som ägs av kommunen och som för närvarande upplåts säsongvis för uteservering åt en av sakägarens hyresgäster. På de fem understa våningarna finns inga lokaler med fönster som får skydd utsikt av hissen. Ett trapphus kan möjligen få delvis skydd sikt. Utsikten från den lokal som ligger mot Katarinavägen, en trappa upp från denna, har två fönster åt öster som möjligen kan påverkas något. Plangränsen ses över i kommande skede för att om möjligt begränsa påverkan på fastigheten.

Hissens utformning studeras i samråd med Stadsmuséet för att få en utformning som kan accepteras i den känsliga miljön.

229,229,250,252,253,254,320: *Flera alternativ har utretts, däribland placering i markplan. Den föreslagna lösningen har kommunen bedömt vara det totalt sett bästa lösningen. I Alternativredovisningen jämfördes olika alternativ, flera av dessa låg i gatuplan. Alla alternativen visade på olika fördelar och nackdelar. I alternativredovisningen dras slutsatsen att bussterminal i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet; det ger minst negativa konsekvenser för miljön och människors hälsa, god komfort för resenärer och personal samt konkurrerar inte med annan markanvändning.*