



# BUSSTERMINAL

FÖR NACKA- OCH VÄRMDÖBUSSARNA VID SLUSSEN

## PLANBESKRIVNING

2012-01-09

Dp 2011-01580-54



## planbeskrivning

# DETALJPLAN FÖR NY BUSSTERMINAL FÖR NACKA- OCH VÄRMDÖBUSSARNA VID SLUSSEN DEL AV FASTIGHETEN SÖDERMALM 7:87 M FL

I STADSDELEN SÖDERMALM  
DP 2011-01580-54

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
1. Planhandlingar	4
2. Planens syfte	4
3. Bakgrund och tidigare ställningstagande	4
4. Planområdet	7
5. Planförslag	9
6. Klimatanpassning	28
7. Strandskydd	30
8. Miljökonsekvenser	31
9. Tidplan	33
10. Medverkande	34

## SAMMANFATTNING

### Bakgrund

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

### Planprocess och tidigare studerade alternativ

Inom framtidens nya anläggning vid Slussen ska en ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna anläggas som möter framtidens behov på utökad trafik och antal resenärer. Under programsamrådet för nya Slussen 2007 redovisades två olika alternativa utformningar för Slussen, båda alternativen med en ny bussterminal på kajen med koppling till kaj och tunnelbana. Vid plansamrådet, som genomfördes 2010, fanns ett alternativ till utformning och även i detta alternativ presenterades bussterminalen på kajplanet framför KF- och Glashusen. I och med detta samråd konstaterades att flera svårigheter finns att lokalisera terminalen till detta läge, bland annat p.g.a. utrymmesbrist för att rymma alla de funktioner och utrymmen som den nya terminalen ska innehålla.

Av ovanstående anledning lyftes frågan om att förlägga bussterminalen i ett nytt bergtrum i Katarinaberget. Idén avseende denna placering presenterades redan i och med tävlingen 2004 för Slussens framtida utformning, då Nyréns Arkitektkontor som vann tävlingen redovisade denna lösning. Då ansågs lösningen som alltför kostsam i relation till övriga kostnader inom projektet. Dock ser omfattningen av projektet idag något annorlunda ut. Sammantaget innebär en bussterminal i ett bergtrum en bättre lösning än tidigare förslag med densamma på kajplan framför befintlig bebyggelse.

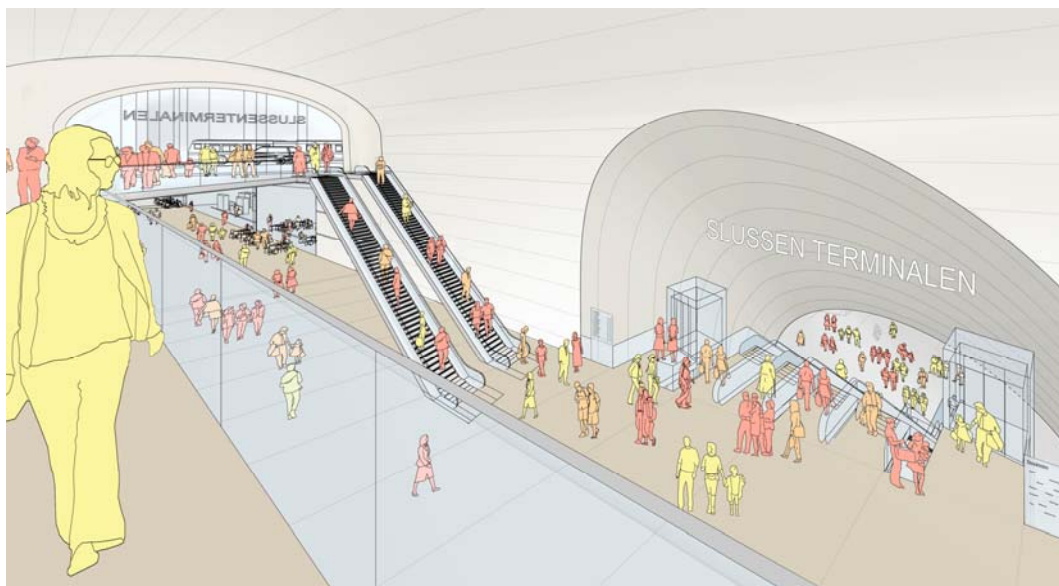
Stadsbyggnadsnämnden fattade 31 mars 2011 beslut att genomföra plansamråd för förslag till ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i nytt bergtrum i Katarinaberget, under Katarinavägen och Mosebacke. Programsamråd för bussterminalen, menar stadsbyggnadskontoret, kan tillgodräknas i den form som genomfördes för Slussen som helhet under 2007. Vidare har ytterligare ett samråd med lokalisering av bussterminalen genomförts i form av plansamråd för Slussens framtida utformning under 2010. Således har frågan om lokalisering av bussterminalen inom området väl studerats inför plansamrådet som genomfördes för nu aktuell detaljplan under maj-juni 2011.

Den 29 september 2011 redovisades genomfört plansamråd för stadsbyggnadsnämnden som fattade beslut att genomföra utställning för nu aktuell detaljplan.

### Planförslag

Bussterminalen ligger inrymd i helt nya bergrum som sprängs in under Katarinavägen och Mosebacke. Terminalen är anpassad till att möta det framtida resandebehovet från Nacka och Värmdö med över 40 000 passagerare per dygn till skillnad mot dagens knappt 30 000 resenärer per dygn. Terminalen rymmer 8 ankomstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 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 spårområde. Resenärernas huvudentré ligger mot Katarinavägen i ett av de två befintliga valven som idag används som infart till Katarinagaraget och som i planförslaget föreslås konverteras till entré. Via denna entré når man också tunnelbanans södra perrongändar samt den koppling mellan tunnelbanan och bussterminalen som utgör en nod i kollektivtrafikknutpunkten vid framtidens Slussen. Infarten till Katarinagaraget löses i det befintliga östra valvet mot Katarinavägen, intill entrén till bussterminalen och tunnelbanan.

Ytterligare en entré föreslås vid kajplan intill Stadsgårdsleden, i Lokattens trappor. Lokattens trappor ligger i direkt anslutning till det s.k. Sjömansinstitutet och byggdes som slutstation för Saltsjöbanan och fungerade också som detta fram till dess att stationen 1936 flyttade in i den då färdigställda nya Slussenanläggningen. Därefter har lokalerna under trappan, de tidigare stationsutrymmena, bland annat använts av Stadsmissionens natthärbärgesverksamhet. Denna verksamhet är dock sedan några år flyttad från platsen och lokalerna är idag tomma. Via den nya entrén från Stadsgården når man den östra delen av bussterminalen. I samband med anordnandet av denna östra entré föreslås också Lokattens trappor åter öppnas för allmän gångtrafik mellan Katarinavägen och Stadsgården. I och med detta föreslås också en ny hiss att uppföras för att säkra tillgängligheten mellan dessa två nivåer.



*I anslutning till resenärsentrén till bussterminalen från Katarinavägen, som ses i bildens övre vänstra hörn, når man dels tunnelbanan på samma nivå samt bussterminalen två trappor ner. Mellan entréplan och bussterminalen ligger ett våningsplan, som ses i bildens mitt, vilket kopplar till handelsplatsen under torgplan inom Slussen samt vidare ned till kajen med båttrafik samt Saltsjöbanan.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*

## 1. PLANHANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, en genomförandebeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

## 2. PLANENS SYFTE

Planen syftar till att möjliggöra byggande av ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i nytt bergrum under Katarinavägen och Mosebacke med tillhörande entréutrymmen för resenärer, koppling till tunnelbanan, anpassning av Stadsgården för in- och utpassage för bussar samt till terminalen tillhörande tekniska anläggningar.

## 3. BAKGRUND OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### BESLUT OCH PLANPROCESS FÖR FRAMTIDA SLUSSEN

#### Programsamråd 2007, plansamråd 2010, utställning 2011

Planeringen av framtidens Slussen har pågått under lång tid. Programsamråd hölls 2007, under 2010 genomfördes plansamråd och 2011 genomfördes den formella utställningen då det slutgiltiga planförslaget för Slussens framtida utformning presenterades. Därefter har detaljplanen för Slussen godkänts av stadsbyggnadsnämnden 2011-09-29 och antagits av kommunfullmäktige 2011-12-12. Slussen har under alla århundraden fungerat som en viktig länk mellan olika delar av staden samt som en nod för olika trafikslag. Slussen är slutstation för Nacka- och Värmdöbussarna och dagens terminal trafikeras dagligen av nästan 30 000 resenärer. I framtiden kommer denna siffra att öka till över 40 000 personer.

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

I samband med fördjupade studier under 2010 efter plansamrådet, framkom att de ytor som krävs för den nya terminalen blir svåra att anordna på kajen parallellt med utrymmen för Saltsjöbanan utan relativt stora utbyggnader i Saltsjön. Vidare innebar en terminal på kajen att genomförande av denna del av framtidens Slussen blir svårt och komplicerat med stor närhet till befintliga anläggningar så som Birkaterminalen samt stora tillfälliga åtgärder för att klara trafiken förbi platsen. Med ovanstående som utgångspunkt gjordes under vintern 2010/2011 en studie avseende att förlägga bussterminalen i ett nytt bergrum i Katarinaberget.

## BESLUT OCH PLANPROCESS FÖR BUSSTERMINALEN

### Plansamråd 2011

Stadsbyggnadsnämnden fattade 31 mars 2011 beslut att genomföra plansamråd för förslag till ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i nytt bergrum i Katarinaberget, under Katarinavägen och Mosebacke, vilket gjordes under maj-juni 2011. Programsamråd för bussterminalen menar stadsbyggnadskontoret kan tillgodräknas i den form som genomfördes för Slussen som helhet under 2007. Vidare har ytterligare ett samråd med lokalisering av bussterminalen genomförts i form av plansamråd för Slussens framtida utformning under 2010. Således har frågan om lokalisering av bussterminalen inom området väl studerats inför plansamrådet som genomfördes för nu aktuell detaljplan under maj-juni 2011.

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

Stadsbyggnadskontoret tog emot nästan 200 yttranden från privatpersoner avseende bussterminalen samt ytterligare drygt 1 900 förtryckta vykort med protester mot både förslaget till ny bussterminal i Katarinaberget och Slussenförslaget. De flesta remissinstanserna ställde sig positiva till planförslaget av lokalisering av den nya bussterminalen medan merparten av de privatpersoner som lämnat synpunkter var kritiska. Vissa intresseorganisationer samt flera privatpersoner menade att bussterminalen inte alls behöver byggas om man istället satsar på en utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka.

Den 29 september 2011 redovisades genomfört plansamråd för stadsbyggnadsnämnden som fattade beslut att genomföra utställning för nu aktuell detaljplan.

## ÖVERSIKTSPLAN

### ÖP99

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

I byggnadsordningen finns förhållningssätt för såväl Gamla stan som stenstaden. För Gamla stan sägs att bebyggelsen bevaras, vidmakthålls och vårdas och att det offentliga rummet utformas efter den historiska miljöns krav. För stenstaden



anges att dess grundläggande karaktärsdrag bevaras, att ny bebyggelse kan ske på stenstadens villkor, stadsbildens sammanhållna helhet bibehålls samt att gator, torg och parker rustas och återställs.

### **Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm**

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

I beskrivningen av Slussen redovisas att framkomligheten för alla trafikslag ska säkerställas med moderna bytespunkter för kollektivtrafiken. En vistelseplats med liv dygnet runt ska utvecklas och avbördningskapaciteten för Mälaren ska öka genom Slussens ombyggnad.

### **RIKSINTRESSEN**

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

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

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

### **GÄLLANDE DETALJPLANER**

Planområdet omfattas av detaljplanerna Pl 436 (1927), Pl 2001A (1938), Pl 2281 (1939), Pl 2693 (1942), Pl 2516A (1943), Pl 4200A (1955), Pl 5786 (1961), Pl 6794 (1968), Pl 7400A (1973), Pl 7469 (1983), T-Pl 7655 (1985), Pl 7670 (1983), Pl 7794 (1978), Pl 7865 (1981), Dp 95085 (1996), Dp 1998-00893 (2003), Dp 2003-00845 (2003) samt T-Dp 2003-11095 (2005). År för fastställande/laga kraft inom parentes.

## 4. PLANOMRÅDET

### LÄGE, AREAL OCH OMFATTNING

Planområdet omfattar ca 75 000 kvm. Planområdet avgränsas i norr av Stadsgrändsleden fram till Fotografiska museet i öster. Därefter ner till Högbergsgatan och vidare västerut mot Mosebacke torg och Hökens gata. I väster ligger planområdesgränsen utmed tunnelbanan. Vidare sträcker sig området utmed kvarteret Tranbodarnes södra fasad mot Katarinavägen för att sedan möta Stadsgrändsleden i norr. Planområdet utgörs till största del av nya bergrum som föreslås sprängas ut under befintlig gatu- och bebyggelsestruktur. Planområdet ligger i direkt anslutning till Slussen och kopplar till ombyggnadsplanerna av Slussen.

### MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Planområdet berör fastigheterna Dihlströms 1, Drottningen 2-5, 8-13, Fiskaren Mindre 14-16, Fiskaren Större 7, 9-10, Häckelfjäll 3, 7-8, 31, Höga Stigen Större 17, Katarinabacken 1, 8-10, Kungen 6, Mosebacken 10-12, Prinsen 1, 13-14, 17, Terrassen 16, Urvädersklippan Mindre 2-5, Urvädersklippan Större 5-7, 12, 19, 21, Södermalm 7:2, 7:5, 7:6, 7:87, 10:35.

Staden äger fastigheterna Dihlströms 1, Drottningen 2, 3, 4, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, Fiskaren Mindre 16, Katarinabacken 1, 8, 9, 10, Kungen 6, Mosebacke 11, 12, Prinsen 17, Terrassen 16, Urvädersklippan Mindre 5, Södermalm 7:2, 7:5, 7:6, 7:87 och 10:35.

Drottningen 2, 3, 4, 5, 12, 13, Katarinabacken 1, 8, 9, 10, Kungen 6, Mosebacke 11, 12, Terrassen 16 och Urvädersklippan Mindre 5 är upplåtna med tomträtt till AB Stadsholmen.

Drottningen 8, 9, 10, 11 är upplåten med tomträtt till Sven Johan Torstensson, Karin Birgitta Gori och Anna Maria Liljendahl.

Prinsen 17 är upplåten med tomträtt till Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell.

Fiskaren Mindre 14 ägs av Fastighets AB Fiskargatan, Fiskaren Mindre 15 ägs av Fastighets AB Fiskaren Mindre 15, Fiskaren Större 7 ägs av Brf Hökens Gata 8 i Stockholm, Fiskaren Större 9 ägs av Ingrid Britt-Marie Bosten, Fiskaren Större 10 ägs av Blondell Förvaltning AB, Häckelfjäll 3 ägs av Bengt Svante Ringström och Bengt Göran Ringström, Häckelfjäll 7 ägs av Brf Häckelfjäll 7, Häckelfjäll 8 ägs av Brf Häckelfjäll 8, Häckelfjäll 31 ägs av Brf Häckelfjäll 31, Höga Stigen Större 17 ägs av Brf Höga Stigen Större 17, Mosebacke 10 ägs av Riksteatern, Prinsen 1, 13, 14 och Urvädersklippan Större 19 ägs av Gyllenforsen Fastigheter KB, Urvädersklippan Mindre 2 ägs av Brf Urvädersklippan Mindre nr 2, Urvädersklippan Mindre 3 ägs av Byggnadsfirma Olov Lindgren AB, Urvädersklippan Mindre 4 ägs av Kommanditbolaget Myran nr 178, Urvädersklippan Större 5 ägs av Bo Söderholm, Marianne Hoang och Eva Papaloulou, Urvädersklippan Större 6 ägs av HSB:s Brf Urvädersklippan nr 217 i Sthlm, Urvädersklippan Större 7 ägs av Brf Höken 9, Urvädersklippan Större 12



ägs av Björn Simonsson & Co HB och Urvädersklippan Större 21 ägs av Brf Kaptén Simon Urväder i Stockholm.



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

Bild: Stadsbyggnadskontoret.

## 5. PLANFÖRSLAG

### BUSSTERMINAL

#### **Ny bussterminal möter framtidens resenärsbehov**

En ombyggnation av Slussen är förestående. Ombyggnationen är ett angeläget, viktigt och stort projekt för Stockholms stad och övriga berörda parter. Slussen är en av kollektivtrafiknätets största bytespunkter med möjlighet att ytterligare öka sin betydelse i framtiden med ett ökat antal resenärer, inte minst genom befolkningsökning i Stockholmsregionens östra delar. Vid Slussen ligger bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som försörjer de båda kommunerna med merparten av dess kollektivtrafik, vilken kopplar in till de centrala delarna av Stockholm. Dagens befintliga bussterminal kommer att beröras av den framtida ombyggnationen av Slussen. Dagens terminal har för liten kapacitet att möta framtidens trafikökningar i samband med prognostiserad befolkningsökning. Vidare uppfyller den inte heller de krav man kan ställa på en modern bussterminal avseende trygghet och bekvämlighet.

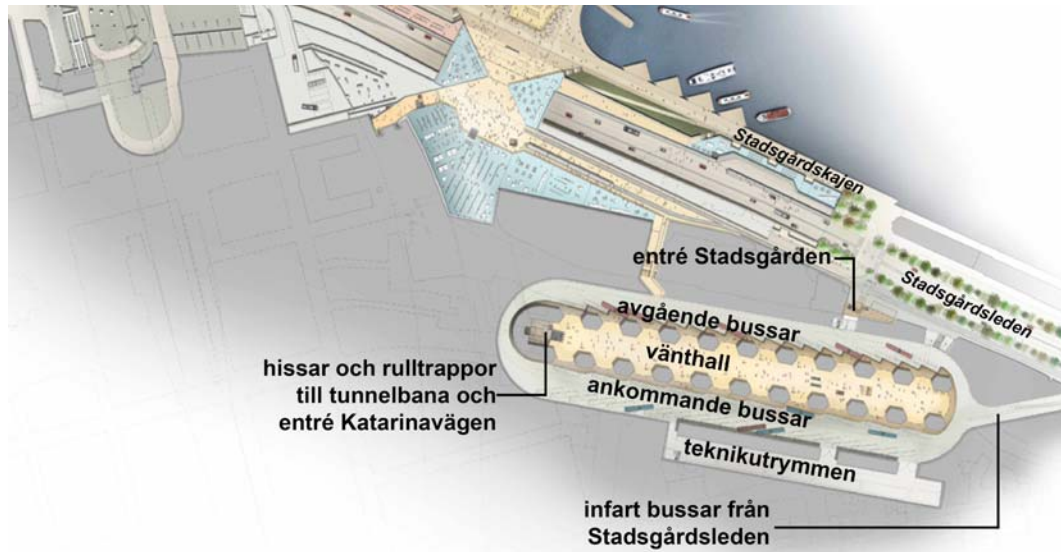
Den nya bussterminalen rymmer alla de ytor som krävs inför framtiden och för att möta ett ökat resande. Den nya terminalen är dimensionerad utifrån de prognoser som SL tagit fram avseende befolkningsökning i den östra sektorn och därmed förväntat ökat trafikantbehov. Terminalen rymmer över 40 000 resenärer per dygn till skillnad mot dagens trafikanter som uppgår till knappt 30 000 per dygn. Den nya terminalen kommer att präglas av en tilltalande och attraktiv miljö där bussar och resenärer hålls skilda åt med bättre miljö för resenärerna och en säkrare trafikmiljö för bussarna utan de konfliktpunkter som råder i dagens terminal.

#### **Utformning av terminalen**

Terminalen utgörs av fyra nya bergtrum i öst-västlig riktning under Katarinavägen och Mosebacke. Ett av bergtrummen reserveras för resenärer och på respektive sida norr och söder om detta ryms busstrafiken. Ett fjärde bergtrum i den södra delen av terminalområdet rymmer teknikutrymmen. Bergtrummen föreslås ligga på nivå -4 meter under stadens nollplan.

Bussterminalen rymmer av- och påstigningszoner samt s.k. reglerplatser där bussarna står uppställda mellan de olika turerna. Infarten till bussterminalen sker via en ramp från Stadsgårdsleden, under Saltsjöbanan och in till en avstigningszon som rymmer 8 avstigningsplatser in till det mellersta bergtrummet med resenärstrymmen. 20 platser reserveras för avgång vilka ligger förlagda mitt emot ankomstdelen i terminalen (se illustration på sid 13). Bakom ankomstdelen ligger ytterligare två platser där den ena nyttjas som avgångsplats och den andra utgör reservplats.

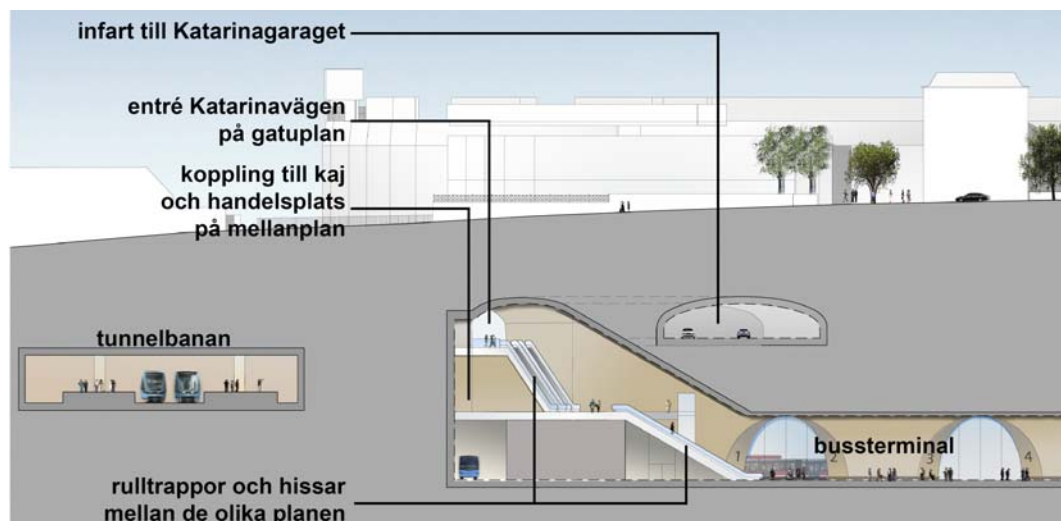
Vänthallen ska utformas som en ljus och rymlig miljö med gott om plats för bänkar vid respektive avgångsplats. Hallen blir lättorienterad med tydlig hänvisning till de olika linjerna som trafikerar terminalen samt till de kopplingar som finns till tunnelbanan och övrig kollektivtrafik. Utrymmen för resenärerna separeras från bussutrymmena vilket innebär god miljö för resenärerna, både vad gäller luftkvalitet men också ur bullerhänseende om man jämför med dagens anläggning. En liknande lösning som föreslås här vid Slussen finns redan i dag vid



Illustrationsplan kajplan. Bussterminalen i områdets södra del. En förstoring av terminalen finns på sid 14.  
Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



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



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



bussterminalen på Liljeholmstorget där väntytter och resenärsutrymmen skiljs åt från bussar genom glasväggar och glasdörrar.

I terminalens södra del finns 20 reglerplatser för bussar där dessa kan parkeras mellan de olika turerna till och från Nacka och Värmdö. Eventuellt kan behov uppstå av ytterligare reglerplatser i anslutning till terminalen, behovet har av SL uppskattats till 20 ytterligare platser. Denna detaljplan reglerar inte dessa platser och anvisar inte heller plats för dessa, men om behovet uppstår i framtiden ska staden tillsammans med SL verka för att hitta en för båda parter god lösning, exempelvis vid Stadsgården-Masthamnen.

Var spärmlinjer vid terminalens entréer ska ligga och hur dessa ska utformas kommer att diskuteras vidare med SL.

#### **Entré vid Katarinavägen och kopplingar till övrig kollektivtrafik**

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

Via entrén i befintligt valv mot Katarinavägen nås södergående stadsbussar på Katarinavägen. Från en koppling på mellanplan under Katarinavägen, som nås med rulltrappor och hissar från entrén på gatuplan respektive den lägre liggande bussterminalen, nås sedan den entré som byggs i anslutning till Katarinahissen, på platsen där dagens blomsterkiosk finns. Från denna entré når man norrgående stadsbussar och eventuell framtida spårvagn som föreslås få en hållplats intill Katarinahissen.

Via en koppling på mellanplan (nivå ca +5,5 meter) når man vidare ner till kajplan (nivå ca +1 meter) och den befintliga norra entrén till tunnelbanan, som idag används som uppgång från befintlig bussterminal samt Saltsjöbanan. Vidare nås också kajerna på Saltsjö- respektive Mälarsidan som i framtiden kan rymma båttrafik och eventuell framtida kollektivtrafik till sjöss.

Sammantaget skapar de olika bytesmöjligheterna goda förutsättningar att stärka Slussens viktiga omstigningsfunktion och att tillvarata Slussens läge med möjlig framtida reguljär båttrafik.

I och med att resenärsutrymmen kommer vara helt åtskilda från busstrafiken skapas en tryggare och renare miljö än idag. Vidare kan dessa utrymmen kantas med enklare service samt med möjlighet att ansluta till den handelsplats som planeras inom Slussenprojektet i våningarna under torgplanet, fram mot kajen, på det som ovan anges som mellanplan respektive kajplan.



Sprängskiss som visar hur bussterminalen kopplar till tunnelbanan (i bildens övre del), till Stadsgården via entrén vid Lokattens trappor samt till stadsbussar och eventuell framtida spårvagn på gatuplan på Södermalmssidan.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Illustration av entrén vid Katarinavägen. Det västra befintliga valvet (det högra i bilden) som idag nyttjas som infart till Katarinagaraget byggs om för att rymma entré till bussterminal och tunnelbana samt till handelsplatsen på de undre planen. Det östra valvet (det vänstra i bild) kommer även i framtiden att nyttjas som infart till Katarinagaraget. Till vänster i bild ses KF-huset (fastigheten Tranbodarne 11) och till höger Thor Modéens trappor i samma läge som idag.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

### Avstånd mellan bussterminal och tunnelbana

Dagens bussterminal är utformad med en parallelluppställning av bussarna. Ankomstzonen ligger i direkt anslutning till tunnelbaneentrén och avgångsplatserna ligger utmed flera parallellt förlagda plattformar. Dagens terminal rymmer 3 avstigningsplatser och 17 avgångsplatser. I och med terminalens utformning måste resenärerna korsa busskörväg. Avstånden mellan tunnelbaneperrong via den norra entrén och den bortreasta ankomstplatsen uppgår i dagens anläggning till 90 meter. Avståndet mellan tunnelbaneperrong och den bortreasta avgångsplatsen är 225 meter.

Avstånden mellan tunnelbaneperrong och ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen i berggrummet kommer att bli längre. Detta i och med att anläggningen separerar bussar och resenärer från varandra på ett positivt sätt ur trafiksäkerhetsaspekt samt att den nya terminalen är större och rymmer fler platser än dagens terminal. Längsta avstånd mellan tunnelbaneperrong från den södra perronggändan via rulltrappor eller hissar till den bortreasta ankomstplatsen är i den nya lösningen 315 meter. Avstånd mellan tunnelbaneperrong och bortreasta avgångsplatsen är 365 meter. Avstånden är räknade från den västra perrongen, med norrgående tåg.

Enligt beräkningar som gjorts av SWECO i samråd med SL kan konstateras att mycket få bussar kommer att använda de bortreasta ankomst- respektive avgångsplatserna. Istället är det den västra delen av terminalen, närmast tunnelbanan som kommer att vara mest intensivt utnyttjad. De beräkningar som gjorts redovisar nyttjandet av de olika platserna i terminalen över dygnet. Enligt beräkningarna fördelar sig antalet bussar i procent enligt följande (det mått som anges redovisar avstånd mellan hållplats i bussterminalen och perrongkant vid tunnelbanans norrgående tåg):

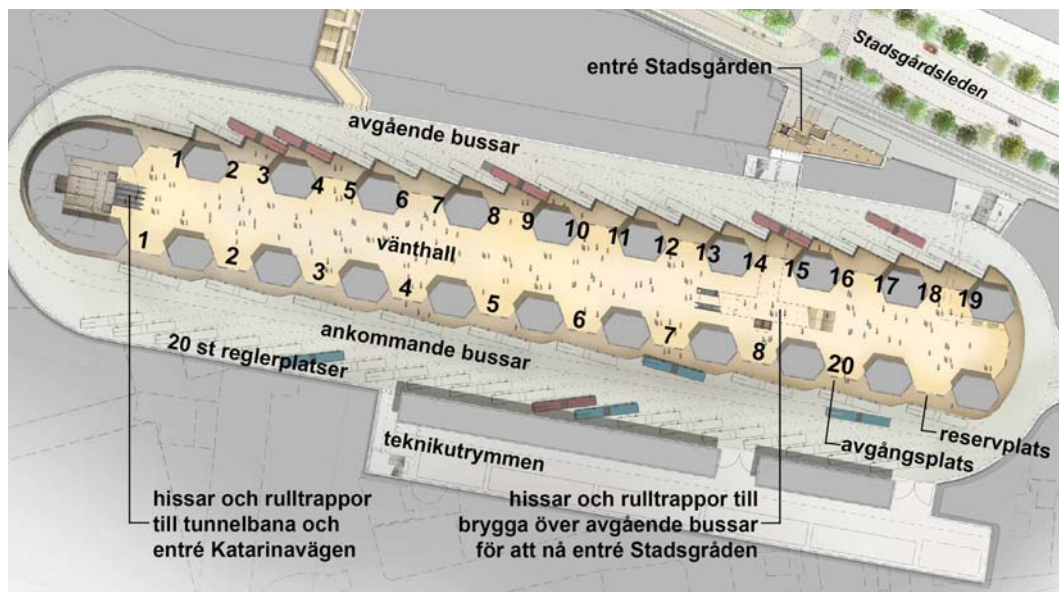
<b>Ankomst</b>	plats 1-2	50% av alla bussar	upp till 160 meter
	plats 1-4	80% av alla bussar	215 meter
	plats 5-8	resterande 20% av bussarna	315 meter
<b>Avgång</b>	plats 1-5	50% av alla bussar	upp till 185 meter
	Plats 1-10	80% av alla bussar	260 meter
	Plats 11-20	resterande 20% av bussarna	365 meter

Utifrån ovanstående tabell kan konstateras att hälften av inkommande respektive utgående bussar använder ankomstplats 1-2 respektive avgångsplats 1-5. På samma sätt använder hela 80% av in- respektive utgående bussar ankomstplats 1-4 respektive avgångsplats 1-10. Således innebär detta att merparten av alla bussar kommer att nyttja den västliga delen av bussterminalen vilket innebär relativt korta avstånd mellan bussterminalen och tunnelbanan.

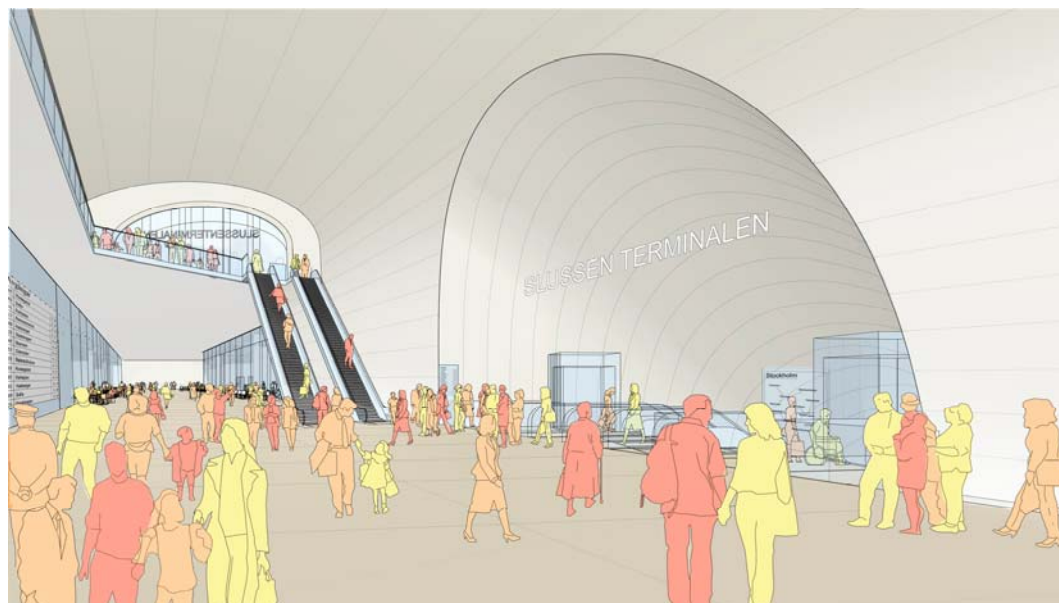
Vidare konstateras att alla ankomstplatserna endast behöver nyttjas under morgonrusningen kl 6-9. På samma sätt används endast alla avgångsplatser under eftermiddagsrusningen kl 15-19.



Staden och SL menar att de ökade gångavstånden i relation till dagens terminal ska ses i ett sammanhang där den nya terminalen erbjuder en tryggare och trevligare miljö än dagens terminal och där alla trafikantytor är inomhus. Vidare innebär också terminalutformningen en säkrare miljö utan konfliktpunkter mellan bussar och trafikanter på det sätt som finns i dagens lösning. Av denna anledning är det därför inte alldeles självklart att jämföra avstånd i meter mellan de olika funktionerna i dagens respektive framtidens anläggning. Upplevelsevärdet i den nya terminalen kommer att bli betydligt bättre än idag.



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



Interiörbild från mellanplan med bussterminalen ner till höger och entrén mot Katarinavägen upp till vänster. På mellanplan, där bilden är tagen, skapas ett stort rum som ger god överblick över de olika funktionerna inom bytespunkten och som också har naturligt ljus genom den glasade entrén mot Katarinavägen.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Interiörbild från bussterminalen. Till höger ses avgångsplatser och de glasade väggarna som skiljer bussar från resenärer. Rakt fram ses rulltrappor och hissar upp till entrén vid Katarinavägen samt till tunnelbanan.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

### Studie med rullband i terminalen

För att korta avstånden i tid mellan de bortre ankomst- respektive avgångsplatserna i terminalen till tunnelbanan har en studie med rullband i terminalen gjorts. För att dessa ska vara effektiva och kapacitetsstarka har det bedömts att det krävs minst två men helst tre parallella rullband i vänthallen. Dessa rullband skulle korta den totala gångtiden från den bortersta avgångsplatsen till tunnelbaneperrong, via rulltrapporna upp till entréplan och sedan ner till tunnelbaneperrong, med knappt 10 sekunder. Rullbanden skulle uppta en stor del av den bredd som terminalens resenärsutrymmen har och lämna ganska begränsade ytor på respektive sidor kvar till övrig kommunikation och väntytor. Vidare skulle rullbanden också blockera tvärkopplingar mellan ankomst- respektive avgångsdelarna i de lägen där de ligger.

Sammantaget, med utrymmeskomplikationen i resenärsutrymmena och den begränsade tidsvinst som görs, har rullband i det här läget inte bedömts vara en lämplig åtgärd som ger tillräckligt bra resenärsnytta i relation till de negativa konsekvenser de ger. Det finns dock inget i detaljplanen som hindrar att diskussionen fortsätter mellan berörda parter eller att rullband i ett senare skede anläggs.

### Entré vid Stadsgården

Öster om Sjömansinstitutet (fastigheten Tranbodarne 13) ligger Lokattens trappor som förbinder Katarinavägen med Stadsgården. Trappan har varit avstängd för gångtrafik i många år. Under trappan ligger en byggnad som ursprungligen byggdes som slutstation till Saltsjöbanan. I anslutning till byggnaden, inom fastigheten Tranbodarne 13, fanns kontor och vd-bostad för Saltsjöbanan (läs mer om byggnadens historik på sid 25 under kapitlet *Befintlig bebyggelse med skyddsbestämmelser*). Stationen flyttades redan på 1930-talet till sitt nuvarande läge i anslutning till Katarinahissen, då Slussen i sin nuvarande utformning stod

klar. Senast stationshuset användes var för Stadsmissionens natthärbärge. Detta flyttade från platsen för några år sedan och sedan dess har huset stått tomt.

I samband med att den nya bussterminalen byggs i nya bergum bakom det gamla stationshuset och Lokattens trappor finns möjlighet att återigen ge byggnaden en funktion för kollektivtrafik. I nivå med entrén till den gamla stationsbyggnaden mot Stadsgården föreslås en entré öppnas till bussterminalen. Från denna når man den östra delen av terminalens resenärsutrymmen i det mellersta bergummet. Terminalen nås från entrén vid Stadsgården via en brygga över bussytorna i det norra bergummet och sedan rulltrappor och hiss ned till ankomst- respektive avgångsytor. Kajen nås via korsning i plan med Saltsjöbanan vilken utformas med erforderliga säkerhetsåtgärder för de gående, och sedan via övergångsställe över Stadsgårdsleden.

I och med att stationshuset öppnas upp för resenärer finns också möjligheten att inreda de gamla stationslokalerna och det f.d. natthärbärgets för personalutrymmen till bussterminalen och busschaufförerna. Detaljplanen innehåller denna möjlighet att inrymma ytor kopplade till terminalen i dessa lokaler.

Staden ser möjligheten att öppna upp ytterligare en entré till bussterminalen som en bra möjlighet att aktivera den östra delen av terminalen samtidigt som terminalen ges en bra tillgänglighet till ett större område kring Slussen.

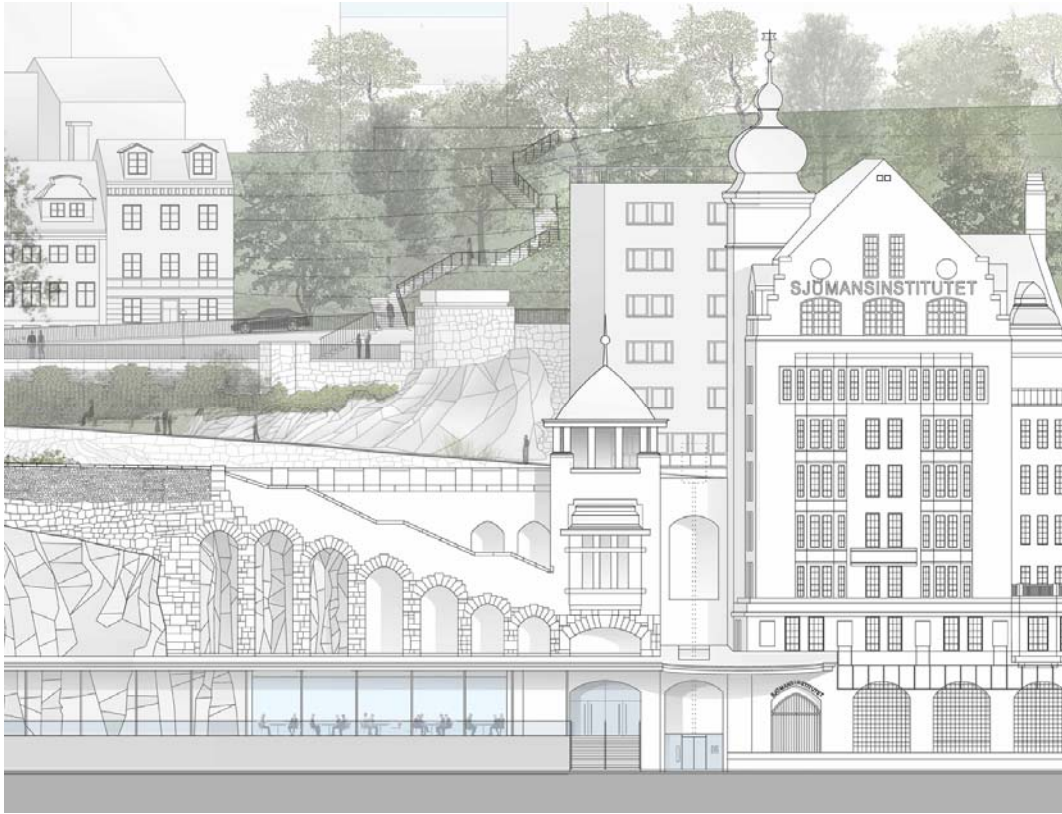
Säkerhetsfrågan vid passage över Saltsjöbanan måste diskuteras vidare med SL. Idag är korsningen utrustade med bommar, något som kan vara aktuellt även i framtiden. Det ska noteras att man på flera håll försöker bygga bort planskilda korsningar vid SL:s spårbundna nät, men samtidigt byggs Spårväg City med signalreglerade korsningar i plan. Hur en slutgiltig lösning i korsningen med Saltsjöbanan utformas detaljstuderas vidare inför genomförandet.

#### **Lokattens trappor och koppling mellan Stadsgården och Katarinavägen**

Lokattens trappor är idag i dåligt skick och är avstängd för gångtrafik. Trappan avses rustas upp och återigen öppnas för allmänheten i samband med att bussterminalen öppnas. För att klara tillgängligheten kommer en hiss att byggas mellan Sjömansinstitutet och Lokattens trappor som kopplar den högre nivån vid Katarinavägen med den lägre liggande Stadsgården. Hissen och trappan ligger inom kvartersmark som på plankartan markeras med T1; trafikområde för bussterminal. För att säkra allmänhetens tillgänglighet är dessa två funktioner på plankartan redovisade som x-områden. X-områdena ska skrivas in som officialservitut och hissen och trappan ska skötas och drivas av staden samt vara öppen dygnet runt.

Så som fastighetsägoförhållandena ser ut idag äger staden trappan och underliggande stationsutrymmen. Staden kommer troligtvis att äga dessa även i framtiden och x-områdena reglerar därför tillgängligheten för allmänheten om det i framtiden blir aktuellt med annan ägare, exempelvis SL. Staden menar att återöppnandet av Lokattens trappa är en bra möjlighet att koppla Katarinavägen direkt till Stadsgården samtidigt som kopplingen tillgängliggörs för personer med funktionshinder och personer med barnvagnar genom den nya hissen.





*Entrén mot Stadsgården i bottenplanet på Lokattens trappor som ses i bildens mitt. Trappan öppnas upp för allmänheten och en hiss installeras, öppen för allmänheten dygnet runt för god tillgänglighet mellan Katarinavägen och Stadsgården. Till höger i bild ses Sjömansinstitutet och det bakomliggande Sjöfartshotellet utmed Katarinavägen.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*

### **Tillgänglighet**

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

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

Den tidigare nämnda hissen som ska anläggas i anslutning till Lokattens trappor vid bussterminalens östra entré mot Stadsgården ska tillsammans med trappan skötas och drivas av staden samt vara tillgängliga för allmänheten dygnet runt. Detta säkras genom x-område på plankartan samt att tillgängligheten regleras i ett s.k. officialservitut.

## TRAFIK

### Trafik till och från bussterminalen

Bussterminalen angörs med bussar från Stadsgårdsleden via en ramp med körfält för bussarna parallellt med Saltsjöbanans spårområde på Stadsgårdsleden. Infarten nås via den signalreglerade korsningen som ligger i höjd med Fotografiska museet. För att ge bussarna god framkomlighet i denna korsning, ankommande bussar måste korsa samtliga körfält för att nå rampen ner till terminalen, kan signalerna i korsningen ställas så att bussarna ges företräde. Optimering av detta kommer att ske i vidare studier mellan SL och staden. Infarten från Stadsgårdsleden sker via en ny bergtunnel med mynning under Saltsjöbanan och under gatunivån på Stadsgårdsleden, strax öster om Birkaterminalen. Från denna når bussarna sedan bergrummen med de olika funktionerna; ankomst i det södra bergrummet, ungefär i läge under Klevgränd, avgång i det norra under Katarinavägen samt de s.k. reglerplatserna i det södra bergrummet.

Där Katarinavägen viker av och övergår i Renstiernas gata finns en trappa (Söderbergs trappa) som kopplar den övre nivån med Stadsgården. I anslutning till trappan finns ett signalreglerat övergångsställe som möjliggör att passera över Stadsgårdsleden till



*In- och utfart för bussar vid Stadsgårdsleden. Vid en signalreglering på Stadsgårdsleden vid Fotografiska museet (strax utanför bildens nedre vänstra hörn) växlar inkommande bussar över till nedfarten till bussterminalen. I rampen ner till terminalen föreslås bussarna gå i vänstertrafik, dels för att underlätta nödutrymning från bussar då dess dörrar vetter mot motstående körbana och på så sätt ges fritt utrymme vid sidan av bussen vid utrymning, dels för att slippa en korsningspunkt mellan inkommande och utgående bussar inne i terminalen.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*

kajen och Fotografiska museet. Övergångsstället innebär i framtiden en viss negativ påverkan för bussarnas framkomlighet vid in- och utfart till terminalen då övergångsstället innebär ytterligare en faktor som ska beaktas i signalstyrningen av korsningen. Detta innebär ökade restider in och ut från terminalen och alla de tusentals resenärer som åker med bussarna. Vidare anses inte övergångsstället bli tillräckligt säkert med den valda trafiklösningen vid in- och utfart till terminalen. För att skapa fullgod kapacitet vid in- och utfart kan övergångsstället komma att stängas och därmed också trappan i anslutning till detta som kopplar upp till Katarinavägen. Vid en studie som gjorts visade det sig dock att ca 50% av de som nyttjade övergångsstället inte kom via trappan utan gått utmed Stadsgårdsleden vid Saltsjöbanan från Slussen. I framtiden kommer Lokattens trappor att öppnas upp och kompletteras med hiss. I anslutning till denna kommer också ett övergångsställe att anordnas för passage över Stadsgårdsleden till kajen. Om ovan nämnda trappan behöver stängas menar staden att tillgängligheten till kajen ändå förbättras jämfört med idag då Lokattens trappor öppnas upp. Vidare studier huruvida en stängning av trappan blir aktuell kommer att göras inför genomförandet.

### **Cykeltrafik**

Bussterminalen tillsammans med övriga kollektivtrafikslag utgör en mycket viktig kollektivtrafiknod i Stockholm. Tunnelbanestationen vid Slussen är den näst mest trafikerade på linjenätet och alla kollektivtrafikslag bedöms öka avseende antalet resenärer de kommande 20 åren. Det är viktigt att erbjuda goda bytesmöjligheter inom Slussen, men också viktigt att underlätta och göra det möjligt att cykla till och från Slussen. Cykel skulle i vissa fall kunna ersätta sista delen av pendlingsresan, de korta resorna inom centrala staden som idag görs med exempelvis stadsbussar. Inom detaljplanen för Slussen finns det plats anvisad för cykelgarage i direkt anslutning till kajen och de cykelstråk som kopplar via lågbroarna över Slussen norrut mot City, Norrmalm, Östermalm och Kungsholmen. Det är till dessa delar av staden som många av arbetsresorna görs från bytespunkten Slussen. Cykelgaraget blir en säker plats att nattförvara cykeln i och cykeln då också utgöra ett reellt alternativ till resa med stadsbuss. Utöver det planerade cykelgaraget kommer det också att finnas cykelparkeringar utomhus på torgplan som kopplar till gatenätet på Södermalm och över broarna till Gamla stan.

### **Framtida kollektivtrafik till ostsektorn**

Busstrafiken som har start- och målpunkt i bussterminalen försörjer merparten av Nacka och Värmdö med dess kollektivtrafik. De båda kommunerna är starkt beroende av att trafiken kan anordnas på ett adekvat sätt och som tar höjd för kommande behov av resenärsökningar. Terminalen dimensioneras utifrån de krav som SL ställt och som grundas på den statistik som SL har för den framtida befolkningsökningen i denna del av regionen.

Det har under lång tid diskuterats andra alternativ till busstrafiken till ostsektorn, framför allt en förlängning av tunnelbanans blå linje från Kungsträdgården till Nacka och där anordna bytespunkt mellan busstrafik från de yttre delarna av ostsektorn till tunnelbana. Inga beslut i tunnelbanefrågan är fattade och av denna anledning måste planerna för framtidens Slussen inkludera plats för den



bussterminal som nu planeras. Nya Slussen kommer att stå klar år 2020, bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2018. Innan eventuella utredningar och därpå följande beslut i frågan om förlängning av tunnelbanan är fattade samt en lång byggtid av eventuell förlängning av tunnelbanan kommer denna tidpunkt med stor sannolikhet att passeras. Om bussterminalen vid Slussen då inte skulle finnas innebär det att över 30 000 resenärer dagligen skulle vara utan bytespunkt till tunnelbanenätet samt möjlighet att nå de centrala delarna av staden. Av denna anledning är det angeläget att terminalen kommer till stånd vid Slussen. Det ska också tilläggas att även om tunnelbanan förlängs till Nacka eliminerar detta inte behovet av en bussterminal vid Slussen för en del av den trafik som idag försörjer ostsektorn.

## TEKNIK

### Ventilation

Bussterminalen är en stor anläggning vilket innebär stora ventilationsanläggningar. Terminalens olika delar för trafik respektive resenärer har skilda utrymmen och inom såväl trafik- som resenärsutrymmena ska en god luftkvalitet upprätthållas. De två olika delarna hålls separerade från varandra för att undvika att luft från trafikområdet kommer in i resenärsutrymmena. Detta görs genom ett övertryck i resenärsutrymmena samt genom luftridåer vid dörrarna invid på- och avstigningszonerna som avskiljer körytor och resenärsytor. Ventilationsanläggningar kan förläggas i anslutning till bussterminalen, också dessa i nya bergum.

### Inluft

Inluft kommer att tas via ett schakt som mynnar i den terrassanläggning som ligger mellan Glasbruksgatan och Klevgränd. Schaktet kommer att mynna i ett intag som behöver vara 50 kvm stort. Detta föreslås integreras som en del av väggarna i terrassanläggningen mot norr och då ges en beklädnad, förslagsvis ett raster av stenpartier och öppningar, som gör att luftintaget blir en del av terrassen (se illustration nedan). Stadsbildsmässigt kommer ventilationsanläggningen att ge liten påverkan då den till största möjliga mån integreras i terrassanläggningen och inte heller innebär påbyggnader jämfört med nuvarande höjder inom terrasserna mellan Glasbruksgatan och Klevgränd. Plankartan redovisar platsen för ventilationen inom det PARK-område som ligger i anslutning till Klevgränd med underbyggnadsrätt för bussterminal (T1).

Bullernivåerna från luftintaget vid Glasbruksgatan regleras av gränsvärden för externt industribuller, som anger att ljudnivån 40 dB(A) inte får överskridas vid fasaden på närliggande bostäder nattetid. Luftintaget kommer utformas så att 40 dB(A) inte överskrids vid intagsgallret. Ljudnivån 40 dB(A) motsvarar ljudnivån från en viskning, ett samtal motsvarar cirka 60 dB(A). Beräkningar visar att ljudet från luftintaget inte ger någon förändring som går att uppfatta jämfört med det trafikbuller som redan finns där. Befintlig bullernivå är vid norrfasad på fastigheten Katarinabacken 1 (Klevgränd 16) 55 dB(A). Befintlig bullernivå vid söderfasad på fastigheten Tranbodarne 13 (Katarinavägen 19) är 66 dB(A).



*Intag för friskluft till bussterminalen föreslås anordnas och integreras i befintlig terrassvägg mellan Klevgränd och Glasbruksgatan. Intaget ska omgärdas av natursten och utformas med stort estetiskt värde, något som detaljplanen föreskriver i en bestämmelse. Bredden på intaget redovisas i bildens nederkant med en linjemarkering.*

*Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.*

### **Utluft**

Utluft från terminalen kommer att ske via en kanal som mynnar uppåt i skärmtaket i den bortre delen av den gamla perrongen till Saltsjöbanan, öster om Lokattens trappor. Utsläppet är placerat på en relativt låg nivå i valvet av hänsyn till kulturhistoriska värden, då intrånget i bergväggen ska bli så litet som möjligt och därmed inte heller synligt från Stadsgården och Saltsjön. Luftutsläppet bidrar negativt till en redan belastad luftmiljö lokalt. Bussterminalens bidrag till kvävedioxidhalterna är dock litet i jämförelse med haltbidraget från trafiken på Stadsgårdsleden. Ett utvecklat resonemang kring denna fråga och redogörelse för haltnivåer finns i MKB:n kapitel 7.1 *Luftkvalitet*.

Planförslaget möjliggör också en mindre utluftning via en kanal som föreslås anläggas i befintligt schakt som idag utgör den stängda hissen mellan Katarinagaraget och Mosebacke vid början av bron över till KF-huset från Urvädersgränd. Hisstoppen, som idag är en betongkonstruktion, föreslås ersättas med en ungefär lika stor konstruktion som utgör utluftningen från befintliga Katarinagaraget, då existerande frånluftskanaler måste kapas i samband med ombyggnaden. Denna anläggning avses endast användas vid eventuell brand och då fungera som rökgasevakuering. Anläggningen kommer, med undantag för eventuell brand, således inte att vara till olägenhet för de närboende vid Klevgränd och Urvädersgränd.



Utluft från bussterminalen föreslås anordnas i skärmtaket, öster om Lokattens trappor, under valvet som Katarinavägen går över. En linjemarkering i bildens nedkant visar läget.  
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Ljusintaget till den underliggande bussterminalen föreslås anordnas i en av de befintliga terrasserna öster om Sjöfartshotellet. Till vänster ses en dagbild och till höger en nattbild av hur den glasade överbyggnaden på ljusintaget påverkar stadsbilden.  
 Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

### Ljusschakt

I anslutning till ovan beskrivna ventilationsschakt i terrassen vid Klevgränd finns också en möjlighet att anordna ett ljusschakt ned till bussterminalen. Ljusschaktet skulle innebära en möjlighet att via prismor föra ner dagsljus till den östra delen av resenärsutrymmet i terminalen. Ljusschaktet redovisas som en del av det på plankartan angivna T1-området precis öster om Sjöfartshotellet. Här finns en möjlighet att bygga en glasad överbyggnad för att väderskydda schaktet ned till underliggande terminal. Påverkan på stadsbilden från denna blir liten och redovisas på illustration ovan i dag- respektive nattsituation.

## PÅVERKAN PÅ BEFINTLIGA ANLÄGGNINGAR

### Katarinagaraget

Den föreslagna bussterminalen utgörs av helt nya bergrum som avses sprängas ut under befintliga anläggningar och fastigheter. Terminalens huvudentré mot Katarinavägen kommer att förläggas i det västra valvet som utgör en av två infarter till garaget från Katarinagaraget. Detta innebär att garagets infart mot Katarinavägen i framtiden enbart kommer att ske via det östra valvet mot gatan. Garagets infart i dess södra del, vid Tjärhovsgatan, kommer att vara kvar som idag.

Under byggtiden kommer garagets nedre del att påverkas, framför allt rör det den ramp som via Katarinavägens entré når det undre planet i garaget. Hur tillgängligheten ska lösas till garaget i dess helhet eller delar under byggtiden måste studeras vidare i samråd mellan staden och Stockholm parkering som driver garageverksamheten. Garaget kommer att finnas kvar som funktion och spelar en viktig roll då möjligheten till nya garageplatser inom Slussenområdet är begränsade. Katarinagaraget i dess funktion och omfattning kommer i stort att vara oförändrad då bussterminalen är färdigställd.

### Skyddsrum

Det ovan redovisade Katarinagaraget är också ett skyddsrum med kapacitet för upp till 20 000 personer. Skyddsrummet/garaget byggdes på 1950-talet och har allt sedan dess en skyddsrumsklassning med beteckning skyddsrum Katarina, skyddsrumnummer 115682-6. Skyddsrumsklassningen ska bibehållas när bussterminalen är färdigställd. Staden har haft kontakt med Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, samt kopplat in Tyréns som har skyddsrumsexpertis för att säkerställa att inga hinder föreligger i den färdiga lösningen att skyddsrumsklassificeringen kan bibehållas på samma sätt som idag.

MSB har i ett yttrande dat. 2011-12-05 redovisat att man inte har några erinringar mot de arbeten som kommer att göras inom och i anslutning till skyddsrummet. Yttrandet från MSB har gjorts utifrån ett skyddsrumsyttrande som tagits fram av Tyréns, dat. 2011-11-23 genom skyddsrumssakkunnig SRG195. MSB:s medgivande sträcker sig till och med 2014 och kan därefter vid behov förlängas. Väsentliga avsteg från de i skyddsrumsyttrandet beskrivna åtgärderna ska förankras i nytt medgivande från MSB.

### OKQ8-stationen

Vid nuvarande entrén till Katarinagaraget från Katarinavägen ligger en bensinstation, OKQ8, med drivmedelsförsäljning, butik och biluthyrning. Drivmedelsförsäljningen utgör en risk både avseende transporterna till stationen men framför allt då denna exponerar ett stort antal människor, bland annat alla de tusentals resenärer som dagligen kommer att nyttja den nya bussterminalen i bergrummet. Med drivmedelshanteringen kvar som idag överskrider risknivån i relation till de personer som visats och passerar i anslutning till stationen och av denna anledning avses drivmedelshanteringen avvecklas på platsen. Butik och biluthyrningsverksamhet kan kvarstå på platsen som idag då denna inte utgör någon risk.

Avveckling av stationen som helhet har tidigare varit aktuellt då det för några år sedan fanns planer på att dra in Saltsjöbanan tillsammans med tvärbanan från



Hammarby Sjöstad via en ny tunnel under Ersta till ett stationsläge i ett nytt bergtrum i anslutning till den befintliga bensinstationen och som därifrån skulle kopplas till tunnelbanan och stadsbussarna på Katarinavägen. Denna lösning för Saltsjöbanan är inte längre aktuell, men diskussionen om en avveckling av bensinstationen är således inte ny.

### **Saltsjöbanan**

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

### **Ovanliggande fastigheter**

De nya bergtrummen sprängs ut under befintliga fastigheter och påverkan på dessa kommer att bli begränsade. I samband med stadens ansökan om miljödom avseende byggande av bergtrummen behandlas grundvattenbortledning och hur staden ska säkerställa, både under byggtid och i det efterföljande driftsskedet, hur ovanliggande fastigheter ska säkras. Inför och under byggtid kommer kontinuerliga mätningar att göras. Ett kontrollprogram kommer att upprättas och stadsmuseet kommer att finnas med som sakkunniga i de fall då kulturhistoriskt intressant bebyggelse berörs. Flera av de ovanliggande fastigheterna rymmer just sådan bebyggelse och det är därför av största vikt att byggandet av bussterminalen sker med metoder som är så skonsamma som möjligt för denna bebyggelse. I en framtida fastställd miljödom för byggnationen av bergtrummen kan byggmetoder tydligare preciseras.

### **Tekniska anläggningar**

En större befintlig avloppsledning inom planområdet måste flyttas. En ny avloppstunnel kommer att anläggas för att ersätta den befintliga. Slutgiltigt läge för denna tunnel är inte fastställt idag, men om den kommer att beröra delar av planområdet kan denna fastighetsbildas inom den användningsbestämmelse som redovisas på plankartan som (E1).

Eventuellt kan mindre teknisk installation och tekniska anläggningar i anslutning till bland annat tunnelbanan också komma att behöva flyttas. Detta ses dock som mindre åtgärder och ryms inom ramen för föreslagen bussterminallösning. Sådana eventuella arbeten ska göras i samråd med berörd part.

### **BERGETS BESKAFFENHET**

Bussterminalen innebär att en stor mängd berg ska sprängas ut under befintliga byggnader och anläggningar. Byggandet av bussterminalen ska utföras på så sätt att risken för skador minimeras på bebyggelse och anläggningar både under bygg- respektive drifttid. För att säkerställa bergets byggbarhet har staden låtit undersöka bergets beskaffenhet samt utföra stabilitetsberäkningar på bergtrummen. Detta redovisas i en rapport framtagen av Ramböll, dat. 2011-11-21. I rapporten redovisas också hur terminalen bör utformas avseende bergstabilitet samt vilka dimensioner som pelarna mellan de olika bergtrummen bör ha.

Slutsatsen i rapporten visar att det finns tillräcklig bergtäckning för att naturliga tryckvalv ska kunna bildas i berget med föreslagen bergrumsutformning, dvs. valvet tillsammans med konventionell bergförstärkning kan bära last från ovanliggande berg och byggnader. Den föreslagna lösningen med dimensionering av tryckvalven och bergpelarna är stabila till sin form. Vidare konstateras att bergmassan har kapacitet att ta förväntade laster men att det vid lokalt avvikande förhållanden kan bli aktuellt att särskilda åtgärder måste vidtas, exempelvis betongkonstruktioner. Det finns också risk för blockutfall under vissa omständigheter, något som kan identifieras och kartläggas samt åtgärdas under byggtiden. Detta innebär i sådana fall att förstärkningsåtgärder kan bli aktuellt vid bergpelarna.

Sammanfattningsvis kan konstateras att bergets beskaffenhet är god men att genomförandet självklart måste ske med erforderliga vidare karteringar, säkerställande av hållfasthet inom de delar av bergrummen där så kan vara aktuellt genom extra åtgärder så som betongkonstruktioner samt att påverkan för ovanliggande byggnader och anläggningar minimeras.

## **BEFINTLIG BEBYGGELSE MED SKYDDSBESTÄMMELSER**

### **Lokattens trappor**

Detaljplanen rymmer skyddsbestämmelser för Lokattens trappor, på plankartan redovisade med q1. Här nedan redovisas en fördjupande karaktärisering av Lokattens trappor.

### **Historik**

Saltsjöbanans f.d. stationshus uppfördes 1911-15 efter ritningar av Axel Anderberg och byggmästare Hesselman & Bergström. Axel Anderberg har även ritat Naturhistoriska Riksmuseet, Oscarsteatern, Kungliga Teatern (Operan) m.fl. Stationsbyggnaden och paviljongen är uppförd av Järnvägs AB Saltsjön-Stockholm i samband med att bolaget även uppförde kontor, magasin och direktörsbostad på fastigheten bredvid, nuvarande Sjömansinstitutet. Stationen ersatte en tidigare station i trä och fungerade som slutstation för Saltsjöbanan fram till den stängdes 1936, då ändstationen flyttades in till Slussen. Sedan dess har trappan varit helt avstängd men paviljongen och stationen har fungerat som kaféservering respektive härbärge för hemlösa.

Dagens Lokattens trappor har fått sitt namn efter källaren Lokatten och de tidigare trätrappor som tillsammans med andra liknande trappor var det sätt man tog sig upp för Söders branter innan Katarinahissen byggdes. Källaren Lokatten nämns i C.M. Bellmans, Fredmans epistel nr 11.

### **Karaktärisering och byggnadsbeskrivning**

Byggnadsverket består av *paviljongsbyggnad* och *murverk* vid Katarinavägen, *Lokattens trappor* som förbinder Katarinavägen med Stadsgården samt *stationsbyggnaden* med *perrong* och *skärmtak*.

Byggnadsverkets karaktär utgörs till stora delar av den arkitektoniska utformningen, konstruktionen och de material som använts och det är samspelet





Fotografi över Lokattens trappor och nuvarande Sjömansinstitutet taget strax efter byggnadernas uppförande.

Bild: Stockholms stadsmuseum.

mellan form, konstruktion och material som utgör den helhet som är viktig att bibehålla. Byggnadsverket är även en betydelsefull del av stadsbilden.

**Arkitektur.** Paviljonsbyggnaden är arkitektoniskt och konstruktivt integrerad med trappan och stationsbyggnaden samt även med angränsande byggnad, f.d. Saltsjöbanans huvudkontor. Arkitekturen har tydliga inslag av jugend i detaljer såsom smide men även historiserande inslag förekommer, exempelvis det gotiska anslaget i de spetsbågiga valven. Axel Anderberg har lyft fram moderna material som arkitektoniska inslag vilket var vanligt förekommande och är tidstypiskt.

Huvudkontoret och stationen är arkitektoniskt samkomponerade vilket bland annat kan ses på infästningen av skärmtaket där stenornamentiken i portalen bär skärmtakets stålfackverk. Funktionen blir därmed en integrerad del av det arkitektoniska uttrycket.

**Paviljongen** vid Katarinavägen har en kraftig kopparklädd takfot och spira samt panelat innertak som tillsammans med öppningarna mellan granitpelarna utgör ett viktigt karaktärsdrag. Paviljonsbyggnaden går hela vägen ner till Stadsgården och är arkitektoniskt och funktionellt integrerad i den övriga anläggningen.

Murtegel är Helsingborgstegel med ofylld fog och överliggare, pelare och stenornamentik i granit. Paviljonsbyggnaden har tälttak med glaserat taktegel.



På bilden till vänster ses murarnas och vilplanets spetsbågiga valv. Smidesräcken i jugendstil. Bilden till höger visar byggnaden i början av 1900-talet då den fortfarande fungerade som slutstation för Saltsjöbanan. Trappan och murarnas karakteristiska spetsbågiga valv syns tydligt.  
Bild: Stockholms stadsmuseum (t.v.) respektive okänd (t.h.).

**Trapporna** från Katarinavägen landar i ett vilplan som fungerar som en lägre del av utsiktspaviljongen. Vilplanets kryssvalv utgör tillsammans med de höga öppna spetsbågiga valven med stickbågiga öppningar och fönster byggnadsverkets viktigaste former. Andra arkitektoniska detaljer är ornamenterade smidesräcken i jugendstil samt trappsteg i granit.

Trappan landar på perrongen som täcks av ett **skärmtak** i stålfackverk, plåtbelagt med innertak av omålad och ursprunglig, pärlspontpanel. Perrongtakets infästning i den intilliggande fastighetens stenornamentik utgör ett av de tydligaste exemplen på hur material, funktion och form samspejar.

**Perrongen** och dess funktion är fortsatt viktig att kunna avläsa.

**Stationsbyggnadens** fasadmaterial består av hårdbränt tegel och grå spritputs. Av den bevarade interiören är fönsternischernas vitglaserade kakel, fasta snickerier och dörrar, obehandlad pärlspontpanel, biljettluckorna samt originalfönster i stationsbyggnaden de mest väsentliga delarna.

**Murar** i betong förekommer men främst är det putsade eller med murtegel klädda tegelmurar som är dominerande. Även naturstensmurar i balustraden vid Katarinavägen. I alla murar utom vid Katarinavägen, finns en bröstning med glaserat stortegel.

**Stadsbild.** Stationsbyggnaden och Lokattens trappor är delvis en fortsättning på de för Södermalm karakteristiska trapporna. Trappsystem och senare hissar är det sätt som det varit möjligt att ta sig upp för förkastningsbranten. Lokattens trappor



Till vänster en detalj av skärmtakets infästning i stenornamentiken. Till höger ses perrongen med igensatta biljettluckor. Murarna är spritputsade, klädda med hårdbränt fasadtegel eller i natursten.  
Bild: Stockholms stadsmuseum (båda bilderna).

är anpassad så att förkastningsbranten fortfarande är betydelsefull i stadsbilden. Byggnadsverkets höga valv och arkitekturens betoning av vertikalitet är ett viktigt inslag i stadsbilden. Särskilt kan betonas hur bergväggen är synlig genom valven vilket gör att samspelet mellan de topografiska förutsättningarna och bebyggelsen är mycket tydligt.

Stationsbyggnaden är även väsentlig för stadsbilden genom att den visar på Stadsgården som en transport- och funktionsplats. Byggnadens karaktär av kommunikationsbyggnad är viktig att bibehålla.

#### **Murad vägg mot Katarinavägen (entré till Katarinagaraget och bussterminal)**

Detaljplanen rymmer även skyddsbestämmelser för den granitmur och de två valv som utgör entré till bussterminalen respektive Katarinagaraget, på plankartan redovisade med q2, q3 respektive k1.

## **6. KLIMATANPASSNING**

Detaljplanen för bussterminalen i bergtrum tillsammans med den nya detaljplanen för Slussen skapar planmässiga förutsättningar för:

- Klimatanpassning i Slussenområdet på cirka 100-års sikt Klimatanpassningen omfattar både förmågan att klara stigande havsvattenstånd i Saltsjön och varmare somrar i Mälardalen.
- Nya kanaler och slussar i Slussen/Söderström. Förutsatt att Stockholms stad får tillstånd enligt miljöbalken till dessa anläggningar och en ny reglering av Mälaren minskar dagens översvämningsrisker i Slussenområdet och runt hela Mälaren. Dessutom skyddas dricksvattnet för 2 miljoner människor i Mälardalen, varav drygt 1 miljon i Stockholm. Det skapas också bättre förutsättningar än idag att möta framtida klimatförändringar.

- Anpassning till högre vattenhastigheter i Slussenområdet. På befintliga anläggningar uppströms och nedströms Slussenområdet etableras erosionsskydd. Detta hanteras i tillstånd enligt miljöbalken.

Klimatanpassningen av nya Slussen och den nya bussterminalen utgår från att anläggningarna ska ha en teknisk livslängd om ca 100 år samt att de ska fungera i dagens klimat och med de klimatförändringar som bedöms rimliga inom deras tekniska livslängd. Höjdsättningen i området ska också ansluta till och fungera med omgivande infrastruktur och stadsbild, inte minst den kulturhistoriskt känsliga miljön i Gamla stan.

SMHI bedömer, utifrån dagens kunskap, att det är rimligt att anta att världshaven som högst stiger en meter från 1990 till 2100. Med landhöjningen inräknat innebär det för Stockholm ett havsvattenstånd som är ca en halv meter högre än idag. Kring mitten av seklet, år 2050, är SMHI:s bedömning att havsvattenståndet i Stockholm är i paritet med vattenståndet år 1990.

För skydd mot översvämningar i Saltsjön används högsta uppmätta vattenstånd vid mätstationen Stockholm-Skeppsholmen i kombination med ett vindpåslag. Den högsta vattennivån i Saltsjön har ca 300 års återkomsttid i dagens klimat. För översvämningsskyddet år 2110 läggs en halv meter på detta vattenstånd. Det ger ett skydd mot en hög vattennivå i Saltsjön med ca 300 års återkomsttid år 2110. Med 300 års återkomsttid menas att det aktuella vattenståndet statistiskt sätt återkommer 1 gång per 300 år. Ovanpå detta läggs ytterligare 40 cm i Saltsjön och 30 cm i Mälaren för det fall det samtidigt med ett sällsynt högt vattenstånd skulle blåsa kraftigt kraftigt (så kallat vindpåslag).

<i>Vattenstånd, översvämningsskydd</i>	<i>2010-2050</i>	<i>2110</i>
Saltsjön	77 + 40* cm	127 + 40* cm
Mälaren	95 + 30* cm	100 + 30* cm

Siffrorna är angivna i höjdsystemet RH00. \* vindpåslag.

De delar av nya Slussen som inte eller med stora svårigheter kan ändras i efterhand anpassas för vattennivåerna år 2110. Vissa delar, som luckor och öppningsbara broar i Slussenområdet dimensioneras för vattennivåerna 2050 men förbereds för att kunna anpassas till 2110-års vattennivåer, främst av estetiska skäl. Tröskelnivån mot kaj och Stadsgårdsleden vid infarten till bussterminalen ligger på +2,9 meter. Denna nivå ansluter till befintlig nivå på leden och ligger väl över de lägsta nivåer som satts på kajnivåer inom övriga Slussenprojektet som ligger på +1,7 meter.

Samhällsviktig verksamhet som energiförsörjning, kommunikationsförsörjning, dricksvattenförsörjning, avlopp liksom vägar, tunnelbana och trafik tunnlar ges ett översvämningsskydd på 1,7 meter enligt ovan beskrivning.



## 7. STRANDSKYDD

Enligt miljöbalken gäller strandskydd som huvudregel för områden inom 100 meter från en strandlinje. Strandskyddet är dock ofta upphävt inom redan planlagda områden.

Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Därigenom inträder strandskyddet automatiskt när en ny detaljplan antas, enligt 7 kap 18g § miljöbalken. Enligt övergångsbestämmelserna ska denna bestämmelse dock inte tillämpas på ärenden som inletts före 1 juli 2009. Detta ärende inleddes före 1 juli 2009.<sup>1</sup> Det finns emellertid en bestämmelse i 10a § lag (1998:811) om införande av miljöbalken som anger att strandskydd inträder när en detaljplan för ett område som tidigare har omfattats av en fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att vissa delar av planområdet ligger inom 100 meter från Saltsjön. I och med att nuvarande planområde omfattas och tidigare har omfattats av stadsplaner inträder således strandskydd i samband med att ny detaljplan antas. Staden kan dock inte själv genom den nya planen upphäva strandskyddet, utan detta måste göras av länsstyrelsen.<sup>2</sup>

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ett upphävande av strandskyddet inom ett område med detaljplan förutsätter att det föreligger särskilda skäl. Stadsbyggnadskontoret bedömer enligt vad som utvecklas nedan att ett upphävande av strandskyddet inom området inte motverkar strandskyddets syften och det finns särskilda skäl för ett sådant beslut.

*1. Området som upphävandet avser har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften*

Idag är det befintliga strandskyddsintresset utsläckt. Planområdet är redan ianspråktaget och tidigare planlagt. Förutvarande verksamheter, byggnader och vägar har sedan lång tid tillbaka tagit de aktuella markytorna i anspråk. Strandskyddat område består uteslutande av trafikerade vägar och redan bebyggd mark som i stora delar är mycket svårtillgänglig för allmänheten. Det djur- och växtliv som finns är mycket begränsat.

---

<sup>1</sup> Ärendet med nya Slussen inleddes före 1 juli 2009, programsamråd hölls under 2007. Nu aktuell detaljplan för bussterminalen ingår som en del av nya Slussen där det i ett tidigare skede av planprocessen föreslogs att lokalisera bussterminalen på kajen framför KF- respektive Glashusen. I samband med beslut 2011-03-31 i stadsbyggnadsnämnden gavs i uppdrag att påbörja planering för bussterminalen i ett nytt bergtrum under Katarinavägen och Mosebacke, vilket redogjorts för tidigare i denna planbeskrivning under rubriken *Bakgrund och tidigare ställningstaganden*.

<sup>2</sup> Enligt de nya reglerna får kommunen i en detaljplan bestämma att skyddet upphävs, om det finns särskilda skäl (7 kap 18 § 3st miljöbalk samt 4 kap 17 § plan- och bygglag). Enligt övergångsbestämmelserna ska dock gamla regler tillämpas på ärenden som inleddes före 1 juli 2009. I och med att ärendet inleddes före 1 juli 2009 är det länsstyrelsen som ska besluta om strandskyddets upphörande.

I och med den nya planen kommer allmänhetens möjligheter till vattennära vistelse att underlättas. Detta sker bl.a. genom den tänkta entrén till bussterminalen mot Stadsgården. Den gamla, och i dagsläget avstängda Lokattens trappor, öppnas för allmänheten och medför en bättre tillgänglighet mellan Katarinavägen och Stadsgården. Detta underlättar för allmänheten att nå närmare vattenområdet. Den nya bussterminalen med tillhörande ytor och funktioner kommer även att ansluta till övriga Slussen på ett sätt som underlättar för allmänheten att komma närmare vattnet inom området, utan att behöva korsa den hårt trafikerade Stadsgårdsleden. Djur- och växtliv i området bedöms inte i någon nämnvärd omfattning komma att påverkas av planen.

2. *Området är väl avskilt från området närmast strandlinjen*

Den del av planområdet som omfattas av strandskydd sträcker sig inte till strandlinjen. I planområdets norra del går Stadsgårdsleden som är en mycket hårt trafikerad väg. Denna trafikled avskiljer planområdet från området närmast vattnet.

3. *Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet av angeläget allmänt intresse och utvidgningen kan inte tillgodoses utanför området*

Till följd av sin unika placering i centrala Stockholm hyser Slussen den centrala funktionen att knyta samman trafiken i både centrala Stockholm och med Nacka och Värmdö. Denna funktion behöver nu restaureras för att säkerställa befintlig trafiklösning, inkluderande kollektivtrafik.

Slussen är en nod för såväl tunnelbana och stadsbussar som Saltsjöbanan och Nacka- och Värmdöbussar. Bussterminalen måste ligga i nära anslutning till såväl Stadsgårdsleden och tunnelbanan som sjötrafiken. Genom att förlägga bussterminalen i Katarinaberget frigörs yta som istället kan tillvaratas för bl.a. strandnära vistelse. Från den nya bussterminalen görs tydliga kopplingar ut till kajer och vattennära områden. Detaljplanen, tillsammans med detaljplanen för nya Slussen, utnyttjar det attraktiva läget nära vattnet på ett sätt som kommer allmänheten tillgodo.

## 8. MILJÖKONSEKVENSER

### MKB

Stockholms stad har bedömt att byggnationen av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. Till detaljplanen finns en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagna som redovisar projektets miljökonsekvenser. Här nedan redovisas endast den samlade bedömningen av planförslaget.

### SAMLAD BEDÖMNING

Den nya detaljplanen för bussterminal i Katarinaberget medför både positiva och negativa miljökonsekvenser jämfört med nollalternativet. Den samlade bedömningen är att en förläggning av bussterminalen till Katarinaberget är att föredra ur miljösynpunkt och hälsosynpunkt jämfört med nollalternativet.



Planförslaget bedöms medföra stora positiva konsekvenser för kulturmiljön, främst på grund av nyöppnandet av Lokattens trappor. De negativa konsekvenser som kan uppstå vid andra platser inom planområdet har bedömts som obefintliga eller små om utformningen görs med hänsyn till kulturvärdena i området och i enlighet med planens bestämmelser. Annars riskerar konsekvenserna bli måttliga till stora vid det nya luftintaget och den nya hissen. En eventuell avstängning av Söderbergs trappor bedöms ge måttliga negativa konsekvenser.

Detaljplanen för bussterminalen skapar förbättrad luftkvalitet och minskad bullerstörning för bussresenärerna. Trafiksäkerheten ökar då resenärerna slipper korsa bussarnas körytor. En viss ökning av halterna av luftföroreningar utomhus sker invid Stadsgårdsleden. Människors exponering för luftföroreningar totalt minskar däremot, vilket sammantaget innebär en positiv konsekvens jämfört med nollalternativet ur ett luftkvalitetsperspektiv. Planen innebär även förbättrad säkerhet eftersom drivmedelshanteringen vid bensinstationen försvinner. Sammantaget bedöms planen medföra stora positiva konsekvenser ur ett hälsoperspektiv för de faktorer som är relevanta för bussterminalen.

Gångavståndet till anslutande kollektivtrafik blir något längre för bussresenärerna jämfört med nollalternativet. Däremot kommer vistelsen i den nya klimatkontrollerade bussterminalen vara mer behaglig än i dagens blåsiga och bullriga bussterminal. Planförslaget bedöms som helhet ha måttliga positiva konsekvenser för rekreation och stadsliv.

Permanent bortledning av grundvatten kan medföra avsänkta grundvattennivåer vilket kan skapa sättningar i byggnader och anläggningar i områden med lerjord, samt påverka energibrunnar om inte skyddsåtgärder vidtas. Utredningar kring detta pågår och kommer att redovisas i ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet tillsammans med förslag till skyddsåtgärder.

Även under byggtiden kan bortledning av grundvatten påverka befintliga byggnader inom planområdena, liksom vibrationer från sprängning. Detta utreds fortfarande och åtgärdsprogram kommer att tas fram för att begränsa risken för skador. Åtgärder planeras även för att minska påverkan av byggbuller och stomljud.

Detaljplanen för bussterminalen i bergrum tillsammans med den nya detaljplanen för Slussen skapar planmässiga förutsättningar för klimatanpassning i Slussenområdet på cirka 100 års sikt. En attraktivare miljö och större kapacitet i bussterminalen kan bidra till att fler utnyttjar kollektivtrafiken vilket är positivt ut ett klimatperspektiv. Ventilation, dränering och andra installationer kommer dock att kräva en högre energiåtgång än dagens bussterminal. Detaljplanen för bussterminalen skapar förutsättningar för att flytta den befintliga bussterminalen, vilket ökar möjligheterna att använda kajområdet till annat än trafik. Detta bedöms ge måttligt positiva konsekvenser ur ett resurshushållningsperspektiv.

## 9. TIDPLAN

Detaljplanen för bussterminalen i bergrum är en del av projekt Slussen. Nedan redovisas planprocessen för detaljplan samt den miljödom som omfattas av projektet. Därefter redovisas också en grovt uppskattad tidplan för genomförandet av hela Slussenprojektet inklusive byggandet av bussterminalen.

### Planprocess detaljplan

Utställning	t.o.m. 13 februari 2012
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	1:a kvartalet 2012
Antagande i kommunfullmäktige	2:a kvartalet 2012
Överklagande	2012-2013
Laga kraft	2013
(Laga kraft kan ske efter det att eventuella överprövningar är behandlade. Tidpunkt för laga kraft är således svår att förutsäga men kan ske tidigast en månad efter det att planen är antagen av KF under förutsättning att detaljplanen inte överklagas.)	

### Miljödom

Inlämning av ansökan	februari 2012
Tillåtlighet och byggnadsdom	2013

### Genomförande

Byggstart	2013
Färdig bussterminal att tas i bruk	2018
Färdig anläggning att tas i bruk (Slussen)	2020
(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikanläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar.)	



## 10. MEDVERKANDE

Bussterminalen ingår som en del av projekt Slussen vilket är ett samarbetsprojekt inom Stockholms stad mellan exploateringskontoret, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Planförslaget är framtaget av Foster+Partners och Berg Arkitektkontor på uppdrag av och i samarbete med Stockholms stad.

Planhandlingarna är framtagna av Martin Schröder, stadsbyggnadskontoret.

Karaktäriseringen av Lokattens trappor under rubriken *Befintlig bebyggelse med skyddsbestämmelser* är framtagen av Tomas Örn, Stockholms stadsmuseum.

Kapitel 8 *Miljökonsekvenser* är ett sammandrag av Miljökonsekvensbeskrivningen för vilken Tobias Robinson och Åsa Norman, Tyréns ansvar.

Nina Åman  
planchef

Martin Schröder  
planarkitekt

