

BUSSTERMINAL

FÖR NACKA- OCH VÄRMDÖBUSSARNA VID SLUSSEN

PLANBESKRIVNING

PLANSAMRÅDSHANDLING 2011-04-15

S-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
S-DP 2011-01580-54

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning	2
1. Planhandlingar	3
2. Planens syfte	3
3. Bakgrund och tidigare ställningstagande	3
4. Planområdet	6
5. Planförslag	7
6. Klimatanpassning	13
7. Miljökonsekvenser	14
8. Tidplan	15
9. Medverkande	16

SAMMANFATTNING

Slussens 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.

Plansamråd för Slussen genomfördes under vintern-våren 2010. Sedan dess har en mängd olika frågor bearbetats och utvecklats. Inom Slussenprojektet ska dagens bussterminal för Nacka- och Värmdötrafiken ersättas. I och med utökade krav på utrymmen i bussterminalen har dess ytor växt jämfört med vad som tidigare presenterats under planprocessen. Under plansamrådet 2010 redovisades bussterminalen på kajplanen framför KF- och Glashusen. För att rymma bussterminalen ihop med slutstationen för Saltsjöbanan på kajplan krävs att kajen byggs ut i Saltsjön till en relativt hög kostnad. Trots detta ryms ändå inte alla SL:s utrymmen i denna anläggning. Planerade trappförbindelser till tunnelbanans plattformar i ett centralt läge innebär också mycket komplicerade och kostsamma konstruktioner. Vidare innebär bussterminalen på kajen att byggnationen av bussterminalen och hela Slussenprojektet blir komplicerad då man måste bygga mycket nära befintliga anläggningar, exempelvis Birka-terminalen. Provisoriska åtgärder under genomförandetiden så som omledning av trafik etc. blir därmed också kostsamma.

I och med ovanstående problembild har frågan om att förlägga bussterminalen i ett nytt bergrum i Katarinaberget aktualiserats. Idén avseende denna placering presenterades redan i och med tävlingen 2004 för Slussens framtida utformning, då Nyréns Arkitektkontor redovisade denna lösning. Då ansågs lösningen som alltför kostsam i relation till övriga kostnader inom projektet. Dock är omfattningen av projektet idag större, bland annat i och med ökade utrymmeskrav på bussterminalen. Sammantaget innebär en bussterminal i ett bergrum 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 bergrum i Katarinaberget, under Katarinavägen och Mosebacke.

1. PLANHANDLINGAR

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

2. PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i ett nytt bergtrum under Katarinavägen och Mosebacke samt tillhörande ytor och funktioner till bussterminalen i form av resenärsutrymmen och entréer, infart till terminalen från Stadsgårdsleden samt tekniska utrymmen under och ovan mark.

3. BAKGRUND OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

SLUSSENS PLANPROCESS FRAM TILL IDAG

Planeringen av framtidens Slussen har pågått under lång tid. Programsamråd hölls 2007 och under 2010 genomfördes plansamråd. Slussen har under alla århundraden fungerat som en viktig länk mellan olika delar av staden samt som en koppling mellan olika trafikslag. Slussen är slutstation för Nacka- och



Ungefärligt läge för planområdet. Gulmarkerat område redovisar bergtrum med bussinfart via tunnel från Stadsgårdsleden samt avstignings- respektive påstigningsområden och de s.k. reglerplatserna under Katarinavägen och Mosebacke. I öster (bildens vänstra kant) avslutas planområdet strax utanför bilden.

Bild: Stadsbyggnadskontoret.

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 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, skulle 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 innebär 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. Denna idé är inte ny, den lanserades redan i Nyréns förslag som vann Slussentävlingen 2004. Då ansågs lösningen som alltför kostsam i relation till övriga kostnader inom Slussenprojektet. Dock är omfattningen av Slussenprojektet idag större, bland annat i och med ökade utrymmeskrav på bussterminalen.

En förläggning av bussterminalen i ett bergrum i Katarinaberget skapar större frihetsgrader gällande både utformning och genomförande inom hela Slussenprojektet, där bussterminalen ingår som en del. Vinster finns att göra både vad gäller tid och kostnader. Det kommer också att vara lättare att tillmötesgå flera av de synpunkter som framkom under plansamrådet.

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 gäller. I planeringsinriktningen för stenstaden sägs att den varierade och blandade markanvändningen bibehålls och att den närmare planeringen får utvisa var och på vilket sätt stenstaden kan möta skilda behov samtidigt som dess karaktär och historiska värden bevaras. 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 men berör inte direkt Slussenanläggningen. 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 provningar 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 784 (1931), Pl 1000 (1933), Pl 1864 (1938), Pl 1937A (1938), Pl 2001A (1938), Pl 2281 (1939), Pl 1325D (1940), Pl 2693 (1942), Pl 2516A (1943), Pl 4200A (1955), Pl 5786 (1961), Pl 6794 (1968), Pl 7400A (1973), Pl 7794 (1978), Pl 7846 (1980), Pl 7865 (1981), Pl 7469 (1983), Pl 7670 (1983), Pl 7781 (1983), T-Pl 7655 (1985), Pl 8524 (1988), Dp 95085 (1996), Dp 1998-00893 (2003), Dp 2003-00845 (2003) samt T-Dp 2003-11095 (2005). Är för fastställande/laga kraft inom parentes.

4. PLANOMRÅDET

LÄGE, AREAL OCH OMFATTNING

Planområdet omfattar ca 110 000 kvm. Planområdet sträcker sig i öster till Katarina kyrka och Glasbruksgatan och vidare ut mot Katarinavägen och Stadsgårdsleden och avgränsas i norr av kvarteret Tranbodarne med KF-huset och Glashuset samt delar av Stadsgårdsleden. I väster utgör tunnelbanan gräns och i söder sträcker sig området till Kapellgränd och Katarina kyrka. Planområdet utgör till största del ett nytt 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 Dohlströms 1, Drottningen 2-5, 8-13, Fiskaren Mindre 14-16, Fiskaren Större 7, 9-10, 18-19, Häckelfjäll 2-3, 7-8, 27, 29-31, 33, Höga Stigen Större 17, Katarinabacken 1, 8-10, Kejsaren 7, 10, 14, 20, 25-28, Kungen 6, Mosebacken 10-12, Pelarbacken Mindre 20, 22-23, Prinsen 1, 13-14, 17, Sturen Mindre 1-3, 7-10, Terrassen 16, Urvädersklippan Mindre 2-5, Urvädersklippan Större 6-7, 12, 19, 21, Södermalm 7:2, 7:6, 7:24, 7:87.

Staden äger fastigheterna Dohlströms 1, Drottningen 2-5, 8-13, Fiskaren Mindre 16, Katarinabacken 1, 8-10, Kungen 6, Mosebacke 11-12, Prinsen 17, Sturen Mindre 3, Terrassen 16, Urvädersklippan Mindre 5, Södermalm 7:2, 7:6 och 7:87. Drottningen 2-5, 12-13, Katarinabacken 1, 8-10, Kungen 6, Mosebacke 11-12, Terrassen 16 och Urvädersklippan Mindre 5 är upplåten med tomträtt till AB Stadsholmen, Drottningen 8-11 och Sturen Mindre 3 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 och Korpskär AB, 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, Fiskaren Större 18 ägs av Brf Mosebacke Torg, Fiskaren Större 19 ägs av Eva Jeannette Georgsdotter Runold, Häckelfjäll 2-3 ägs av Bengt Svante Ringström och Bengt Göran Ringström, Häckelfjäll 7 ägs av Brf Häckelfjäll 7, Häckelfjäll 8 ägs av Brf Häckelfjäll 8, Häckelfjäll 27 ägs av Brf Fjällpalatset, Häckelfjäll 29 ägs av Eva Benson, Häckelfjäll 30 ägs av Pär Näslund, Ann-Louise Magnusson, Birgitta Näslund, Adam Näslund, Lena Näslund, Gert Näslund och Johan Näslund, Häckelfjäll 31 ägs av Brf Häckelfjäll 31, Häckelfjäll 33 och Kejsaren 20 ägs av AB Stockholms hem, Höga Stigen Större 17 ägs av Brf Höga Stigen Större 17, Kejsaren 7 ägs av Brf Kejsaren 7, Kejsaren 10 och Urvädersklippan Mindre 3 ägs av Byggnadsfirma Olov Lindgren AB, Kejsaren 14 ägs av Brf Kejsaren 14, Kejsaren 25 ägs av Brf Kejsarinnan, Kejsaren 26 ägs av Brf Kejsaren 26, Kejsaren 27 ägs av Brf Kejsaren 27, Kejsaren 28 ägs av Erik Sundström, Mosebacke 10 ägs av Riksteatern, Pelarbacken Mindre 20, 22 ägs av Fastighets AB Kapellgränd 3, Pelarbacken Mindre 23 ägs av Pensionsförsäkringsaktiebolag AMF, Prinsen 1, 13-14 och Urvädersklippan Större 19 ägs av Gyllenforsen Fastigheter KB, Sturen Mindre 1 ägs av Brf Söders Höjder nr 1, Sturen Mindre 2 ägs av Brf Sturen

Mindre 2, Sturen Mindre 7 ägs av Brf Sturen Mindre 4, , Sturen Mindre 8 ägs av Brf Inlandsisen 2, Sturen Mindre 9 ägs av Brf Sturen Mindre, Sturen Mindre 10 och Södermalm 7:24 ägs av Katarina Församling, Urvädersklippan Mindre 2 ägs av Brf Urvädersklippan Mindre nr 2, Urvädersklippan Mindre 4 ägs av Kommanditbolaget Myran nr 178, Urvädersklippan Större 6 ägs av HSBs 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 Kapten Simon Urväder i Stockholm.

5. PLANFÖRSLAG

BUSSTERMINAL

Ny bussterminal möter framtidens behov

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 befolkningsökningar 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.

I tidigare planförslag och utredningar om ombyggnationen av Slussen har en bussterminal redovisats på kajplan, framför KF- och Glashusen. I och med vidare utredningar av framtidens utrymmesbehov för terminalen har det framkommit att terminalen riskerar att inte uppfylla de krav som ställs. Det gäller bland annat plats för antalet bussar, en för liten avgångsterminal med trånga utrymmen för väntande resenärer samt trånga utrymmen vad gäller själva byggandet, både av bussterminalen på kaj och Slussenprojektet i övrigt i denna östra del, samt genomförandet i anslutning till befintlig bebyggelse och kajer.

Under vintern 2010/2011 har ett alternativ med bussterminal förlagd i ett nytt bergrum söder om KF- och Glashusen och under Katarinaberget, studerats. Studien visar att detta alternativ har fördelar jämfört med kajalternativet ur flera aspekter. Framför allt blir genomförandet för hela Slussenprojektet enklare och erforderliga utrymmen i bussterminalen kan tillgodoses.

Utformning

Bussterminalen rymmer av- och påstigningszoner samt s.k. reglerplatser där bussarna står uppställda mellan de olika turerna. Infarten till bussterminalen sker via en ramp under Saltsjöbanan från Stadsgårdsleden och in till en avstigningszon under Katarinavägen. Här ryms 8 avstigningsplatser. Därefter angör bussarna avgångsdelen som består av 20 påstigningsplatser. Dessa platser är förlagda mitt

emot varandra med en centralt placerad vänthall för resenärerna. I terminalens södra del finns 20 reglerplatser för bussar där dessa kan parkeras mellan de olika turerna till och från Nacka och Värmdö.

Resenärsutrymmen

En av entréerna till terminalen för resenärer föreslås förläggas i eller i anslutning till Katarinagaragets västra entrémynning mot Katarinavägen, det som idag utgörs av ett av de två valven ut mot Katarinavägen. Tunnelbanans södra entré nås via trappor direkt från terminalen. Tunnelbanans norra entré nås via gångförbindelse ut mot kajen. Utrymmena för resenärerna på terminalplanet kommer att vara generösa och helt väderskyddade, till skillnad mot dagens terminal.

Resenärsutrymmen kommer också att vara helt åtskilda från busstrafiken vilket skapar 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.

Modern bytespunkt mellan olika kollaktivtrafikslag

Slussen utgör en av kollektivtrafiknätets viktigaste bytespunkter. Ska kollektivtrafiken även i framtiden vara attraktiv och bibehålla sin andel av det totala resandet och kanske till och med öka denna andel måste miljön för resenärerna uppfattas som trygg och tilltalande med möjlighet till snabba och bekväma byten mellan olika trafikslag. Den föreslagna bussterminalen i berggrummet har mycket goda möjligheter att kopplas till och integreras med övriga trafikslag och funktioner vid Slussen. Via huvudentrén till bussterminalen, intill infarten till Katarinagaraget på Katarinavägens södra sida, når man södergående stadsbussar på Katarinavägen samt tunnelbaneperrongerna via en ny koppling mellan bussterminalentrén och kopplingen till de södra tunnelbaneperrongerna.

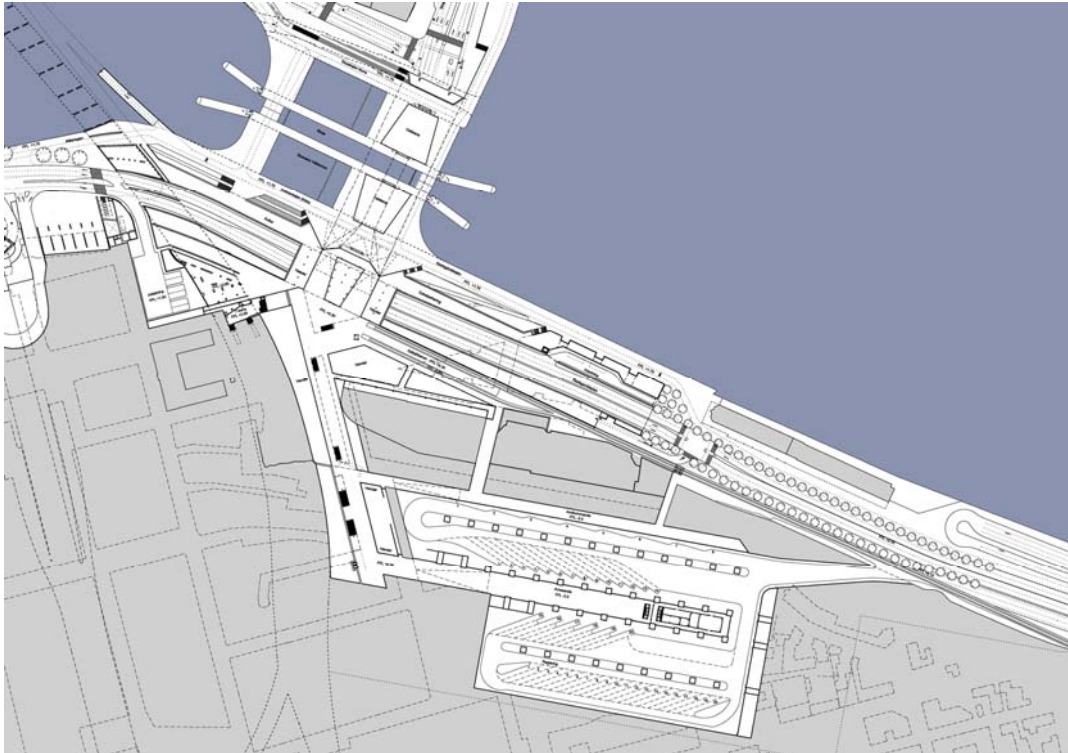
Via en ny uppgång i anslutning till Katarinahissen nås norrgående stadsbussar samt eventuell framtida stadsspårväg. Från avgångs- respektive ankomsthallarna i bussterminalen på nivå ca -2 meter nås Saltsjöbanan som ligger kvar i ungefärligt befintligt läge intill Katarinahissen. Via denna koppling nås också kajerna på Saltsjö- respektive Mälarsidan där det i framtiden finns möjlighet att anordna reguljär båttrafik.

Sammantaget skapar ovanstående förslag en mycket bra möjlighet att stärka Slussens viktiga omstigningsfunktion och att tillvarata Slussens läge med möjlig framtida reguljär båttrafik.



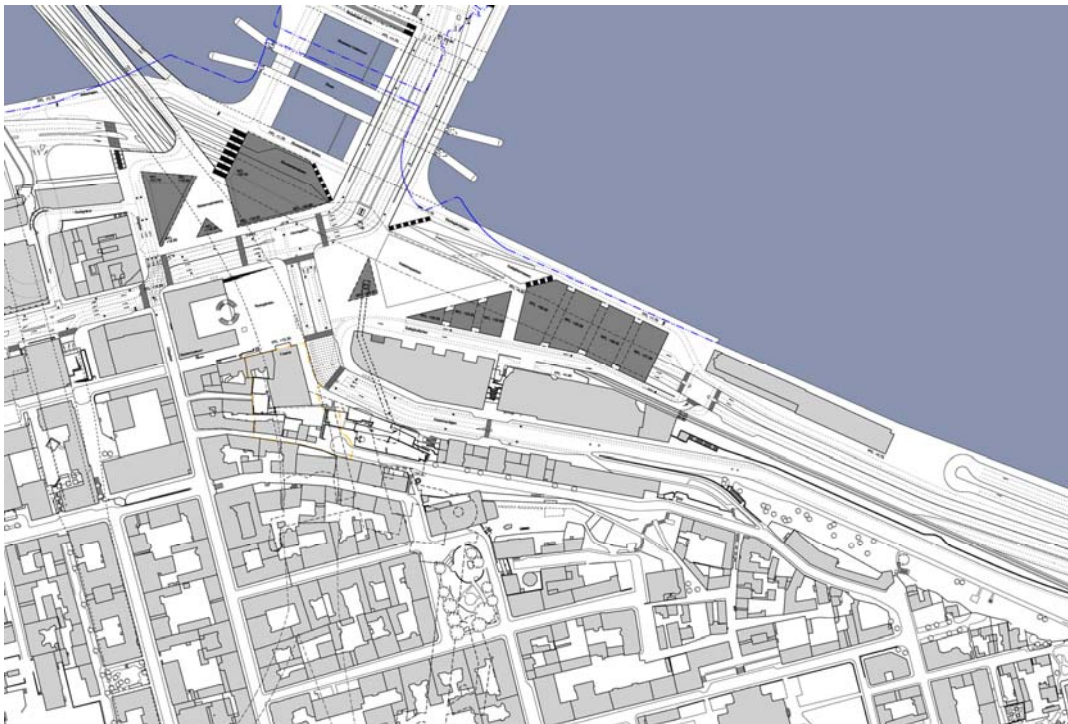
Båda bilderna på denna sida visar huvudentré mot Katarinavägen. Västra entrén till Katarinagaraget (befintligt valv till vänster i bild) föreslås konverteras till att bli en del av entrén till bussterminalen. Thor Modéens trappor som förbinder Katarinavägen med ovanliggande Klevgränd kommer att finnas kvar och syns i bildens mitt, till höger om entrén till bussterminalen.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Kajplan. Ny bussterminal i söder med koppling ut till Stadsgårdsleden. Norr om bussterminalen ansluter terminalens ytor till projekt Slussens område, som i detta plan innehåller butiker, service och Saltsjöbanans ändhållplats, samt vidare ut till kajen.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.



Torgplan. Resenärstrén till bussterminalen ligger mot Katarinavägen, mellan infarten till Katarinagaraget och Thor Modéens trappor som kopplar ut mot Klevgränd. Strax nordväst om resenärstrén ligger befintlig tunnelbaneentré mot Ryssgården.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

Trafik till och från bussterminalen

Bussterminalen angörs med bussar från Stadsgårdsleden via separata körfält för bussarna parallellt med Saltsjöbanans spårområde på Stadsgårdsleden. Infarten från Stadsgårdsleden sker via en ny bergtunnel med mynning under Saltsjöbanan, ungefär i läge med Katarinavägen/Birkaterminalen. Ankommande bussar från Nacka och Värmdö angör ett utrymme som ligger på omkring -2 meter rakt under Katarinavägen, söder om KF- respektive Glashusen. Därefter kör bussarna vidare in i avgångsdelen i terminalen. Dessa ligger under Katarinagaraget och vidare österut mot ovanliggande Mosebacketerrassen och Klevgränd. Även avgångsdelen ligger på ca -2 meter. Söder om denna sprängs ytterligare ett bergrum där s.k. reglerplatser kan anordnas. Dessa reglerplatser nyttjas som uppställningsplatser innan avgång samt i tiden mellan man släppt av passagerare från Nacka och Värmdö och i väntan på nästa tur tillbaka österut.

Tillgänglighet

Alla ytor inom terminalen ska vara tillgängliga. De olika nivåerna vid huvudentrén ned till bussterminalen på kajplan via mellanplanet ska vara nåbara med hiss. Vidare ska kopplingen från bussterminalen via handelsplatsen 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 från den befintliga bussterminalen till perrongernas norra ändar. Planförslaget innebär att bussterminalen och Nacka- och Värmdöresenärena kommer att nå tunnelbaneperrongerna framför allt i dess södra ändar där det idag inte finns hiss. I dessa delar av perrongerna finns det, trots att de här är som bredast, ganska ont om utrymme att anordna hissförbindelse. Detta på grund av att gröna respektive röda linjerna angör perrongerna från olika nivåer där Medborgarplatsen ligger högre och Mariatorget lägre än Slussen. I och med detta skapas två olika nivåer på perrongerna. Inom det fortsatta planarbetet ska möjligheten att anordna hiss för att på så sätt skapa en tillgänglig koppling via alla ned- och uppgångar till perrongerna studeras.

PÅVERKAN PÅ BEFINTLIGA ANLÄGGNINGAR

Katarinagaraget och OKQ8-stationen

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 eller i anslutning till den västra infarten till Katarinagaraget, som idag utgörs av två entréer/tunnelmynningar. Detta innebär att garagets infartsförhållande kommer att studeras vidare samt att det eventuellt kan innebära att OKQ8:s verksamhet måste avvecklas.

Garaget kommer att finnas kvar som funktion och spelar en viktig roll då möjligheten till nya garageplatser inom Slussenprojektet är begränsade. Katarinagaraget i dess funktion och omfattning kommer i stort att vara oförändrad i och med planförslaget jämfört med idag. Fortsatta diskussioner med förvaltaren av garaget kommer att ske under planarbetets gång för att säkerställa dennes

intressen i relation till det nya bergrummet som föreslås sprängas ut under befintligt garage. Det bör också klargöras vidare i dessa diskussioner hur genomförandet av bussterminalen ska ske och hur detta kan komma att påverka garagets verksamhet.

Saltsjöbanan

Infarten till bussterminalen från Stadsgårdsleden kommer att ske via en ny tunnel under Saltsjöbanans spårområde. Saltsjöbanan kommer inte att påverkas när bussterminalen är färdigställd, inte heller trafikområdet på Stadsgårdsleden.

Nya bergrum under fastigheter och tekniska anläggningar

De nya bergrummen sprängs ut under befintliga anläggningar och påverkan på dessa kommer att bli begränsade. En större befintlig avloppsledning måste dock flyttas. Det befintliga Katarinagaraget kommer förmodligen inte att påverkas, inte heller ovanliggande byggnaders undre delar. Eventuellt kan mindre teknisk installation och tekniska anläggningar i anslutning till bland annat tunnelbanan komma att behöva flyttas. Detta ses dock som mindre åtgärder och ryms inom ramen för föreslagen terminallösning.

Bergets beskaffenhet, säkerhet för ovanliggande byggnader

Bussterminalen innebär att en stor mängd berg ska sprängas ut under befintliga byggnader och anläggningar, från bostadshusen i kvarteret Prinsen i norr ända ner till Högbergsgatan vid Katarina kyrka. Bussterminalen ska utföras på så sätt att skador, varken tillfälliga eller permanenta, minimeras på bebyggelse och anläggningar. För att säkerställa detta ska fördjupade studier av bergets beskaffenhet genomföras i det fortsatta planarbetet. Vidare krävs också att genomförandet av bussterminalen sker på ett sätt med tydlig och regelbunden information till berörda samt med fortlöpande kontroller av befintlig bebyggelse.

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. Ventilationsanläggningar kan förläggas i anslutning till bussterminalen, även dessa i nya bergrum.

Inluft kommer att tas via en ny byggnad som föreslås intill Mosebacketerrassen och Kägelbanan, i parkområdet öster om Kägelbanan. Förslaget innebär att en ny byggnad uppförs där friskluft tas in via fasaden, vilken kan ges en gestaltning som påminner om Kägelbanans norra fasad mot gångvägen ovanför Klevgränd. Ovanpå byggnaden kan en allmän terrass anläggas som når i nivå från parkens övre del, närmast Fiskargatan, och kan fungera som en utsiktspunkt. Byggnaden innebär att några träd i parken måste tas ned. Vidare måste fortsatta studier göras avseende grundläggningsförhållandena i anslutning till Kägelbanan samt en undersökning av Kägelbanans tekniska status då denna kan vara i behov av



Öster om Kägelbanan och Södra Teatern (i bildens högra kant) föreslås inluft till terminalen tas i en ny anläggning. Denna ses i bildens mitt, ovanför mur mellan gångvägen i parken och Klevgränd och nedanför Fiskargatan. Förslaget möjliggör att ventilationsgaller anordnas i fasad på byggnaden. Byggnadens tak ansluter till den övre delen av parken vid Fiskargatan och utformas som en utsiktsplats för allmänheten.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

åtgärder. Detta ska göras i det fortsatta arbetet för att kunna belägga att inga skador uppkommer på Kägelbanan vid framtida genomförande.

Utluft från terminalen kommer i huvudsak att ske via en ventilationskanal som mynnar vid Stadsgårdsleden, ungefär i läge mitt emot Birkaterminalen. Kanalen kan troligtvis inordnas i redan befintliga håltagningar i berget i anslutning till Saltsjöbanans gamla stationsläge. Utluftning från terminalen sker således mot trafikytor på Stadsgårdsleden och i anslutning till område där inga oskyddade trafikanter finns. Gång- och cykelbanor ligger på Stadsgårdsledens norra sida, intill Birkaterminalen.

Planförslaget möjliggör också en mindre utluftning via en ny 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 terminalen. Denna anläggning avses endast användas vid eventuell brand i terminalen och då fungera som rökgasevakivering. Anläggningen kommer, med undantag för eventuell brand, således inte att vara till olägenhet för de närboende vid Klevgränd och Urvädersgränd.

6. KLIMATANPASSNING

Detaljplanerna för framtida Slussen omfattar dels detaljplan för den nya anläggningen med trafikområden, allmänna platser, ny bebyggelse och vattenområden (huvudplanen, Dnr 2005-08976-54) dels denna detaljplan för ny bussterminal (bussterminalplanen, Dnr 2011-01580.54). Detaljplanerna 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.

Den nya detaljplanen för Slussen, huvudplanen, skapar planmässiga förutsättningar för nya kanaler och slussar i Slussen/Söderström. Förutsatt att staden 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.

7. MILJÖKONSEKVENSER

MKB

Stockholms stad har bedömt att byggnaden av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. Till detaljplanen finns en Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) framtagen 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. Detaljplanen skapar förbättrad luftkvalitet och trafiksäkerhet för resenärerna, vilket är positivt ur ett hälsoperspektiv. Gångavståndet till anslutande trafik blir dock längre för bussresenärerna jämfört med nollalternativet.

Grundvatten kommer att behöva ledas bort från bussterminalen i berget, vilket kräver tillstånd enligt miljöbalken. Bortledning av grundvatten kan skapa sättningar i byggnader och anläggningar och påverka energibrunnar om inte skyddsåtgärder vidtas. En detaljerad beskrivning av konsekvenser och förslag på skyddsåtgärder för grundvattenbortledningen kommer att ingå i ansökan om tillstånd enligt miljöbalken.

Byggnaden för luftintaget ovanför Klevgränd innebär en påverkan på intrycket av Kägelbanan vid Mosebacketerrassen och områdets kulturvärden. Infarten från Stadsgårdsleden ligger i nära anslutning till en trappa vid Saltsjöbanans gamla station upp till Katarinavägen som bedöms ha särskilt höga kulturvärden. Förändringar som uppstår då man bygger entrén till bussterminalen vid entrén till Katarinagaraget kan komma att påverka gatubilden och byggnadens kulturvärden. Hänsyn bör tas till kulturmiljön vid utformningen. Träd i parken invid Mosebacketerrassen tas bort som en konsekvens av den planerade byggnaden för luftintaget. De trädfällningar som är nödvändiga kan minska parkytans attraktivitet som rekreationsyta. Byggnaden för luftintaget har ett platt tak som kan fungera som en extra terrass invid Mosebacketerrassen. Det innebär att den tillgängliga rekreationsytan på platsen ökar jämfört med dag, då parkområdet

ligger i brant lutning. Luftintaget kommer inte ge upphov till buller som överskrider gränsvärdena för externt industribuller vid normaldrift. En riskanalys kopplat till brand, trafik, transport och hantering av farligt gods med mera visar att risken för olyckor är acceptabel i planförslaget, förutsatt att åtgärder vidtas bland annat kopplat till den bensinstationen som idag finns i Katarinagaraget.

Den samlade bedömningen är att en förläggning av bussterminalen till Katarinaberget är att föredra ur miljösynpunkt jämfört med nollalternativet. Den nya detaljplanen skapar planmässiga förutsättningar för klimatanpassning i Slussenområdet på cirka 100 års sikt.

Parallellt med plansamrådet för nya bussterminalen sker utställning av en ny detaljplan för Slussen. Planerna kan sammantaget innebära negativa konsekvenser för halten av luftföroreningar invid Stadsgårdsleden. Kumulativa konsekvenser av den nya detaljplanen för Slussen och den nya detaljplanen för bussterminalen i Katarinaberget uppstår i övrigt främst under byggtiden. Konsekvenserna av byggnationen beskrivs därför samlat i båda miljökonsekvensbeskrivningarna. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller förslag till åtgärder för att ytterligare minska miljökonsekvenserna av detaljplanen i det fortsatta arbetet (projekteringen), som kommer att pågå fram till byggnation. Miljökonsekvensbeskrivningen ger också förslag på möjligheter att minska miljökonsekvenserna under själva byggtiden.

8. TIDPLAN

Detaljplan för bussterminalen är en del av det större Slussenprojektet, vilket är uppdelat i olika processer. Detaljplaneprocessen för bussterminalen pågår delvis parallellt med planprocessen för nya Slussen, för vilken utställning genomförs samtidigt som plansamråd för detta detaljplaneförslag. Vidare omfattas också Slussenprojektet av en miljödom för byggande i vatten och frågan om ny reglering av Mälaren. Nedan redovisas tidplan för de olika processerna.

Planprocess Detaljplan bussterminal

Plansamråd	t.o.m. 19 juni 2011
Utställning	4:e kvartalet 2011
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.)

Planprocess Detaljplan Slussen

Utställning	t.o.m. 19 juni 2011
Godkännande i stadsbyggnadsnämnden	3:e kvartalet 2011
Antagande i kommunfullmäktige	4:e kvartalet 2011



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 4:e kvartalet 2011
Tillåtlighet och byggnadsdom 2013

Genomförande

Byggstart 2013
Färdig anläggning att ta i bruk 2020

(Med färdig anläggning avses här de delar som Stockholms stad ansvarar för, dvs. trafikanläggningen, gator, torg och kajer, slussanläggning och avbördningsanordningar samt ytor kopplade till kollektivtrafiken. Byggnader ovan torgplan på nivå +12 meter kommer att vara fullt färdigställda efter år 2020.)

Slutlig inflyttning ny bebyggelse 2022
(Här avses ny bebyggelse ovan torgplan.)

9. 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 Stockholms stad.

Planhandlingarna är framtagna av Martin Schröder och Victor Hoas-Ströman, båda stadsbyggnadskontoret. Kapitel 7 Miljökonsekvenser är ett sammandrag av Miljökonsekvensbeskrivningen för vilken Åsa Norman, Tyréns är ansvarig.

Katrin Berkefelt
planchef

Martin Schröder
planarkitekt

