

Utlåtande 2017:63 RII (Dnr 120-289/2017)

**Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av
Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp
2014-12434-54**

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i
stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54, antas.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur, bättre anpassad till dagens och framtidens behov. Detaljplanen för Slussen är lagakraftvunnen och det fysiska arbetet med ett genomförande av den planen påbörjades under år 2016. I samband med att Slussen byggs om kommer den bussterminal som finns idag att rivas. Planen syftar till att möjliggöra en ny bussterminal i Katarinaberget under befintliga bebyggda fastigheter.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Planeringen för nya Slussen har pågått under en lång tidsperiod. Det är därför glädjande att nu kunna anta den andra detaljplanen i Slussenprojektet.

Utredningarna som föranlett placeringen av bussterminalen i berget har varit gedigna och flera olika placeringar har prövats och denna har utifrån ett tillgänglighets- och funktionsperspektiv valts. Behovet av en bussterminal är stort och trafikvolymerna beräknas öka från 33 000 till 37 000 passagerare per dag. Den nya bussterminalen kommer förbättra upplevelsen för kollektivtrafikanterna som nu inte kommer behöva gå över bussfiler eller stå ute. Sammantaget innebär projektet en stor förbättring för Stockholms kollektivtrafikanter.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta 1(8)
3. Plankarta 2(8)
4. Plankarta 3(8)
5. Plankarta 4(8)
6. Plankarta 5(8)
7. Plankarta 6(8)
8. Plankarta 7(8)
9. Plankarta 8(8)
10. Planbeskrivning
11. Granskningsutlåtande
12. Samrådsredogörelse
13. Alternativredovisning
14. Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn
15. Miljökonsekvensbeskrivning
16. Projektspecifikt säkerhetsmål
17. Riskbedömning som underlag till MKB
18. Slussen oberoende granskning BRIAB
19. WSP:s bemötande av BRIAB:s granskningssynpunkter
20. Slussen oberoende granskning BRIAB komplettering
21. Slussen tredjepartsgranskning Bussterminalen Brandskyddslaget
22. Bussterminal Slussen - Påverkan på kulturvärden
23. Brandteknisk utlåtande Slussen
24. Trafikbullerutredning
25. Luftutredning

- 26. PM ingenjörsgelogisk prognos
- 27. Slussen Bussterminal VISSIM

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54, antas.

Stockholm den 8 mars 2017

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Roger Mogert

Ulrika Gunnarsson

Remissammanställning

Ärendet

Slussen ska rivas och ersättas med en ny struktur bättre anpassad till dagens och framtidens behov. Detaljplanen för Slussen är laga kraftvunnen och det fysiska arbetet med ett genomförande av den planen påbörjas under 2016. I samband med att Slussen byggs om kommer den bussterminal som finns idag att rivas. Planen syftar till att möjliggöra en ny bussterminal i Katarinaberget under befintliga bebyggda fastigheter.

Beredning

Ärendet har initierats av stadsbyggnadsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 2 februari 2017 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Roger Mogert m.fl. (alla S), Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V) *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 januari 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

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, stadsbilsfrågor, intrång i befintliga fastigheter (KF- respektive Glashuset) samt anläggningens utbyggnad i Saltsjön.

För att minska dessa effekter i ett utvecklat planförslag, valde staden 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. Staden 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 möjliggöra 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 är 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. Mer om kapaciteten kan läsas på sidan 7.

I juli 2014 träffade Stockholms stad, Nacka kommun, VärmdöKommun, Länsstyrelsen 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 tunnelbanegrenen. Stadsbyggnadsnämnden gav i september 2014 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja framtagande av en ny detaljplan för bussterminal vid Slussen.

Alternativ

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)

- bussterminal, Katarinaberget Slussen, 2016-09-21, Risktec.
- Bussterminal Slussen - Påverkan på kulturvärden, 2016-09-22, Tyréns.
- PM Ingenjörsgelogisk prognos, 2014-08-29 (rev. 2016-09-02), WSP
- Projektspecifikt säkerhetsmål, 2016-04-15, Stockholm stad och Trafikförvaltningen
- Säkerhetskoncept, tekniskt underlag för detaljplan, 2016-09-20, WSP
- Slussen bussterminal VISSIM, 2016-09-06, SWECO

Ett första yttrande, som lämnades av den oberoende granskaren, Briab, ansåg att förtydliganden behövdes göras i riskutredningen. De ansvariga riskutredarna analyserade yttrandet och svarade med kompletterande information till Briab. Efter kompletteringen bedömde Briab att underlaget var tillräckligt som beslutsunderlag. Dokumenten utgör underlag till planhandlingarna. En intern granskning av riskutredningen som gjordes av, Brandskyddslaget, ingår också.

- Oberoende granskning av riskbedömning och säkerhetskoncept, 2016-12-13, Briab
- Bemötande av Briabs granskningssynpunkter, 2016-12-19, WSP
- Oberoende granskning av riskbedömning och säkerhetskoncept (komplettering), 2016-12-20, Briab
- Tredjepartsgranskning underlag detaljplan - brand/risk, 2016-12-16, Brandskyddslaget.

Plandata

Planområdet ligger i direkt anslutning till Slussen och kopplar till ombyggnadsprojektet av Slussen. Planområdet omfattar ca 75 000 kvm. Planområdet avgränsas i norr av Stadsgårdsleden fram till konsthallen Fotografiska i öster. I söder från Högbergsgatan och vidare västerut mot Mosebacke torg och Hökens gata. I väster gränsar planområdet mot tunnelbanan. Vidare sträcker sig området utmed kvarteret Tranbodarnes södra fasad mot Katarinavägen för att sedan möta Stadsgårdsleden i norr. Planområdet utgörs till största del av nya berggrum som föreslås sprängas ut under befintlig gator och bebyggelse på Katarinaberget.



Bild 1: Läge för planområdet. Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Planens 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.

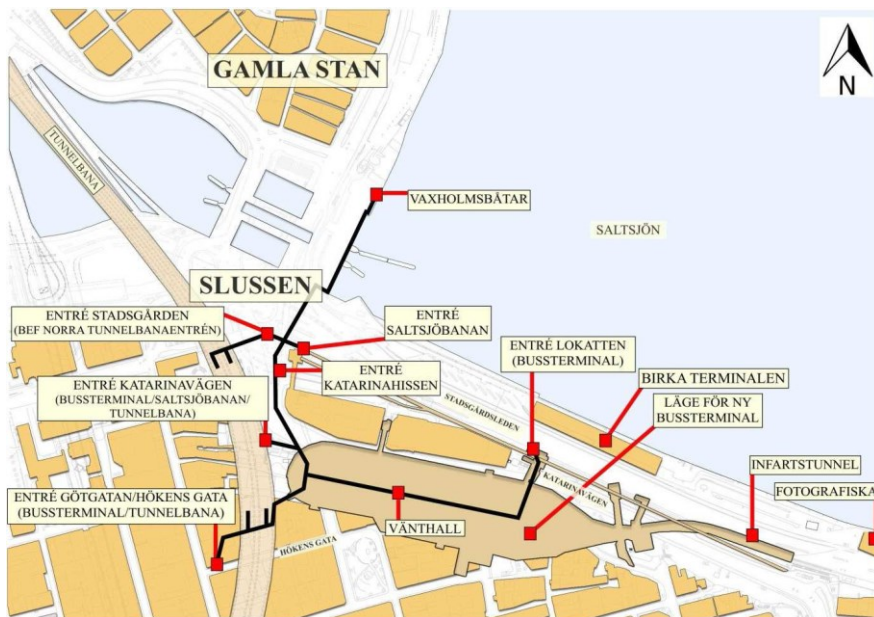


Bild 2: Illustration av läget för bussterminalen och anslutningar.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.

Bussterminalen ligger inrymd i helt nya bergrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke ca 10 respektive 35 meter under marken. 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.

I den tidigare planprocessen var det 8 ankomstplatser redovisat. Nu är det redovisat 6 ankomstplatser då det initialt är det behov som prognosicerats. Det finns möjlighet att omvandla två reglerplatser till ankomstplatser så att det blir 8, ifall verksamhetsutövaren finner behovet i framtiden.



Bild 3: Illustration av ny entré vid Katarinavägen. Bild: Link arkitektur

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 föreslås också att en ny hiss uppförs för att säkra tillgängligheten mellan dessa två nivåer.



Bild 4: Illustration av vänthall, vy mot väster. Bild: Link arkitektur

Konsekvenser

Behovsbedömning

Kommunen har gjort bedömningen att byggandet av bussterminalen kan innebära

betydande miljöpåverkan. Till detaljplanen finns därför en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen. Här nedan redovisas endast den samlade bedömningen av planförslaget.

En ny bussterminal vid Slussen innebär att det kommer att finnas en samlad kollektivtrafikknutpunkt med hög kapacitet för Ostsektorn lokaliserad relativt nära tunnelbanan. Detta ger potential att minska bilresandet för pendlare till centrala Stockholm, vilket ger positiva konsekvenser regionalt ur klimatsynpunkt.

Beräkningar har gjorts som visar att miljökvalitetsnormerna överskrids för föroreningarna kvävedioxid och partiklar (PM10) vid Stadsgårdsledens östra mynning. Miljökvalitetsnormerna överskrids längs Stadsgårdsleden redan idag. Bussterminalen bidrar med låga halter av partiklar och kvävedioxid genom utsläpp. Luftföroreninghalten påverkas främst inom närmaste vägbaneområdet och inte där människor vistas. Planförslaget gör det därmed inte svårare att klara miljökvalitetsnormerna i områden där människor vistas. Placeringen i Katarinaberget innebär också att människor slipper utsättas för luftföroreningarna på Stadsgårdsleden när de väntar på bussen. Inne i terminalen blir resenärer åtskilda från bussarnas utsläpp vilket gör att de utsätts för mindre luftföroreningar vilket är positivt för hälsan.

En placering av bussterminalen och eventuell förekomst av biogas i ett bergtrum ställer höga krav på utrymningsmöjligheter.

En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försumbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer

Den planerade bussterminalen kan även innebära en ökad säkerhet för resenärerna eftersom körytor kommer att vara separerade från vistelseytor, vilket kan minska påkörningsrisker.

Planförslaget innebär positiva konsekvenser för stadslivet eftersom de nya entréerna innebär fler möjliga stråk för gående. Även minskningen av busstrafiken i den västra delen av Stadsgårdsleden är positiv eftersom området blir tystare och mer promenadvänligt, både jämfört med hur det är idag och jämfört med nollalternativet. Nollalternativet (det vill säga utvecklingen om den föreslagna terminalen inte byggs) innebär att den tillfälliga bussterminalen ligger kvar på kajen och Stadsgårdsleden för att efter en tid avvecklas när Stadsgårdsleden byggs klart. Bussarna sprids då ut inom Slussenområdet och eventuellt andra platser inom den sydöstra delen av länet.

För kulturmiljön i området är det positivt att bussterminalen byggs inuti Katarinaberget då endast mycket få delar av terminalen kommer att synas på ytan.

En grundvattenutredning har gjorts som visar att de skador som kan uppstå kommer att vara små. Det handlar om påverkan på två energibrunnar och en viss risk för att grundvattenföroreningar sprids. Som skyddsåtgärder planeras tätning av bergtrum och tunnlar.

Parkytor, exempelvis vid Klevgränd, och andra ytor där folk kan röra sig tas i anspråk av byggverksamhet. Det ger måttliga negativa konsekvenser på rekreativsvärdena.

Plansamråd

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.

Samrådsmöte hölls 2016-06-14 i Medborgarhuset (Medborgarplatsen 8) där ca 100 personer närvarade.

Flertalet remissinstanser tillstyrkte planförslaget med betoning på det stora allmänna intresset för bussterminalen.

De flesta sakägare som framfört synpunkter är kritiska till den påverkan de bedömer att förslaget kommer få på fastigheterna och deras möjligheter att nyttja fastigheterna i djupled. Synpunkter har också inkommit gällande störningar under byggtiden och under drift av anläggningen.

I övrigt har inkomna synpunkter framförallt handlat om lämpligheten att lägga bussterminalen i Katarinaberget och risk och säkerhetsfrågor.

Efter samrådet reviderades planförslaget med utveckling av illustrationer och förtydliganden i planbeskrivningen samt revideringar på plankartor. Tillägg till planhandlingarna gjordes med en utredning inom risk.

Som ett svar på det särskilda yttrande som gjordes, i ärendet, i Stadsbyggnadsnämnden de 8 september 2016 har en oberoende granskning av planhandlingarna avseende risk och säkerhet gjorts. Syftet med granskningen var att få ett yttrande om huruvida handlingarna är branschmässigt utförda och innehåller rimliga bedömningar. Samt om de är tillräckligt omfattande för att kunna utgöra beslutsunderlag för Stadsbyggnadsnämnden och Kommunfullmäktige och innehålla motiv till ställningstagandet. Yttrandet är en del av de handlingar som skickas för godkännande i stadsbyggnadsnämnden och sedermera för antagande i kommunfullmäktige. En genomgång av de interna granskningsprocesserna gällande risk och säkerhetsutredningarna har även gjorts.

Granskning

Planförslaget sändes ut på granskning under perioden 2016-10-19 - 2016-11-16. Under granskningen inkom 145 yttranden.

Under granskningen har synpunkter berört frågor gällande risk och säkerhet. Det har handlat om risker för brand som förknippas med bussar drivna med fordonsgas. Om händelseförloppet vid brand och explosionsrisker i ytor där det vistas människor. Det har även framförts åsikter om oro för utrymning ur terminalen i händelse av en brand och räddningstjänstens insatser.

Bussterminalen är en avancerad anläggning som inte kan jämföras med någon annan bussterminal i landet. Därför tog staden och Landstinget fram ett specifikt säkerhetsmål för bussterminalen. För att klara säkerhetsmålen och kraven som ställs måste ett flertal tekniska installationer finnas tillsammans med organisatoriska åtgärder som genomförs av verksamhetsutövaren innan terminalen kan tas i drift.

Risk- och säkerhetsfrågorna är komplexa. För att säkerställa att risk- och säkerhetsfrågorna är belysta på ett riktigt sätt har en oberoende granskning av handlingarna gjorts avseende risk- och säkerhet.

Inkomna synpunkter har även gällt anläggandet av bussterminalen i stort. De har förespråkat en anläggning i markplanet och i huvudsak på den nuvarande terminalens läge. Kontoret kvarstår i sin bedömning att alternativet att placera bussterminalen i Katarinaberget är samtaget det bästa alternativet. Det är kontorets bedömning att en rimlig avvägning har gjorts mellan enskilda och allmänna intressen.

Utifrån inkomna synpunkter kommer ändringar ske i planhandlingarna enligt nedan:

- Teckenförklaringar förtydligas på plankartor
- Förtydligande i planbeskrivningen att T1 ersätter befintliga användningar.
- Bestämmelsen b1, skyddszon för tunnelbanan och bussterminalen, kommer sträcka sig över allmän plats.
- Ny sektion B35 läggs till plankarta 8.
- information i planbeskrivningen korrigeras avseende P17865 Urvädersklippan Större och Urvädersklippan Mindre.
- Planbeskrivningen uppdateras med information om det tänkta cykelgaraget och hur man tar sig till och ifrån bussterminalen.
- Planbeskrivningens tabell fig.27 uppdateras med justerade högsta- och lägsta höjder och maximal utbredning för vissa fastigheter.
- Justering på plankarta 3 gällande servitut a6 ska ske så att rättighet till anordnande, underhåll och förnyelse finns på samma sätt som övriga servitut.
- Ny skyddsbestämmelse för entréerna, valven, till Katarinagaraget förs in på plankarta 1.
- Skrivning i planbeskrivningen om att påverkan på riksintresset för kommunikation sker i samband med att saltsjöbanan stängs av under byggnationen och ersätts med bussar.
- Nya skyddsbestämmelser, q2, för Katarinagaragets entré förs in för att skydda dess kulturmiljövärden.
- Generell bestämmelse gällande byggnadsteknik har tagits bort. ”Byggnader, anläggningar och samhällsviktig verksamhet ska utföras så att de inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till nivå +1,7 meter över nollplan.”
- I planbeskrivning och underlagsutredningar justeras att det vid normal drift som mest kommer att vistas 3000 trafikanter i terminalen. Detta är en ökning från tidigare angivna 2000. Anledningen är att biytor, så som gångvägar mm

till anläggningen, räknas med. Risk och säkerhetsaspekter är fortsatt dimensionerade för 5000 resenärer.

- Ny generell bestämmelse införs på plankartan så att vibrationsnivåer och stomljusnivåer i bostadsrum ej överskrider från fordonsrörelser.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Den sammanvägda bedömningen är att Katarinaberget är det lämpligaste alternativet och lokaliseringen för anläggande av en bussterminal vid Slussen. 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.

Katarinaberget är det alternativ som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön. Alternativet innebär endast små negativa konsekvenser på kulturmiljön och riksintresset för innerstaden. Katarinaberget är också det enda studerade alternativ där man kan tillgodose kapacitetsbehovet av hållplatser i terminalen.

Övriga alternativ som studerats är sämre även ur ett kommunal-ekonomiskt perspektiv. Det är med anledning av att de påverkar tiden för genomförandet av Slussen, vilket ger praktiska och ekonomiska konsekvenser. Nya Slussen kommer att stå klar år 2025, bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2023-2025. Det är av stor vikt att bussterminalen färdigställs så snart som möjligt i sitt permanenta läge för att klara kollektivtrafikförsörjningen till Ostsektorn. Det är således av väsentligt intresse för allmänheten att bussterminalen kommer till stånd. Detta ska vägas mot det enskilda intresset, för de berörda fastigheterna, att behöva avstå från utrymme under mark. Av genomförandedelen i planbeskrivningen framgår att konsekvenserna för fastigheterna är begränsade. Det allmänna intresset överväger därför det enskilda intresset. Ianspråktagandet av utrymmet i Katarinaberget krävs för att tillgodose detta angelägna allmänna intresse. Den regionala och den lokala alternativstudien visar tillsammans att ändamålet med bussterminalen inte lämpligen bör tillgodoses på annat sätt.

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.

Säkerhetskonceptet för detaljplanen beskriver övergripande de åtgärder och principer som har bedömts som nödvändiga för att säkerhetsnivån inom Slussens bussterminal ska vara acceptabel. Säkerhetskonceptet med avseende på brandskydd kommer beskrivas mer detaljerat i bygghandlingsskedet. En detaljplan reglerar inte i detalj åtgärder som t.ex. vilken sorts sprinkelsystem som ska användas eller frågor på den detaljeringsnivån.

En oberoende extern granskning har genomförts av risk- och säkerhetsunderlaget. Bedömningen gjordes att underlaget branschmässigt utfört och är tillräckligt som beslutsunderlag.

Det är kontorets bedömning att en rimlig avvägning har gjorts mellan enskilda och allmänna intressen.

Reservationer m.m.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Roger Mogert m.fl. (alla S), Cecilia Obermüller m.fl. (alla MP) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden strävar efter en modern och funktionell ny bussterminal vid Slussen. Stadsbyggnadsnämnden ser att arbetet med säkerheten i den kommande bussterminalen bör fortsätta i samverkan med berörda aktörer även i den fortsatta byggprocessen.