



Handläggare: Agneta Pernu Olofsson
Telefon: 508 13 034

Till
Södermalms stadsdelsnämnd
2011-06-16

Förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m fl, i stadsdelen Södermalm, S-Dp 2011-01580-54

Remiss från stadsbyggnadskontoret

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Beslutet justeras omedelbart

-

Anders Carstorp
Stadsdelsdirektör

Ted Emanuelsson
Administrativ chef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat och översänt för yttrande ett planförslag för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen. Planförslaget innebär att en ny bussterminal anläggs i ett nytt bergrum under Katarinavägen och Mosebacke och ersätter befintlig terminal i samband med planerad ombyggnad av Slussenområdet. Till terminalen hör tekniska utrymmen under och ovan mark, bl.a. en byggnad för luftintag som föreslås läggas i parkområdet Höga Stigen intill Mosebacketerrassen. Byggnaden medför att träd i parken behöver fällas. Ovanpå byggnadens platta tak kan en allmän terrass anläggas som kan fungera som utsiktsplats enligt planförslaget. Förvaltningen utgår från att grönkompensation kommer att erhållas för den parkmark som tas i anspråk för byggnaden och föreslår att grönkompensationen används till upprustning av Katarina Kyrkbacke och Höga Stigen. Förvaltningen påpekar också att det är viktigt att byggnaden placeras



och utformas så att den smälter in i miljön och inte inbjuder till klotter, samt att det inte uppstår olämpliga prång och mellanrum mot Mosebacketerrassen.

Ärendets beredning

Ärendet har handlagts av den administrativa avdelningen. De lokala handikapp- och pensionärsråden har beretts tillfälle att lämna synpunkter på remissen.

Bakgrund och remissbehandling

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 31 mars 2011 att påbörja planarbete för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen och genomföra plansamråd. Stadsbyggnadskontoret har nu upprättat ett detaljplaneförslag som sänts på remiss till bl.a. Södermalms stadsdelsnämnd. Remisstiden sträcker sig till den 19 juni. Beslutet måste därför justeras omedelbart.

Planens syfte

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

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt en miljökonsekvensbeskrivning. Planbeskrivning och plankarta *bifogas* som *bilaga 1 och 2* medan övriga handlingar i ärendet finns hos förvaltningens handläggare. Alla handlingar finns också att läsa på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk under "Pågående planer".

Slussens planprocess fram till idag

Planeringen av framtidens Slussen har pågått under lång tid. Under år 2007 hölls programsamråd och plansamråd genomfördes under år 2010. Under både program- och plansamråd redovisades en ny bussterminal på kajen framför KF-huset och Glashuset, öster om dagens bussterminal. Det förutsattes under plansamrådet att Saltsjöbanans slutstation skulle ges en annan lokalisering än dagens läge framför KF-huset men efter ytterligare diskussioner och studier i samråd med SL efter plansamrådet konstaterades att Saltsjöbanan kommer att ligga kvar på kajen.

Fördjupade studier efter plansamrådet visade att de ytor som krävs för den nya terminalen blir svåra att anordna på kajen parallellt med utrymmen för Saltsjöbanan, utan att behöva göra relativt stora utbyggnader i Saltsjön. En terminal på kajen innebär vidare enligt planförslaget att det blir svårt och komplicerat att genom-



föra denna del av det nya Slussen med den stora närheten till befintliga anläggningar såsom Birkaterminalen samt behovet av omfattande tillfälliga åtgärder för att klara trafiken förbi platsen.

Med utgångspunkt i ovanstående gjordes under vintern 2010/2011 en studie avseende en förläggning av bussterminalen i ett nytt bergtrum i Katarinaberget. Denna idé är inte ny utan kom fram redan i Nyréns förslag som vann Slussentävlingen år 2004. Då ansågs den lösningen som alltför kostsam i förhållande till övriga kostnader inom Slussenprojektet. Omfattningen av Slussenprojektet är dock större idag, bland annat på grund av ökade utrymmeskrav för bussterminalen.

Att förlägga bussterminalen i ett bergtrum i Katarinaberget skapar större frihet för utformning och genomförande inom hela Slussenprojektet, där bussterminalen ingår som en del. Det kan ge vinster i både tid och kostnader och göra det lättare att tillmötesgå flera av de synpunkter som framkom under plansamrådet, anges det i planförslaget.

Planförslaget

Planområde

Planområdet omfattar ca 110 000 kvm och sträcker sig i öster till Katarina kyrka och Glasbruksgatan och vidare ut mot Katarinavägen och Stadsgårdsleden och avgränsas i norr av kvarteret Tranbodarna 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 delen ett nytt bergtrum som föreslås sprängas ut under befintlig gatu- och bebyggelsestruktur. Planområdet ligger i direkt anslutning till Slussen och hänger ihop med ombyggnadsplanerna för Slussen.

Bussterminal

Ny bussterminal möter framtidens behov

Slussen är en av kollektivtrafiknätets största bytespunkter, och kan få ännu fler resenärer i framtiden genom expansionen i Stockholmsregionens östra delar. Vid Slussen ligger bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna som berörs av den framtida ombyggnationen av Slussen. Dagens terminal har för liten kapacitet för att möta framtidens trafikökningar i samband med prognostiserad befolkningsökning och uppfyller heller inte de krav som kan ställas på en modern bussterminal när det gäller trygghet och bekvämlighet framhålls det i planförslaget.

I tidigare planförslag och utredningar kring ombyggnationen av Slussen har, som angavs ovan, en bussterminal redovisats på kajplan framför KF- och Glashusen. Då terminalens framtida utrymmesbehov har utretts vidare har det visat sig att denna placering riskerar att inte uppfylla krav på bland annat plats för bussar och



avgångsterminalens resenärsutrymmen. Det blir också trångt med utrymme för byggande och genomförande i anslutning till befintlig bebyggelse och kajer.

Den tidigare nämnda studien under vintern 2010/2011 av en bussterminal förlagd i ett nytt bergrum under Katarinaberget visar på fördelar ur flera aspekter jämfört med kajalternativet. Framför allt blir genomförandet för hela Slussenprojektet enklare och nödvändiga utrymmen i bussterminalen kan tillgodoses.

Utformning

Bussterminalen rymmer av- och påstigningszoner samt så kallade reglerplatser där bussarna står uppställda mellan de olika turerna. Infarten sker via en ramp under Saltsjöbanan från Stadsgårdsleden och in till en avstigningszon under Katarinavägen som rymmer 8 avstigningsplatser. Därefter angör bussarna avgångsdelen som består av 20 påstigningsplatser som ligger mitt emot varandra med en centralt placerad vänthall för resenärerna. I terminalens södra del finns 20 reglerplatser.

Resenärsutrymmen

En av entréerna till terminalen för resenärer föreslås bli förlagd i eller i anslutning till Katarinagaragets västra entrémynning mot Katarinavägen, som idag är ett av de två valven ut mot Katarinavägen. Tunnelbanans södra entré nås via trappor direkt från terminalen och den norra entrén via gångförbindelse ut mot kajen. Resenärsutrymmena på terminalplanet kommer att vara generösa, helt väderskyddade och åtskilda från busstrafiken vilket medför en tryggare och renare miljö än idag. Vidare anges att dessa utrymmen kan kantas med enklare service samt möjlighet att ansluta till den handelsplats som planeras inom Slussenprojektet i våningarna under torgplanet fram mot kajen.

Viktig bytespunkt mellan olika kollektivtrafikslag

Som en av kollektivtrafiknätets viktigaste bytespunkter är det viktigt att miljön för resenärerna vid Slussen uppfattas som trygg och tilltalande med möjlighet till snabba och bekväma byten mellan olika trafikslag för att kollektivtrafiken ska vara attraktiv även i framtiden och behålla eller öka sin andel av det totala resandet.

I planförslaget framförs att den föreslagna bussterminalen i bergrummet har mycket goda möjligheter att kopplas till och integreras med övriga trafikslag och funktioner vid Slussen. Via huvudentrén intill infarten till Katarinagaraget på Katarinavägen når man södergående stadsbussar på Katarinavägen samt tunnelbaneperrongerna via en ny koppling. Norrgående stadsbussar samt eventuell framtida stadsspårväg nås via en ny uppgång i anslutning till Katarinahissen. Från avgångs- respektive ankomsthallarna i bussterminalen på nivån ca -2 meter nås Saltsjöbanan som ligger kvar i ungefärligt befintligt läge intill Katarinahissen. Härifrån nås också kajerna på Saltsjö- respektive Mälarsidan där det i framtiden finns möjlighet att anordna reguljär båttrafik.



Sammantaget, framhålls i planförslaget, skapar förslaget till bussterminal en bra möjlighet att stärka Slussens viktiga omstigningsfunktion och tillvarata möjligheterna till framtida reguljär båttrafik.

Tillgänglighet

Alla ytor inom terminalen ska vara tillgängliga anges i planförslaget. Det framhålls att 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. Det konstateras också att terminalen med angränsande ytor är en stor anläggning varför det är viktigt att i fortsatta studier inför byggnation utreda hur orienterbarheten inom anläggningen kan göras så bra som möjligt.

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 resenärer från bussterminalen kommer att nå tunnelbaneperrongerna framför allt i de södra ändarna där det idag inte finns hiss. Här finns dåligt med utrymme att anordna hissförbindelse på grund av att den gröna respektive röda linjen angör perrongerna från olika nivåer. Det beror på att Medborgarplatsen ligger högre och Mariatorget lägre än Slussen. I det fortsatta planarbetet ska möjligheten att anordna hiss studeras för att skapa tillgängliga förbindelser via alla ned- och uppgångar till perrongerna.

Påverkan på befintliga anläggningar

Den föreslagna bussterminalen utgörs av helt nya bergrum som innebär att en stor mängd berg avses sprängas ut under befintliga anläggningar och fastigheter, från bostadshuset i kvarteret Prinsen i norr ända ner till Högbergsgatan vid Katarina kyrka. Bussterminalen ska utföras på så sätt att både tillfälliga och permanenta skador på bebyggelse och anläggningar minimeras anges det i planförslaget. För att säkerställa detta ska fördjupade studier av bergets beskaffenhet genomföras i det fortsatta planarbetet. Vid genomförandet krävs också tydlig och regelbunden information till berörda och fortlöpande kontroller av befintlig bebyggelse framhålls i planen.

Katarinagaraget och OKQ8-stationen

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 eventuellt OKQ8:s verksamhet måste avvecklas.

Katarinagaraget kommer att finnas kvar med i stort oförändrad funktion och omfattning jämfört med idag och spelar en viktig roll då möjligheten till nya garageplatser inom Slussenprojektet är begränsade anges det i planförslaget.



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 och inte heller trafikområdet på Stadsgårdsleden.

Teknik

Bussterminalen är en stor anläggning vilket innebär att det behövs stora ventilationsanläggningar. Inom såväl trafik- som resenärsutrymmena ska en god luftkvalitet upprätthållas. De två delarna hålls separerade från varandra så att luft från trafikområdet inte kommer in i utrymmen för resenärer. Ventilationsanläggningar kan anläggas i nya bergrum i anslutning till bussterminalen.

En byggnad för inluftsintag föreslås intill Mosebacketerrassen och Kägelbanan, i parkområdet öster om Kägelbanan. Förslaget innebär uppförande av en ny byggnad 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 föreslås det i planen, som nås i nivå från parkens övre del, närmast Fiskargatan och kan fungera som utsiktspunkt. Byggnaden innebär att några träd i parken måste tas ned enligt planförslaget. Vidare måste fortsatta studier göras när det gäller grundläggningsförhållanden i anslutning till Kägelbanan samt en undersökning av Kägelbanans tekniska status då byggnaden kan vara i behov av åtgärder.

Utluften från terminalen kommer i huvudsak att tas via en ventilationskanal som mynnar vid Stadsgårdsleden ungefär mittemot Birkaterminalen. Utluftningen sker mot trafikytor på Stadsgårdsleden och i anslutning till område där inga oskyddade trafikanter finns. En mindre utluftningsanläggning, som ska fungera enbart som rökgasevakuering vid en eventuell brand i terminalen, möjliggörs också i planförslaget. Den föreslås som en ny kanal i ett befintligt schakt som idag utgör den stängda hissen mellan Katarinagaraget och Mosebacke vid början av gångbron från Urvädersgränd över till KF-huset.

Miljökonsekvenser

Stockholms stad har bedömt att byggnationen av bussterminalen kan innebära betydande miljöpåverkan. En miljökonsekvensbeskrivning som redovisar projektets miljökonsekvenser har tagits fram till detaljplanen.

Den nya detaljplanen för bussterminal i Katarinaberget medför både positiva och negativa miljökonsekvenser jämfört med nollalternativet (nollalternativet innebär att detaljplanen inte genomförs). Planen skapar förbättrad luftkvalitet och trafiksä-



kerhet för resenärerna. 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 bl.a. skapa sättningar i byggnader och anläggningar om inte skyddsåtgärder vidtas.

Byggnaden för luftintaget vid Mosebacketerrassen innebär en påverkan på intrycket av Kägelbanan vid Mosebacketerrassen och områdets kulturvärden. Infarten från Stadsgårdsleden ligger i nära anslutning till en trappa som bedöms ha särskilt höga kulturvärden. Trappan går från Saltsjöbanans gamla station upp till Katarinavägen.

De 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 anges i planen.

Den planerade byggnaden för luftintaget vid Mosebacketerrassen medför att träd behöver fällas i intilliggande park. Dessa trädfällningar kan minska parkytans attraktivitet som rekreationsyta konstateras i planförslaget. Vidare framförs att byggnaden för luftintaget har ett platt tak som kan fungera som en extra terrass invid Mosebacketerrassen. Det innebär enligt planförslaget att den tillgängliga rekreationsytan på platsen ökar jämfört med idag eftersom parkområdet ligger i en sluttning. Luftintaget kommer inte att ge upphov till buller som överskrider gränsvärdena för externt industribuller vid normaldrift anges i planen.

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 bl.a i anknytning till den bensinstation som idag finns i Katarinaberget.

Den samlade bedömningen enligt miljökonsekvensbeskrivningen 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.

Tidplan

Detaljplanen för bussterminalen är en del av det större Slussenprojektet, som 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 detaljplaneuppdrag. Vidare omfattas också Slussenprojektet av en miljödom, för byggande i vatten och frågan om ny reglering av Mälaren.



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

Medverkande

Bussterminalen ingår som en del av projektet 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.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att en viktig del av Slussenprojektet är att skapa en ny bussterminal som så långt det går uppfyller viktiga önskemål och krav när det gäller kapacitet, tillgänglighet, trygghet och en attraktiv miljö för resenärerna. På grund av förändrade förutsättningar anges nu att den lösning som är bäst ur ekonomisk och praktisk synpunkt är att förlägga bussterminalen i ett bergrum under Katarinaberget istället för på kajplanet framför KF- och Glashusen. Denna lösning medför både för- och nackdelar för resenärerna anges det i den samlade bedömningen av miljökonsekvenserna. Till fördel är att det skapas en bättre luftkvalitet och trafiksäkerhet för de resande medan en nackdel är att det blir längre gångavstånd till anslutande trafik jämfört med nollalternativet. I tidigare planering, där terminalen var placerad på kajen, talades om det attraktiva läget nära vattnet. När bussterminalen nu förläggs ner i ett bergrum blir miljön helt annorlunda, utan något naturligt ljusinsläpp. Det blir då viktigt att i utformningen kompensera för detta och skapa en ljus och luftig miljö i vänthallar och eventuella gångtunnlar. Gångförbindelserna måste utformas så att inga otrygga platser skapas. Det kan öka trivsel och trygghet om butiker och annan service förläggs i anslutning till vänthall och gångtunnlar.

Angående tillgänglighetsaspekterna anges i planärendet bl.a. att alla ytor inom terminalen ska vara tillgängliga och att studier ska göras för att orienterbarheten inom anläggningen ska bli så bra som möjligt. Förvaltningen vill understryka hur viktigt det är att stor omsorg läggs på att personer med olika funktionsnedsättningar lätt ska kunna orientera sig och förflytta sig i den nya bussterminalen och smidigt kunna ansluta till andra kollektivtrafikslag.

När det gäller förslaget i planen att uppföra en byggnad för friskluftsintag till bussterminalen i parkområdet intill Mosebacketerrassen och Kägelbanan utgår förvaltningen från att grönkompensation i så fall erhålls för den parkmark som tas i an-



språk och de trädfällningar som måste ske. Förvaltningen föreslår att grönkompensationen används till generell upprustning av Katarina Kyrkobacke och Höga Stigen.

Vad beträffar den mycket slitna och förfallna terrassparken Tunnelbacken, som sedan lång tid varit i behov av en genomgripande upprustning, framförde stadsdelsnämnden i samband med remissbehandlingen av detaljplaneförslaget för Slussen i mars 2010 önskemål om att denna park ska upprustas i samband med ombyggnationen av Slussen. Bland annat kunde detta ske som en del av grönkompensation för Sjöbergsplan som försvinner vid Slussens omvandling. Eftersom planen för en ny bussterminal är en del av Slussenprojektet vill förvaltningen även i detta ärende framföra det angelägna i att rusta upp Tunnelbackenområdet inklusive trappförbindelsen mellan Urvädersgränd och Klevgränd.

I sammanhanget kan också nämnas att tillgängligheten till Klevgränd borde ses över och förbättras i samband med byggnationerna i Slussenprojektet.

Förvaltningen vill påpeka att det är viktigt att placering och utförande av byggnaden för luftintag utförs så att det inte uppstår en lucka mellan den nya byggnaden och Mosebacketerrassen eftersom det då skulle skapas en i flera avseenden olämplig yta. Den nya terrassen ovanpå byggnaden bör ansluta till Mosebacketerrassen men vara publik och möbleras med soffor för allmänheten och ej enbart för gäster på Mosebacke. Det som blir kvar av parkområdet öster om den nya byggnaden får karaktären av en baksida anser förvaltningen. Det är därför viktigt att byggnaden kläs in med klotterspalje och/eller klängande växter så att den smälter in i omgivningen så bra som möjligt och inte blir en klottyta.

En oklar fråga är enligt förvaltningen hur det buller som anläggningen för inluft genererar kommer att påverka miljön ur rekreationssynpunkt för den nya terrassen ovanpå byggnaden och för Mosebacketerrassen. I planärendet anges visserligen att bullret inte kommer att överskrida gränsvärdena för externt buller vid normaldrift men vad detta innebär för den faktiska upplevelsen på plats är inte helt uppenbart.

Planförslaget medför en påverkan på kulturvärden och kulturmiljö. Förvaltningen förutsätter att stor hänsyn tas till sådana värden och att utformningen av ingående delar i anläggningen anpassas till estetiska och kulturmässiga krav. Förvaltningen förutsätter också att störningar under byggtiden genom transporter, buller m.m. minimeras så långt det går samtidigt som god information ges till omkringboende under byggprocessen.

Bilagor

Förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m fl, i stadsdelen Södermalm,
S-Dp 2011-01580-54

Box 4270, 102 66 Stockholm. Besöksadress: Medborgarplatsen 25
Telefon 08-508 12 000. Fax 08-508 12 066
E-post: soder@stockholm.se



1. Planbeskrivning gällande förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen
 2. Plankarta med bestämmelser
-

Förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m fl, i stadsdelen Södermalm,
S-Dp 2011-01580-54

Box 4270, 102 66 Stockholm. Besöksadress: Medborgarplatsen 25
Telefon 08-508 12 000. Fax 08-508 12 066
E-post: soder@stockholm.se