



utställningsutlåtande

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Utställning	2
2. Synpunkter inkomna under utställningen	3
3. Synpunkter inkomna under samråd eller utställning som ej tillgodosetts	21
4. Synpunkter inkomna efter utställningstiden	22
5. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	23
6. Revidering efter utställning	41

Kapitel 2 och 4 utgör en sammanfattning av inkomna synpunkter under utställningen. Samtliga yttranden i sin helhet finns tillgängliga i akten för ny bussterminal för Nacka och Värmdöbussarna vid Slussen, Dnr 2011-01580-54, på stadsbyggnadskontoret.

Bilaga: I. Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner, näringsidkare m.fl., dat. 2012-03-28



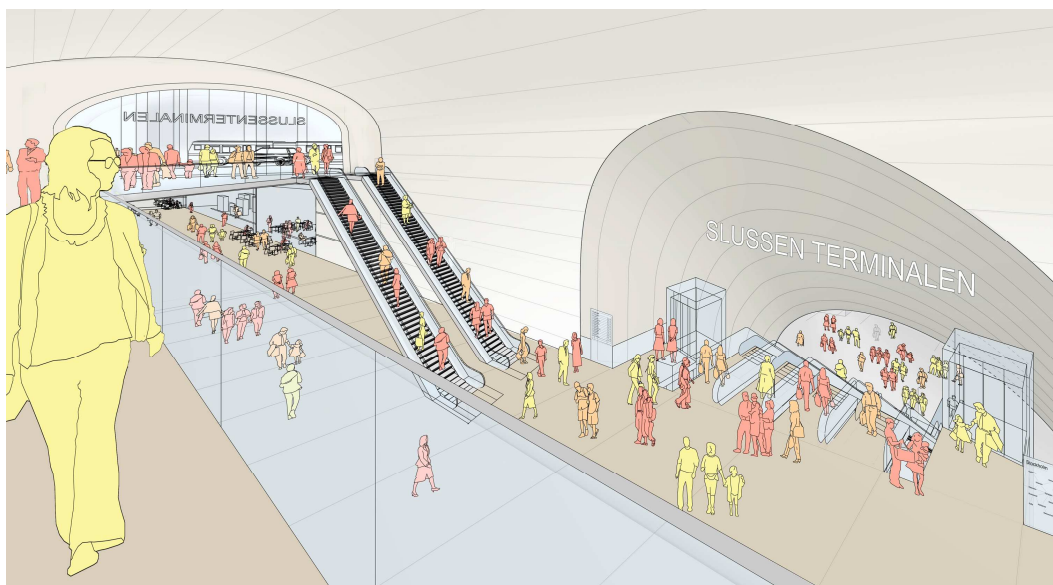
*Del av dagens bussterminal.
Bild: Stadsbyggnadskontoret.*

I. UTSTÄLLNING

Utställning för förslag till detaljplan för ny bussterminal för Nacka- och Värmdö-bussarna vid Slussen har genomförts 2012-01-16 – 2012-02-27 i Tekniska Nämndhuset. Förslaget har också de fyra sista veckorna av utställningstiden visats i stadsmuseets entré vid Slussen. Här fanns planhandlingarna tillsammans med en modell över planförslaget. Varje torsdag under utställningens sex veckor har personal från projektet funnits på plats, de två första veckorna i Tekniska Nämndhuset och därefter de sista fyra veckorna på museet, under eftermiddags- och kvällstid för att svara på frågor från allmänheten.

Kända sakägare har informerats genom brev. Allmänheten har fått information genom annons i dagspressen och genom information på Hallå Stockholm-sidorna i lokaltidningarna på Södermalm. Allt material om bussterminalen har också funnits tillgängligt på Slussenprojektets webbplats stockholm.se/slussen samt på stadsbyggnadskontorets hemsida.

Stadsbyggnadskontoret har tagit emot drygt 230 yttranden varav knappt 200 från privatpersoner och näringsidkare, både inom och i planområdets närhet men också personer från andra delar av Stockholmsområdet. Kontoret har under utställningen också tagit emot två namnlistor med totalt 12 namn.



Utställt planförslag från januari-februari 2012. Interiörbild från den nya knutpunkten vid Slussen som kopplar tunnelbana och stadsbussar till den nya bussterminalen för Nacka- och Värmdöbussarna. Den nya bussterminalen ligger ner till höger i bild, tunnelbanan till vänster och huvudentrén till terminalen mot Katarinavägen i bildens övre vänstra hörn.

Bild: Foster+Partners och Berg Arkitektkontor.

2. SYNPUNKTER INKOMNA UNDER UTSTÄLLNINGEN

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser att projektet med en ny bussterminal förutsätter att staden och SL i huvudsak är överens om principer för byggande, drift och finansiering av anläggningen och förutsätter av denna anledning att det finns ett ramavtal om dessa principer framme mellan parterna innan detaljplanen antas.

Länsstyrelsen är i stort positiv till planförslaget ur kulturmiljöhänsyn och man ser det som positivt att Lokattens trappor rustats upp samt att dessa tillsammans med entrén till Katarinagaraget ges skyddsbestämmelser i planen. Man framhåller att det är viktigt att utformningen av luftintaget i befintlig terrassmur håller samma höga kvalitet som dagens mur samt att ljusintaget intill Sjöfartshotellet ges en bearbetad gestaltning. Man vill betona att vibrationer i samband sprängningar och andra arbeten hanteras på ett sätt att skador på kulturhistoriskt värdefull miljö inte uppkommer samt att förändringar i grundvattennivåer begränsas. Man påpekar vidare att man önskar se att kulturmiljövärdena hanteras samordnat med den anslutande planen för Slussen och att detta kan ske i ett samlat ramprogram. Man efterlyser en tydligare redovisning av hur man kommit fram till bedömningen att planförslaget bedöms medföra stora positiva konsekvenser för kulturmiljön då många frågor fortfarande är outredda.

På Fiskargatan 9 har en av stadens största kemtvättar funnits. Denna är sedan 1990-talet avvecklad och det finns uppgifter om förekomst av marföroreningar. Länsstyrelsen anser att MKB:n inte tillräckligt tydligt har belyst denna fråga

varför resultat av kompletterande undersökningar och förslag till åtgärder bör föras in i MKB:n och bevakas i genomförandeskedet.

Riskfrågorna avseende utrymning bör föras in i planhandlingarna med tanke på de speciella förutsättningar som gäller vid undermarksbyggnation. Vidare bör utformningen av brandgasventilation tydliggöras samt att lägen för detta kunna utläsas i plankartan. Detaljplanen säkerställer ett översvämningsskydd på +1,7 meter vilken bör säkerställas som planbestämmelse som lägsta grundläggningsnivå för anläggningar av kommunalteknisk och samhällsviktig art. Bestämmelsen ska utformas så att byggnader och anläggningar ska utföras så att de inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till denna nivå. Bestämmelsen kan komma att medföra att endast vissa byggnadsmaterial eller konstruktioner kan komma i fråga. Vidare påpekas att det finns ovissheter avseende eventuella blockutfall i samband med byggnationen av bergrummen. Dessa ovissheter bör inte kvarstå till byggskedet och planen behöver kompletteras i detta avseende.

Det pågår utredningar avseende permanent bortledning av grundvatten vilket kan innebära risk för sättningar i ovanliggande byggnader och anläggningar. Identifierade skyddsåtgärder för denna typ av risker för planområdet ska regleras i detaljplanen vilket medför att en sådan utredning behöver vara klar innan detaljplanen antas, och inte enbart hanteras i den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för vattenverksamhet som projektet driver parallellt med planarbetet.

Man påpekar att det i planen inte framgår om det finns utrymme för dubbeldäckade bussar inom terminalen, något som SL påpekat att terminalen ska kunna rymma. Slutligen framförs att det förmodligen kommer ske en betydande mängd transporter med explosiv vara till planområdet för att möjliggöra ursprängningarna av bergrummen. Att transportera explosiva varor på omgivande gatunät och tunnlar kan kräva dispens, något som medges av länsstyrelsen. Denna fråga bör hanteras i god tid innan byggnadsarbetena påbörjas för att undvika risk för förseningar.

Kommunala instanser och verksamheter samt övriga myndigheter och remissinstanser

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet framför att det är av största vikt att exploitören ansvarar för att kulturhistorisk värdefull bebyggelse och fornlämningar säkerställs under byggskedet. Det finns risker under byggskedet, bland annat i form av vibrationer och förändringar av grundvattennivåer. Man framför att de mest varsamma metoderna att genomföra byggnationen bör eftersträvas. Det krävs också separata utredningar för särskilt värdefull bebyggelse, som exempelvis Kägelbanan. Museet framför vidare att man ser det som positivt att Lokattens trappor åter tas i bruk samt att garageinfarten vid Katarinavägen skyddas med bestämmelse på plankartan. Man avstyrker föreslaget luftintag och menar att tidigare studerat alternativ är bättre och mer skonsamt för terrasserna mellan Klevgränd och Glasbruksgatan.

Museet anser att byggnadshöjden på den hiss som planeras mellan Sjömansinstitutet och Lokattens trappor riskerar att bli för hög i och med högsta tillåtna höjd på plankartan. Hissen bör inte överstiga takfotshöjd på befintlig paviljongbyggnad. Hissen bör också placeras utanför paviljongen så som plankartan redovisar, inte inne i paviljongen, vilken miljökonsekvensbedömningen utgår från. Vidare bör inte ljusschaktets överbyggnad överstiga dryga metern över befintlig mur för att påverkan på stadsbilden inte ska bli för stor. Museet vill slutligen påpeka att bedömningsunderlaget i vissa fall redovisar oklara förutsättningar vilket sammantaget har försvårat bedömningarna av detaljplaneförslagets konsekvenser för kulturmiljön och riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården.

Stockholm Business Region

Stockholm Business Region framför att det nya planförslaget innebär att persontransporter mellan Slussen och Nacka/Värmdö kommer att underlättas och att man i stort samtycker till planförslaget. Man framför att det är viktigt att staden kan erbjuda OKQ8 ett alternativt läge för etablering i och med att deras verksamhet får inskränkningar i och med planförslaget. SBR framför också att det är viktigt att parkeringsmöjligheterna inom området tillgodoses både under byggtiden och i den färdiga lösningen. Det är vidare viktigt att byten mellan trafikslag görs så smidiga som möjligt och att man i planeringen av den nya bytespunkten försöker minimera förekomsten av långa transportsträckor. Slutligen anser man att de planerade kommersiella lokalerna i anslutning till terminalen är ett positivt tillskott till handeln i Stockholm.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fortum Värme påpekar att eventuella konsekvenser för befintliga gasledningar måste studeras i detalj. Vidare måste hänsyn tas till samtliga fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom området. Fortum Värme deltar i samordningsmöten för hela ledningsdragningen inom Slussenområdet.

Fortum Distribution AB

Fortum Distribution påpekar att för att klara elförsörjningen till den nya bussterminalen krävs en etablering av en ny elnätstation inom planområdet, dialog med projektets ansvariga om detta pågår. I övrigt har man inget att erinra.

Stockholm Vatten

Stockholm Vatten framför att föreslagen bussterminal hamnar i konflikt med en befintlig huvudavloppstunnel. Vid en eventuell flytt av tunneln ska den nya tunneln ha minst samma funktion och prestanda som den befintliga. Tunnelns längd får inte öka för mycket och åtkomsten för att sköta inspektion och underhåll ska förbättras. Utredningar och tillstånd för en ny tunnel söks av staden och Stockholm Vatten söker ledningsrätt eller servitut för den samma. Stöd för tunnelns nya läge bör finnas i detaljplanen. Frågor gällande spolvatten, dagvatten, sprinkler och brandvatten hanteras i samråd med Slussenprojektet.

TeliaSonera Skanova Access AB

Har inget att erinra mot planförslaget.

Stockholms Hamnar

Stockholms Hamnar påpekar att man redan i tidigare skeden i planprocessen framfört att trafiksituationen på Stadsgårdsleden måste beaktas vad gäller både genomförandetiden och i den slutliga lösningen. Hamnen har flera kunder utmed Stadsgården och ytterligare utredningar bör belysa konsekvenserna för dessa. Man framför att bussterminalen bör utformas så att även andra kan disponera terminalen i framtiden, till exempel bussar som anknyter till hamnverksamheten. Under byggtiden är det viktigt att framkomligheten och tillgängligheten för allmänheten utmed Stadsgården upplevs som god.

Vidare framförs att trafiksituationen kring Stora Tullhuset kommer att försämrast i och med den slutgiltiga lösningen, där framkomligheten och tillgängligheten för parkering, angöring och taxi kommer att se annorlunda ut än idag. Den bussuppställning som är kopplad till Birkaterminalen och som idag sker väster om Birka-terminalen föreslås i framtiden rymmas öster om Birka, mellan terminalen och Fotografiska museet. Hamnen menar att det istället vore bättre att låta Birkas bussar nyttja den nya bussterminalen i bergrummen, dessa har endast behov av angöring under några timmar på eftermiddagen. Hamnen framhåller också vikten av koppling över till Stadsgården från Katarinavägen och föreslår att planförslaget kompletteras med en gångväg över Stadsgårdsleden till kajområdet. Slutligen påpekas att man ser positivt på öppnande av Lokattens trappor.

Nacka kommun

Nacka kommun konstaterar att förslaget till ny bussterminal har omarbetats sedan plansamrådet men att det återstår några viktiga åtgärder. Vänthallens utformning bör studeras vidare med avseende på trygghet och säkerhet vid de böjda väggarna mot hållplatserna. Det behövs ytterligare en rulltrappa samt rullband och det är viktigt att utforma terminalen så att inte flaskhalsar uppstår och att upplevelsen av längre gångavstånd minimeras. Informationssystemet för avgående bussar bör göras tydligare än idag. Entrén mot Stadsgården är bra men här behöver man studera trafiksäkerheten för gående i korsningen med Stadsgårdsleden. Kommunen anser att in- och utfart till bussterminalen ska vara planskild samt att lutningen på rampen är för stor. Terminalens lösningar för resenärstandard återspeglar inte att Slussen är den näst största omstigningspunkten i länet mellan olika kollektivtrafikslag.

Kommunen framför vidare att Saltsjöbanan måste ha dubbelspår utmed hela Stadsgården för att säkerställa behov av kapacitet och eventuella tidsfördröjningar för gående över spåret måste undersökas. Pendelbåtar bör kunna angöra både under och efter byggnation. Man påpekar att det bör redovisas hur terminalen ska finansieras. Slutligen påpekas att det är angeläget att bygga bussterminalen så snart som möjligt samt att man ser fram emot det påbörjade samarbetet mellan Stockholm och Nacka avseende den nya terminalen.

Värmdö kommun

Värmdö kommun understryker deras tidigare framförda krav att den nya bussterminalen måste finnas på plats och i drift innan ombyggnationen av Slussen påbörjas. Tillfälliga lösningar med pontoner är enligt kommunens uppfattning varken realistiska eller önskvärda. Kommunen är mycket positiv till en ny

attraktiv och funktionell bussterminal och idén med terminalen i Katarinaberget är bra menar man. Den nya terminalen måste ha en kapacitet som svarar upp mot ostsektorns väntade befolkningsökning. Kommunen anser att planförslaget till ny bussterminal i allt väsentligt uppfyller de önskemål på funktionalitet och attraktivitet som bör ställas på en ny terminal.

Kommunen framför vidare ett antal synpunkter där man anser att terminalen ska ha en kapacitet som medger god genomströmning, ett system med flexibla hållplatser där avgående bussar nyttjar närmast lediga hållplats, att terminalen utformas med ljusa och öppna ytor och att det finns toaletter, service och bemanning i terminalen. Vidare påpekar man vikten av att luftkvalitet och bullernivåer blir bättre i den nya terminalen jämfört med dagens anläggning, att det inte sker någon biljettkontroll mellan buss och tunnelbana, att nivåkillnaderna mellan buss och tunnelbana blir så små som möjligt samt att det är önskvärt med rullband i terminalen för ökad tillgänglighet. Slutligen påpekar man också att det är viktigt att möjliggöra smidiga övergångar till båtpendling.

AB Storstockholms Lokaltrafik

SL ser positivt på en ny bussterminal i Katarinaberget som är rymligare och har bättre kapacitet än dagens terminal. Utrymmena för ankommande och avgående bussar samt reglerplatser som redovisas i planförslaget är i enlighet med de krav som SL angivit utifrån det beräknade ökande resandet. SL är också positiva till att den nya terminalen är mer trafiksäker än dagens terminal och ger ett väderskydd till trafikanterna.

Den nya terminalen innebär, som SL påpekar, längre gångavstånd, vilket innebär att det är mycket viktigt att kopplingar mellan till och från terminalen blir smidiga samt att kapaciteten i trappor och passager är anpassade till förväntade flöden. Bussterminalen måste utformas så att en god kundmiljö uppnås, att den blir överblickbar och tillgänglig, att det med fördel avsätts plats för service i terminalen samt att det eventuellt kan behövas ytterligare ljusinsläpp till terminalen. Det måste säkerställas att hissar kan anordnas från bussterminalen till tunnelbaneperronger samt till utgången mot Hökens gata och att erforderligt antal hissar ryms. Terminalen måste vidare utformas vid påstigningsplatserna så att främre dörren och mittdörren på samtliga busstyper täcks in vid påstigning. SL accepterar i nuläget inte den sekundärentré som föreslås i anslutning till Lokattens trappor då resenärsunderlaget kan vara för litet som nyttjar denna samt att det innebär en korsning i plan av Saltsjöbanan.

Det är viktigt att framkomligheten för bussarna säkerställs till och från Stadsgrådsleden. Rampen ner från Stadsgrådsleden är för brant eftersom bussarna inte kan stå i kö i redovisad lutning om 5%. Om korsningen vid Fotografiska inte medger den framkomlighet som SL kräver måste andra lösningar sökas, till exempel planskildhet vid infart eller borttagande av övergångsställe vid Fotografiska. Bussterminalen måste utformas för att möjliggöra trafikering med dubbeldäckade bussar med höjd 4,25 meter. Därutöver ska det finnas frihöjd för bärgning av denna busstyp inom terminalen.

Påverkan på tunnelbaneanläggningen och dess skyddszon inklusive befintliga teknikutrymmen måste förtydligas. SL har inte godkänt den föreslagna dragningen av befintlig avloppstunnel. Innan detaljplanen antas måste det säkerställas att ledningen inte påverkar tunnelbanans konstruktion och drift, varken i anläggningsskedet eller i permanent läge. Vidare måste planen tydliggöra påverkan på Saltsjöbanan. SL måste få ta del av den bergutredning som refereras till samt de utredningar som redogör för grundvattensänkning. Planen saknar redogörelse för buller och vibrationer som alstras av den färdiga anläggningen och hur detta kan påverka intilliggande fastigheter. Man framför synpunkter på detaljplanens utformning för att förtydliga en del bestämmelser.

Genomförandet av bussterminalen innebär stora konsekvenser för kollektivtrafiken och det måste säkerställas att fungerande kollektivtrafik kan bedrivas under hela anläggningsskedet. Den planerade ponton som ska ta hand om busstrafiken till Slussen under byggskedet måste ha samma kapacitet som dagens terminal. SL förutsätter att staden samordnar andra trafikstörande projekt som kan komma att påverka provisorier under byggskedet. Vidare kräver SL att tunnelbanetrafiken kan bedrivas under hela byggskedet. SL ser det som avgörande att en övergripande överenskommelse mellan staden och SL kommer till stånd innan detaljplanen antas och vinner laga kraft.

Trafikverket

Trafikverket framhåller den starka kopplingen mellan genomförandet av Slussen och framkomligheten på väg 222 kring vilken det planeras flera stora ombyggnader. Samordningen mellan bussterminalen och dessa ombyggnationer av vägen är avgörande för att framkomligheten för kollektivtrafiken till ostsektorn inte ska försämrats. Det krävs av denna anledning en tydlig plan för byggskedet. Verket menar att beskrivningen av Stadsgårdsleden bör kompletteras avseende påverkan av trafikflöden och framkomlighet som helhet samt redovisning av gångtrafik tvärs väg- och spårområden. Även beskrivningen av kopplingar till stadsbussar samt eventuell spårvagn bör utvecklas med tydliggörande av olika strömmars riktningar. Vidare krävs också en samordning med genomförandet av Citybanan då de två projekten kommer att gå omlott. Trafikverket vill också påpeka att det bör framgå i planhandlingarna att Saltsjöbanan är av riksintresse.

Stockholms Handelskammare

Handelskammaren anser att planförslaget i stort är välutformat. Gångavstånden mellan bussterminalen och tunnelbanan blir längre än i dagsläget, men detta kompenseras av en bättre miljö för resenärerna. Man vill dock understryka att den nya bussterminalen måste ses i ljuset av en nödvändig förlängning av tunnelbanan till Nacka. Nacka och Värmdö kommer öka sin befolkning kraftigt de kommande 20 åren och det är angeläget att deras expansion inte hindras av otillräcklig infrastruktur. Handelskammaren anser att det ideala borde vara att dimensionera bussterminalen utifrån att tunnelbanan är utbyggd, men man inser att det skulle innebära svåra störningar i planeringsprocessen eftersom en utbyggnad av tunnelbanan ännu inte är beslutad. När tunnelbanan är på plats måste det finnas förutsättningar att använda delar av den nya bussterminalen till andra ändamål. Vad gäller infarten till terminalen från Stadsgårdsleden hade handelskammaren önskat en planskild korsning. Biluthyrningen i anslutning till Katarinagaraget är

viktig och terminalen bör utformas så att denna verksamhet kan drivas vidare även i framtiden. Slutligen framförs att det är positivt med öppnande av Lokattens trappor och att det spektakulära läget gör att det är önskvärt att de funktioner som i framtiden kan rymmas inom trapporna bör vara så publika som möjligt.

Stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågor

Rådet framför att man inte anser att rullband i terminalen är en bra lösning. Istället önskar man se att andra lösningar prövas i den fortsatta processen, exempelvis assistans av stationsvärdar. I övrigt har rådet inget att kommentera eller tillföra.

Intresseföreningar m.fl.

Gamla Stan Sällskapet

Gamla Stan Sällskapet menar att alternativ till föreslagen lösning till bussterminal i Katarinaberget måste utredas och redovisas, något som inte gjorts. Den anslutning som föreslås i planförslaget mellan bussterminal och tunnelbanan är konstig. Bättre vore att gräva ner tunnelbanan mellan Slussen och Gamla stan vilket skulle ge förutsättningar till en bättre och enklare omstigning mellan tunnelbana och buss. Man framför oro inför sprängningarna i Katarinaberget och ifrågasätter vilken typ av konsekvenser detta kan medföra. Riskerna vid en brand i bussterminalen är inte tillräckligt utredda. Vidare anses att MKB:n inte utgör ett tillräckligt beslutsunderlag.

Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö

Hyresgästföreningen Region Stockholm har fått planförslaget på remiss och har valt att låta sina lokalföreningar svara på uppdrag av regionen. Hyresgästföreningen Nacka-Värmdö anser inte att den föreslagna bussterminalen förefaller vara helt funktionell, vare sig beträffande utformning eller dimensioner. Man menar att man bör satsa på snabbare tvärförbindelser för att undvika att leda all trafik in till Slussen som utgör en flaskhals i systemet. Man bör också satsa på en utbyggnad av tunnelbanan från Kungsträdgården till Nacka. Ytterligare kompletteringar i kollektivtrafiken skulle till exempel vara snabbusslinjer mellan Nacka över Norrmalm till Universitetet/Mörby samt till Kista. Dessutom önskar man sig en avsevärt bättre kollektivtrafik med anknytning utanför tullarna. En opinion bland hyresgäster i Nacka ser gärna en utbyggnad av dubbelspår på Saltsjöbanan. Vidare önskar man att gångvägen mellan tunnelbana och bussterminal är så kort som möjlig, att anläggningen är tillgänglig för alla, att det är en rimlig bullernivå i terminalen, att rullband kanske kan användas för att öka gånghastigheten, att terminalen är trivsamt och lättorienterad samt att byggnationen måste ske så varsamt som möjligt och att grundvattenfrågorna tas på största allvar.

Hyresgästföreningen Södermalm

Hyresgästföreningen Södermalm avstyrker detta gigantiska och kostsamma förslag i sin helhet. Man förordar istället en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka och Värmdö. Nuvarande terminallösning fungerar bra men kan bli bättre, säkrare, ljusare, renare och trevligare. Man frågar sig om det verkligen är helt omöjligt att bygga en ny terminal i dagens läge. Förslaget är inte kostnadsbestämt vilket gör

det svårt att bedöma. Vidare kommer stora miljöstörningar att uppstå under byggtiden. Dessutom är utställningen av planförslaget svårorienterad, modellen saknar förklarande texter och gatunamn, skalstock och plushöjder. Ritningarna saknar skala. Detta sammantaget gör det svårt att förstå förslaget och beräkna avstånd och nivåskillnader.

Knutpunkt Slussen

Knutpunkt Slussen lämnar synpunkter i egenskap av de som röstat och lämnat kommentarer till förslaget Knutpunkt Slussen och för Stadsgårdens Vänner genom ombudet Olle Markstedt, City Vision Miljö kb. Knutpunkt Slussen anser att detaljplaneförslaget och den verksamhet som avses bedrivas där uppvisar sådana brister att det inte är möjligt att lämna synpunkter då det saknas en adekvat alternativredovisning. Planen anses inte uppfylla de grundläggande krav som ställs i PBL eller miljöbalken, det framförs att processen för nya Slussen fragmentiseras samt att miljökonsekvensbeskrivningen uppvisar brister.

Kollektivtrafikant Sthlm

Föreningen vill avslå planförslaget av flera skäl. Det viktigaste är att så snart som möjligt bygga tunnelbanan till Nacka. Om detta sker tror man att bussterminalen vid Slussen bör kunna göras betydligt mindre än i nu föreliggande förslag, vilket innebär att dagens kapacitet räcker fram till dess att tunnelbanan är utbyggd. Dagens anläggning bör istället behållas och rustas upp. Man menar att det finns flera nackdelar med den förslagna terminalen. Att förlägga den i ett bergtrum riskerar att ge den en karaktär av obehaglig garagekänsla. Det skapas långa gångavstånd till tunnelbanan, terminalens utformning som säckstation omöjliggör smarta direktbussar med längre bort liggande destinationer. Vidare måste bussarna vänta vid Stadsgårdens trafikljus för att kunna komma in i terminalen. Som man ser det verkar ett tungt skäl till att förlägga terminalen i bergtrummen vara att rymma en galleria på platsen där terminalen idag ligger.

Kommunal Stockholm, avd I, sektion Keolis

Sektion Keolis inom Kommunal Stockholm organiserar de bussförare som trafikerar de områden som bussarna från Slussenterminalen når. Bussförarnas blivande arbetsmiljö i terminalen måste redan på planstadiet belysas på ett godtagbart sätt och i enlighet med vad som sägs i gällande arbetsmiljölågstiftning. Det måste redovisas var personalutrymmen ska placeras. Vidare måste planhandlingarna ytterligare fördjupa redovisningen avseende brandsäkerheten och hur denna är beskaffad, hur man löser uppställningsplatser vilka i planförslaget är alltför få, hur dagens och framtidens bussar kan trafikera terminalen med avseende på takhöjd och att det finns erforderligt utrymme för backande bussar i alla situationer i terminalen. Vidare måste det redovisas utrymme för bogsering av bussar inom terminalen och hur trafiken löses i terminalen. Rampen till och från Stadsgårdsleden är alltför brant. Det bör redovisas vilka krav som ställs på ventilationen och kvalitetskraven på luft i trafikdelen i terminalen.

Nacka Miljövårdsråd

Nacka Miljövårdsråd ställer sig frågan om bebyggelsen som ligger ovan den föreslagna terminalen kommer att klara fyra års daglig sprängning. Man frågar sig

också vem som ska betala hela anläggningen. Den mest uppenbara svaghet med planförslaget som man ser det är gångvägarna mellan terminalen och tunnelbanan som innebär flera nivåförflyttningar. Man menar att det är ett allvarligt problem att bussarna måste stanna vid rödljus vid in- och utpassage till terminalen från Stadsgårdsleden. Dessutom påpekar man svårigheter med backande bussar i terminalen och svårigheter att upprätthålla ordning i terminalen under kvällstid. Sammantaget anser man att planförslaget måste omarbetas.

Naturskyddsföreningen Stockholms län

Naturskyddsföreningen framför flera synpunkter och man är sammantaget negativ till planförslaget och menar att den nu redovisade lösningen för bussterminalen är oacceptabel. Processmässigt bör det genomföras ett gemensamt samråd för Slussen och bussterminalen samtidigt. Planförslaget försvårar arbetet med att nå klimatmålen. Om en förlängning av tunnelbanan till Nacka genomförs kommer terminalen vid Slussen att vara kraftigt överdimensionerad. Pengar som läggs på en för stor bussterminal borde istället satsas på ytterligare spårvägar eller tunnelbana till Nacka.

Slussen måste ses som en plats för framför allt byte mellan olika kollektivtrafikslag och platsen bör därför utformas med detta som utgångspunkt. Slussen ska inte planeras utifrån att en galleria ska få plats där bussterminalen egentligen borde ligga. Att placera bussterminalen där den idag ligger vore det bästa. Planförslaget innebär längre avstånd mellan de olika trafikslagen jämfört med idag vilket inte är acceptabelt. Vidare frågas det om tillgängligheten för rörelsehindrade har beaktats i planeringen av den nya terminalen. Man ifrågasätter också om det finns något samarbete mellan Stockholm och Nacka och Värmdö, man tycker sig inte se att så är fallet. Föreslagen lösning med provisorisk terminal på ponton under byggtiden är inte acceptabel. Byggnationen av terminalen innebär störningar för många människor under lång tid och den föreslagna terminalen kommer innebära stor påverkan på grundvattnet. Planhandlingarna är otydliga och svårlästa.

Samfundet S:t Erik

Samfundet anser att den lösning som redovisas i planförslaget inte är långsiktigt hållbar. Både detaljplanen för den nya bussterminalen liksom detaljplanen för Slussen bygger på kollektivtrafiklösningar som snabbt kommer att bli föråldrade. Man anser att miljön i terminalen inte kommer bli bra för trafikanterna. Det kommer ta längre tid att byta mellan olika trafikslag än idag och det blir trångt i terminalen. Detta leder till ökad stressnivå och kaotiska förflyttningsmönster.

Samfundet konstaterar att bergsterminalen är en försämring jämfört med dagsläget. Det enda långsiktiga är att förlägga tunnelbanan under mark mellan Gamla stan och Slussen. Vidare kommer inte den föreslagna bussterminalen att behövas med en tunnelbana till Nacka och Värmdö. Det krävs mer tid i processen för att utreda möjligheten att gräva ner tunnelbanan, att bygga ut tunnelbanan till Nacka, att förnya bussystemet och att kraftigt minska biltrafiken genom Gamla stan. Fram tills dess löser man frågan om ökad avtappning från Mälaren genom Södertälje kanal, utvecklar fler direktbusslinjer från Nacka och Värmdö, rustar upp den

befintliga bussterminalen samt förlänger livslängden i dagens Slussenanläggning med lämplig teknik.

Socialdemokraterna Södermalm

Socialdemokraterna Södermalm anser att utgångspunkten i diskussionen om hur framtidens kollektivtrafik till Nacka och Värmdö ska lösas måste vara att tunnelbanan byggs ut till Nacka från centrala Stockholm. Man ser en stor risk i att resurser plöjs ner i en ny bussterminal vid Slussen samtidigt som utbyggnaden av tunnelbanan kommer att dröja. Det finns också brister i terminalens utformning så som tillgänglighet, långa byten, terminalens säkerhet samt risker för kulturmiljöer runt Katarinaberget. På kort sikt föreslår man förbättringar genom att rusta upp nuvarande bussterminal och innan det finns beslut om tunnelbanans förlängning kan man inte ge grönt ljus för ny bussterminal vid Slussen.

Södermalmsparkernas vänner

Södermalmsparkernas vänner framför att detaljplanerna för nya Slussen och bussterminalen är avhängiga av varandra och borde ha behandlats samtidigt. Det är en regional angelägenhet att sörja för framtida kollektivtrafik till Nacka och Värmdö och frågan borde därför behandlas på annat sätt än som nu enbart en kommunal fråga inom Stockholm. Kostnaderna för en ny bussterminal borde istället användas för att planera och bygga tunnelbanan till Nacka. Planförslaget innebär att stora kulturvärden riskerar att skadas. Man avvisar planförslaget eftersom det innebär förändrade grundvattenflöden och skador på oersättliga kulturmiljövärden, en försämring för Nacka- och Värmdöresenärerna och oacceptabla miljöföroreningar. Istället föreslås att man förbättrar den befintliga bussterminalen, att man undersöker möjligheten att förbättra kollektivtrafiken till ostsektorn genom till exempel direktbussar och båttrafik samt att planeringen för tunnelbanans förlängning från Kungsträdgården till Nacka påbörjas.

Sakägare

Atrium Ljungberg AB

Atrium Ljungberg AB, ägare och förvaltare till tomrätten för fastigheten Tranbodarne 12 (Glashuset), lämnar yttrande för detaljplanen genom Landahl advokatbyrå AB. Atrium Ljungberg anser att planförslaget på flera punkter måste samordnas med detaljplanen för Slussen. Avgörande för Atrium Ljungberg är att trafiklösningarna för bussterminalen och för Slussen i stort samordnas och att miljökonsekvenserna redovisas för helhetslösningen för området vid Slussen. Man har sedan tidigare önskat att gatan norr om fastigheten görs dubbelriktad. Alternativt föreslås att en stor cirkulationsplats anläggs på Stadsgårdsleden för att göra fastigheten mer lättillgänglig och undvika onödigt trafikarbete på Södermalm.

Angöringskapaciteten till det befintliga Katarinagaraget kommer att halveras och av denna anledning bör det studeras om entrén till garaget mot Tjärhovsgatan kan utvecklas. Infarten till bussterminalen vid Stadsgården kommer att störa övrig trafik genom den signalreglerade korsningen. Vidare kommer också det signalreglerade övergångsstället i anslutning till Lokattens trappor att störa framkomligheten på Stadsgårdsleden. Man menar vidare att en direktingång från

busssgaraget in till Glashuset måste anordnas samt att störningar under byggskedet måste ges en samlad bedömning för hela ombyggnationen av Slussenområdet och den nya bussterminalen. Slutligen konstateras att det saknas samordning mellan de två detaljplanerna som berör projekt Slussen samt att det är av största vikt att hänsyn tas till Glashuset och dess nyttjande, något som inte gjorts i de två detaljplanerna.

Bo Söderholm, Eva Papalopoulou och Marianne Hoang

Fastighetsägarna till Urvädersklippan Större 5; Bo Söderholm, Eva Papalopoulou och Marianne Hoang lämnar följande synpunkter. Man motsätter sig expropriation eftersom det skulle begränsa grundlagsskyddade rättigheter för all framtid. Utsprängningen av berggrummen innebär oacceptabla störningar med risk för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer. Man framför också att planprocessen bedrivits i strid mot lag och förordning, att det finns stora brister i beslutsunderlaget samt att detaljplanens innehåll i vissa delar strider mot lag och förordning.

Bostadsrättsföreningen Höga Stigen Större 17

Fastighetsägaren till Höga Stigen Större 17; Brf Höga Stigen Större 17, lämnar synpunkter genom sitt juridiska ombud Nihlmark & Zacharoff advokatbyrå AB. Man framför att miljökonsekvensbeskrivningen saknar alternativredovisning. Det framförs frågor avseende luftkvalitet och att denna fråga inte är tillräckligt belyst eller redovisad, att byggnationen av bussterminalen riskerar att innebära skador på ovanliggande byggnader samt att miljökonsekvensbeskrivningen inte behandlar konsekvenserna av en befärad havsnivåhöjning. Sammanfattningsvis motsätter sig bostadsrättsföreningen planförslaget och menar att ett antagande av detaljplanen skulle innebära ett beslut i direkt strid med miljöbalkens regler och långsiktiga nationella miljömål som fastslagits av regeringen.

Bostadsrättsföreningen Sankta Katarina Mindre 2

Fastighetsägaren till Sankta Katarina Mindre 2; Brf Sankta Katarina Mindre 2 motsätter sig planförslaget. Man menar att sprängningarna under deras fastighet med stor sannolikhet kommer att skada föreningens fastighet, vilken har ett högt kulturhistoriskt värde. Bussterminalen måste inte alls förläggas där det nu föreslås. Planförslaget har allvarliga brister och alternativ har inte övervägts. Vidare har inga hänsyn tagits till föreningens eller andra enskildas intressen.

Destination Slussen

Destination Slussen AB är ett bolag som samägs av Folksam Fastigheter och KF Fastigheter och som 2008 fick en markanvisning i exploateringsnämnden för kommersiellt ändamål i de undre planen inom Slussenområdet. Destination Slussen anser att det är oerhört viktigt att bussterminalen tillsammans med övriga ytor inom Slussen utformas så att besökare och resenärer upplever platsen som säker och trygg. Man framför ett antal punkter som man önskar att detaljplanen justeras med. Det gäller rulltrappornas riktning, det är viktigt att dessa placeras så att resenärer erbjuds möjlighet att välja olika gångvägar inom anläggningen. Man förordar starkt att kopplingen mellan terminalen och kajen sker på kajplan och man önskar att ytterligare en entré till terminalen och handelsplatsen anordnas i anslutning till Thor Modéens trappor, vilken också kan kopplas till Mariagränd.

Man framför vidare att man tidigare redovisat en möjlighet att komplettera med en hiss från bussterminalen via Katarinavägen upp till den gångbro som förbinder Mosebacke med taket på KF-huset, över Katarinavägen. Destination Slussen önskar också att plankartan kompletteras med användningsbestämmelse C1 respektive P1 för det schakt för rökgasvakuumering som finns i anslutning till ovan nämnda gångbro för att undvika framtida problem med nyttjande.

Folksam Fastigheter

Folksam Fastigheter äger flera fastigheter inom planområdet, bland annat Tranbodarne 11 (KF-huset). Generellt ser Folksam Fastigheter positivt på planförslaget. Man förutsätter att deras fastigheter avseende tillgänglighet, försörjning och funktioner inte påverkas negativt av bussterminalen, både under byggnationen och när terminalen är färdigställd. Man vill särskilt framhålla att det inom fastigheterna finns känsliga verksamheter. Vad gäller genomförandet känner man en stark oro i och med hur fastigheterna och dess hyresgäster kan komma att påverkas, både ekonomiskt och fysiskt. Man är också orolig över eventuell påverkan på Katarinahissen och gångbron över till Katarinahissen under genomförandet.

Johan Torstensson

Fastighetsägaren till Drottningen 8, 9, 10 och 11; Johan Torstensson Fastighetsägare Torstensson m.fl. genom S Torstensson Fastigheter AB, lämnar följande synpunkter. Där en av fastigheterna ligger finns en bergvärmeanläggning med djupa borrhål, vilka kommer i konflikt med den planerade bussterminalen. Fastigheternas energiförsörjning kommer att försvinna om terminalen byggs. Vidare framför man oro för den kastanj som i detaljplanen är skyddad och som ligger inom en av deras fastigheter. Om grundvattennivåerna förändras äventyras kastanjens liv. Om det blir någon förlust i djupled för fastigheterna kommer man att yrka ersättning.

Katarina församling

Katarina församling svarar genom kyrkorådets vice ordförande samt församlingens förvaltningschef. Församlingen ser med stor oro på de planerade arbetena med bussterminalen. Man jämför med genomförandet av Citybanan och de skador som uppkommit på Maria Magdalena kyrka och Engelbrektskyrkan i samband med detta. Man ser att församlingens byggnader löper risk att skadas samt att det är oklart hur genomförandet kan komma att inverka på den dagliga verksamheten med bland annat begravingar, gudstjänster och konserter.

OKQ8

OKQ8 bedriver verksamhet i anslutning till Katarinagaraget, i en del av det som planeras bli den nya bussterminalens entré mot Katarinavägen. OKQ8 påpekar att detta är den sista kvarvarande station man har inom tullarna och stationen innehåller flera olika typer av verksamheter vid sidan av drivmedelsförsäljningen, bland annat en mycket omfattande biluthyrning. Man motsätter sig helt planförslaget om staden inte kan tillgodose OKQ8:s intressen genom att erbjuda ett motsvarande ersättningsläge samt att därutöver kompensera all uppkommen skada. Vidare påpekar man att man ser att bensinstationen kan vara kvar om den avskiljs från bussterminalen, tvärtemot hur staden tolkat riskutredningen. Man ser

det som fullt möjligt att tekniskt utforma stationen på sådant sätt att avskiljning är möjlig.

Riksteatern

Riksteatern som är fastighetsägare till Mosebacke 10 (Södra teatern) vill försäkra sig om att eventuella skador på fastigheten kommer att repareras och återställas på projektörens bekostnad. Man framför också att akustiska störningar och vibrationsstörningar kan innebära att man inte kan genomföra evenemang inom ramen för den dagliga verksamheten. Man förutsätter att det genomförs gemensam besiktning av byggnaden innan byggnationen påbörjas. Slutligen framförs att man förbehåller sig rätten att begära skadestånd för den skada man lider.

Stadsholmen

Stadsholmen har flera fastigheter ovan de planerade nya berggrummen som kommer att sprängas ut, fastigheter vars kulturhistoriska värde är mycket stort och utgör en välkänd och viktig del i Stockholms stadsbild. Man framför att det i planen bör införas bestämmelser om att de kulturhistoriska värdena inte får förvanskas. Det förutsätts att staden, innan man beslutar om detaljutformning och innan genomförandet närmar sig, närmare klarlägger de tekniska och kulturhistoriska förutsättningarna. Flera byggnader inom Stadsholmens ägande är mycket värdefulla och får inte förvanskas, det gäller bland annat Mosebacke vattentorn, ritat av Ferdinand Boberg och Stadsgårdshissen i anslutning till planområdets östra del. Vad gäller Stadsgårdshissen måste in- och utfart till terminalen utformas så att tillsyn och skötsel av hissen även i framtiden kan ske. Byggnationen av terminalen måste ske så att störningar minimeras för Stadsholmens hyresgäster, vilket gäller även när anläggningen är i drift.

Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell

Stiftelsen Stockholms Sjöfartshotell äger och innehar tomträtten till fastigheten Prinsen 17 inom vilket Sjöfartshotellet ligger. Man har en rad invändningar mot planförslaget. Det finns fördelar med att omplacera terminalen från dagens kajläge, men man anser dock att investeringskostnaderna för bergterminalen talar mot förslaget. Frågan om en utbyggnad av tunnelbanan mot Nacka och hur denna relaterar till den nya bussterminalen bättre måste redovisas. Genomförandet innebär risker i form av sprickbildning, sättningar, försvagade stommar och grundvattennivåförändringar. Staden måste garantera full ersättning för både personskador och skador på fastigheter samt förlust av verksamhetsintäkter. Staden måste också stå för en rimlig kompensation av de inskränkningar i fastighetsnyttjandet som bergterminalen innebär. Vidare kan man inte medge borrhänsarbeten annat än mellan kl. 9-18. Stiftelsen har sedan några år önskemål om att utveckla sin verksamhet genom att ta den östra delen intill befintlig byggnad i anspråk för detaljplaneändring, något som man dock inte fått gehör för hos staden.

Susanne Hedberg

Fastighetsägaren till Fiskaren Mindre 15; Susanne Hedberg (i fastighetsägarförteckningen redovisade som Fastighets AB Fiskargatan, c/o Teoge) lämnar följande synpunkter. Man motsätter sig expropriation eftersom det skulle begränsa

grundlagsskyddade rättigheter för all framtid. Utsprängningen av bergrummen innebär oacceptabla störningar med risk för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer. Man framför också att planprocessen bedrivits i strid mot lag och förordning, att det finns stora brister i beslutsunderlaget samt att detaljplanens innehåll i vissa delar strider mot lag och förordning.

Susanne Hedberg och Caspar Settergren

Fastighetsägarna till Fiskaren Mindre 14; Susanne Hedberg och Caspar Settergren (i fastighetsägarförteckningen redovisade som Fastighets AB Fiskaren Mindre 15, c/o Teoge) lämnar följande synpunkter. Man motsätter sig expropriation eftersom det skulle begränsa grundlagsskyddade rättigheter för all framtid. Utsprängningen av bergrummen innebär oacceptabla störningar med risk för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer. Man framför också att planprocessen bedrivits i strid mot lag och förordning, att det finns stora brister i beslutsunderlaget samt att detaljplanens innehåll i vissa delar strider mot lag och förordning.

Enskilda yttranden

Kontoret har tagit emot yttranden från 194 boende, privatpersoner och näringsidkare. I bilaga 1 till detta utställningsutlåtande redogörs i en matris för vem som lämnat yttrande samt inom vilka sakfrågor denne har lämnat synpunkter. Ett yttrande kan innehålla synpunkter inom flera olika sakfrågor. Av yttrandena fördelar sig synpunkterna inom respektive kategori enligt följande (procentsatsen anger antal yttranden som behandlar respektive sakfråga):

1. Protesterar mot planförslaget	100%
2. Risk, brand, skador vid sprängning	68%
3. Tillgänglighet, avstånd, höjdskillnader	57%
4. Kostnad	42%
5. Spårtrafik till Nacka	39%
6. Rusta befintlig bussterminal	39%
7. Emot gallerian	38%
8. Översvämning och grundvatten	36%
9. Luft	29%
10. Samma process för bussterm. och Slussen	11%
11. Strider mot PBL	11%
12. Otydlig redovisning	8%
13. Flytta bussterminalen utanför Stockholm	6%
14. Mörkt bergrum	6%
15. Protesterar mot Slussen	3%

Här nedan ges en sammanfattning av vad yttrandena inom varje sakområde i huvudsak berör:

1. Protesterar mot planförslaget

Samtliga inkomna yttranden protesterar mot bussterminalens placering i Katarinaberget.

2. Risk, brand, skador vid sprängning

Planförslagets miljökonsekvensbeskrivning saknar seriösa riskanalyser för bl.a. sättnings- och rasrisker vid sprängning av bergrum under havsnivån. Borrning och sprängningar för de nya stora bergrummen orsakar vibrationer och förändrade grundvattennivåer. Bussterminalen kommer att ligga två till fyra meter under havsnivån vilket leder till stora risker för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer.

Utsprängning av stora bergrum i Katarinaberget alstrar vibrationer och förändringar av grundvattennivåer som i sin tur kan orsaka skador på den kulturhistoriskt värdefulla miljön. Inom påverkansområdet finns många k-märkta byggnader, bland annat Södra teatern med Kägelbanan och Mosebacketerrassen som enligt stadsmuseet har ett sådant kulturvärde som motsvarar fordringarna för byggnadsminnen. Stora delar av bebyggelsen ligger inom område för riksintresse för kulturminnesvården. Även träd och växter påverkas negativt. Trafikbuller och buller från bussterminalens ventilation kommer påverka de intilliggande fastigheterna negativt.

En brand i en buss utvecklas snabbt och genererar stora mängder brandgaser som snabbt leder till kritiska förhållanden vilken försvårar räddningstjänstens insats. Med biogas och andra brandfarliga bränslen finns det alltid risk för brand och explosion. Hur ska tusentals människor ta sig ut genom rökfyllda bergrum, djupt nere i berget och med höga trappor i tunnelarna?

Risk för olyckor finns inne i terminalen. Ledbussarna ska köras i fack och backas. Branta lutningar och smala in och utfarter. Korsande körbanor, vänster- och högertrafik, döda vinklar. Det finns också risk för att bussarna kolliderar. Riskanalyser saknas. Det blir köbildning då bussarna som kör i terminalen måste vänta när andra bussar håller på att backa ut. Om infarten blockeras av en eller flera bussar finns ingen annan tillfarts- och insatsväg för räddningstjänsten.

3. Tillgänglighet, avstånd, höjdskillnader

Förbindelsen mellan bussterminalen och tunnelbanan är lång och krånglig. Ramperna strider mot tillgänglighetskraven och det finns olösta hissförbindelser. Stora nivåskillnader och korsande tunnlar leder till att gångvägarna mellan buss, tunnelbana och båtar blir upp till en halv kilometer långa. Förslaget innebär alltför stora nivåskillnader mellan bussterminalens hållplatser, gatunivåer samt tunnelbanans perronger vilket försvårar tillgänglighetskraven. De flaskhalsar som finns idag i form av smala trappor i tunnelbaneperrongernas ändar kvarstår och förvärras genom att nya hissar måste installeras vid dessa platser.

I rusningstid kommer hela bussterminalen att behöva utnyttjas för av- och påstigning, vilket medför en promenad på 400-500 m för passagerare vars bussar befinner sig längst bort. Det kan finnas tusentals människor i terminalen samtidigt. Hur ska alla dessa människor, en del med barnvagnar och andra med

nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, snabbt kunna ta sig upp för höga trappor och trånga och krångliga passager vid t ex en olycka?

De busspassagerare som kommer till Slussen och inte ska till tunnelbanan måste ta utgången vid Katarinavägen för att komma till stadsbussarna. Det kommer att bli trångt och rörigt där när alla människor ska passera på den smala trottoaren.

4. Kostnad

Uppgifter om kostnader saknas. Det är en tekniskt komplicerad och dyr lösning att spränga ut bergrummet vilket kommer att ta stora delar i anspråk av de investeringsmedel som är avsatta för en utbyggnad av tunnelbanan till Nacka. Skillnaden i kostnad mellan att genomföra ombyggnationen av Slussen och bussterminalen och en grundlig renovering av nuvarande Slussenområdet måste tas fram och offentliggöras innan beslut fattas. Driftkostnaderna kommer att bli avsevärda. Man har heller inte räknat på de samhällskostnader som orsakas av längre och krångligare byten för alla resenärer, både under och efter byggtiden. Inte heller för den ökade trängsel och förlängda restider som orsakas av både provisoriska och slutliga trafiklösningar. Höga byggkostnader kan inte motiveras av den i princip obefintliga kapacitetshöjningen och den avsevärt försämrade tillgängligheten. Gallerian fördubblar kanske kostnaderna för hela slussen.

Det går inte att beräkna den slutliga kostnaden, eftersom man inte vet hur stora förstärkningsarbeten som krävs i detta berg med omfattande sprickzoner. Tidigare beräkningar visar på minst 2 miljarder, men det kan bli en ny Hallandsås med ännu högre kostnader. Det finns ännu inga avtal mellan staden och landstinget (SL). Oavsett vem som betalar kommer en så stor investering att försena en angelägen utbyggnad av tunnelbana till Nacka. Också driften kommer att innebära höga kostnader, som helt saknar motsvarighet i en terminal som förläggs i markplanet och med enkla utrymningsvägar till det fria.

5. Spårtrafik till Nacka

Busstrafik till Nacka utgör ett alltför kapacitetssvagt alternativ, en spårlösning är därför den enda möjligheten. Ta först beslut om utbyggnad av tunnelbana till Nacka så faller beslut om renovering och uppfräschning av Slussen ut som ett naturligt alternativ och då till ett rimligare pris. Bussterminalen i Katarinaberget kommer bara vara ett provisorium som sätter stopp för en framtida utbyggnad av tunnelbanan till Nacka.

6. Rusta befintlig bussterminal

Renovera och förbättra nuvarande bussterminal. Utökning av busstrafiken är inte ett hållbart framtidsalternativ då bussar kommer att skrotas till förmån för spårtrafik. Där bussterminalen nu ligger kommer man snabbt och lätt upp till tunnelbana och stadsbussar. Från den planerade terminalen blir det några hundra meter och man kommer att vara helt beroende av att rulltrappor fungerar.

Modern betongteknik gör att det är fullt möjligt att både förbättra och rusta upp Slussen. Detta i och med att konstruktionen är byggd i sektioner vilka är möjliga att renovera med en sektion i taget med minimal inskränkning i trafiken. Att renovera skulle kosta mindre och Katarinaberget skulle förbli orört. Den befintliga

bussterminalen kan renoveras och bli en trevlig plats att vistas på. Den kan till och med byggas ut. Därefter underhållas och städas, vilket av någon egendomlig anledning inte har gjorts hittills.

Nuvarande terminal är ett provisorium som skapades i avvaktan på tunnelbanan till Nacka då Värmdöbussarna skulle flyttas från Borgmästargatan/Tjärhovsplan. Ett alternativ vore nu att låta detta provisorium bestå under en tid framåt, upprustat med bullertak, glasväggar mellan plattformar och bussgator. Detta skulle ge möjlighet att tillåta bussgenomfart mot Söder Mälarstrand och uppfarten till Centralbron. En sådan lösning skulle i motsats till den planerade säckstationen göra det möjligt att låta direktbussar från Nacka och Värmdö köra genomgående mot City och platser norr och väster om Stockholms innerstad, med hållplats för omstigning vid Slussen. De direktbussar som för närvarande planeras är även de ytterst svåra att passa in i City som är ansträngt av de direktbussar som redan går ut mot olika förorter.

Det bästa stället för en bussterminal vid Slussen är den plats där den ligger idag. Där är det korta avstånd till tunnelbana och stadsbussar.

7. Emot gallerian

Anledningen till att spränga in en ny bussterminal i Katarinaberget är att nuvarande terminal måste ge plats för en galleria stor som NK. Gallerian ger en liten intäkt jämfört med de enorma kostnaderna för bergterminalen. Genom beslutet att sälja byggrätten för ett köpcentrum under Södermalmstorg, på den plats där nuvarande bussterminal ligger, har staden i ett tidigt skede i planprocessen avhänt sig det bästa läget för en bussterminal. Hur har ett köpcentrum kunnat få spolia lösningen? Gallerior har vi tillräckligt. En bra trafiklösning är det primära för ett framtida Slussen. Planen prioriterar kommersiella intressen i bästa läge och busspassagerarna måste passera gallerian för att nå tunnelbanan.

8. Översvämning och grundvatten

Sprickbildningar i Katarinaberget på grund av decenniernas utsläpp från OK-garaget orsakar stora föroreningsproblem. 360 000 kubikmeter berg ska sprängas ut. Hela tiden måste man läns pumpa bort allt vatten som finns i berget som innehåller cancerogena petroleumprodukter från bensinstationen. Terminalen kommer att ligga under havsnivå, vilket medför behov av läns pumpning för all framtid samt stora risker för ras, sättningar och ändrade grundvattennivåer.

9. Luft

Det kommer bli omöjligt att erhålla en god luftmiljö i berget p.g.a. alla avgaser. Planerade ventilationsanläggningar ovanpå berget kommer att försämrade luften i området både under byggtiden och i framtiden. Vid en eventuell brand i bussterminalen kommer stora mängder rök och giftiga gaser att välla ut genom ventilationsanläggningarna och drabba intilliggande fastigheter.

10. Samma process för bussterminalen och Slussen

Planprocesserna för ny bussterminal samt planen för nya Slussen är starkt beroende av varandra och ska därför samordnas. Stadsbyggnadsnämndens beslut 2011 att ta bort den planerade bussterminalen från planprocessen om Slussen och

genomföra en senare separat planprocess för en ny bussterminal för Nacka - Värmdöbussarna strider inte bara mot PBL utan också mot allmänhetens rätt till utförlig och sammanhängande information.

11. Strider mot PBL

Beslutet att driva bussterminalen i en egen planprocess utan koppling till pågående planprocess om Slussen är i strid mot gällande lagstiftning. Avsaknad av utskrivna formella planhandlingar saknades i utställningslokalen. Medborgarna hänvisades till dataskärmar där det inte var möjligt att se detaljplanekartor med bestämmelser i ett sammanhang, vilket försvårar att bl.a. mäta avstånd inom planområdet. Detta strider mot gällande regler för samråd av detaljplaner. Tidigt i projektet har förslaget till byggrätter för ett köpcentrum i flera våningar under torgytan låsts fast. Detta innebär att projektet har hindrats att provas förutsättningslöst enligt normala program- och samrådsprocesser.

Det finns ingen beställare till detaljplanen. SL har inte framställt något önskemål om en bussterminal under Katarinaberget och inte heller har Nacka eller Värmdö kommuner efterlyst detta. Eftersom det inte finns någon beställare finns risk för att staden själv måste genomföra byggnationen. Det saknas en ekonomisk plan för projektet. Sålunda finns inte några godtagbara kalkyler för kostnaden och inte heller någon som helst beräkning över den samhällsekonomiska nyttan. Mot denna bakgrund är det alldeles uppenbart att detaljplanen strider mot både PBL 1987 och 2010 1:1. Med hänsyn till att dessa kalkyler saknas framgår inte heller något om huruvida planens byggnation ger en långsiktigt god hushållning med mark och goda miljöförhållanden i övrigt eller en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens. Det är något man måste veta, inte tro, innan man går vidare. Vidare vet man, med hänsyn till borringar som vi som hyresgäster i Katarinagaraget noterat, att marken som man planerar bussterminalen i inte är lämpad för ändamålet med hänsyn till jord-, berg- och vattenförhållandena.

Genom beslutet att sälja byggrätten för ett köpcentrum under Södermalmstorg, på den plats där nuvarande bussterminal ligger, har staden i ett tidigt skede i planprocessen, avhänt sig det bästa läget för en bussterminal. Denna låsning av planförutsättningarna i ett tidigt skede har satt normala program- och samrådsprocesser ur spel och står i strid mot PBL.

12. Otydlig redovisning

För att kunna göra en rättvisande granskning av förbindelserna mellan buss, tunnelbana och gator måste planhandlingarna kompletteras. Många förbindelser redovisas inte fullständigt, nivåer kan inte utläsas och många frågor är olösta. Samtidigt är konsekvenser av planförslaget förminskade och dolda.

Utställningen för bussterminalen var lika bristfällig som den för Nya Slussen, och kan inte accepteras som grund för politiska beslut om investeringar på de okänt många miljarder kronor som kommer att krävas. Inga fullständiga planritningar har redovisats där det går att utläsa nivåer och sammanhang. I planbeskrivning finns inga egentliga ritningar med plushöjder och mätbarhet, utan svårtolkade och ofullständiga och delvis uppenbart felaktiga s.k. pedagogiska illustrationer. Många intresserade utan specialistutbildning har inte förstått att projektet inte

handlar om att tillvarata befintligt bussgarage utan om att spränga ut ett nytt gigantiskt bergrum under detta.

Förarna är den avgörande faktorn i trafiken. Förhållandena för bussförarna har inte berörts i planförslaget. Det blir stora svårigheter att ordna trafiksäkra förflyttningar för personal på körytorna. Redovisning för hur personalutrymmen ska ordnas saknas.

13. Flytta bussterminalen utanför Stockholm

Flytta hela bussterminalen ut ur innerstaden till en terminal utefter Värmdöleden, till exempel i Nacka, och låt de spårbundna trafikmedlen sköta transporterna in till innerstaden.

14 Mörkt bergrum

Förslaget innebär en oattraktiv bussterminal med brist på dagsljus och avsaknad av utsikt över Slussen. Det blir en säckstation med en obehaglig miljö vid lågtrafik med tio meter djupa nischer i vänthallen. Det finns risk för överfall i den över 200 meter långa vänthallen sen kvällstid. Negativ känsla av instängdhet i ett bergrum som ligger fyra meter under vattennivån. Många kommer att känna olust inför ett så slutet rum med få in- och utgångar.

15. Protesterar mot Slussen

Protest mot både förslaget för ny bussterminal och Slussenplanen, utan särskild motivering.

Namnlistor

Utöver de enskilda yttrandena har två namnlistor lämnats in:

#1

Lista med 6 namn inlämnad av Nina Hjerpe. Det framförs att det är viktigt att bevara all hållmark, alla träd och all övrig vegetation i anslutning till planområdet. Detta skapar trivsel och livsglädje och påverkar både människor och djur.

#2

Lista med 6 namn inlämnad av Nina Hjerpe. Synpunkterna på listan är i princip likalydande med de som finns upptagna på lista #1.

3. SYNPUNKTER INKOMNA UNDER SAMRÅD ELLER UTSTÄLLNING SOM EJ TILLGODOSETTS

Frågan om Slussens framtid och därmed också bussterminalen har lyfts inom ramen för nu aktuell detaljplan av många, såväl av privatpersoner, boende och sakägare som av flera olika intresseorganisationer. Detaljplanen för Slussen antogs av kommunfullmäktige i december 2011. De synpunkter som framförs som gör gällande att Slussen ska bevaras och rustas upp och därmed också att bussterminalen ska ligga kvar i dagens läge, om än i upprustat skick, kommer inte

tillgodoses. En återuppbyggnad av Slussenanläggningen diskuterades och presenterades i form av förslaget *Nybyggt bevarande* inom ramen för program-samrådet 2007. Stadsbyggnadsnämnden beslutade i december 2007 att inte gå vidare med detta förslag och allt sedan dess har andra gestaltningsalternativ studerats och processen har fortskridit med samråd och utställning. I denna process har bussterminalen varit en del samt sedan mars 2011 utgjort en egen detaljplan efter beslut i stadsbyggnadsnämnden.

Flera lyfter frågan om att andra alternativ är bättre lämpade för bussterminalen, både vad gäller lokalisering vid Slussen samt andra lösningar för kollektivtrafik-försörjningen till ostsektorn. Deras synpunkter tillgodoses inte då alternativa lokaliseringar inom Slussenområdet studerats inom ramen för tidigare samråd. Bussterminalen kan inte helt ersättas av en utbyggd tunnelbana varför inte heller denna fråga är möjlig att lösa på det sätt som flera önskat, där man sett att tunnelbanan först ska byggas ut för att därefter lösa Slussenfrågan.

De som framför att bussterminalen ska byggas och tas i bruk innan den nuvarande terminalen rivs kan inte få sina synpunkter tillgodosedda. Det är av största angelägenhet att Slussenombyggnaden kan komma igång så snart som möjligt. Det blir därför aktuellt med provisorier för bussterminalen under genomförandet. Det är dock projektets ambition att detta ska lösas på bästa möjliga sätt för resenärerna.

Frågor om kompletteringar av detaljplanen för att möjliggöra ytterligare entréer till terminalen samt en ny hiss mellan Katarina gångbro och Katarinavägen vidare ner till gallerian och bussterminalen tillgodoses inte. Frågan om att justera terminalens utformning för att möjliggöra att drivmedelshanteringen inom bensinstationen vid Katarinavägen ska kunna vara kvar tillgodoses inte heller.

4. SYNPUNKTER INKOMNA EFTER UTSTÄLLNINGSTIDEN

Ett antal synpunkter har inkommit efter utställningens slut 27 februari 2012. Dessa redovisas enligt nedan.

Sakägare

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering inkom med sitt yttrande 2012-02-28. Stockholm Parkering driver parkeringsanläggningen i Katarinagaraget. Man är angelägen om att projektet ska vara medvetet om att parkeringsanläggningen är i ett så dåligt skick att det kan vara en risk att ha denna igång samtidigt som byggnationen av bussterminalen pågår. Behovet av upprustning åvilar Fastighetskontoret som är fastighetsägare. Man anser att det måste säkerställas att infarten till garageplan B och C ska kunna ske via det östra valvet på ett säkert sätt både för fordon och gångtrafikanter. Om befintlig körriktning i garaget måste ändras får det till följd att ett betydande antal parkeringsplatser försvinner. All övrig verksamhet i garaget måste också avvecklas, så som biluthyrning, butik, biltvätt och recon. Man anser inte att dubbelriktad trafik i snurrorna eller i rören är möjlig. Det bör studeras

möjligheten att koppla garaget med den planerade framtida handelsplatsen inom Slussenområdet.

Avseende genomförandet är det av största vikt att det finns möjlighet till in- och utfart mot Katarinavägen. Tjärhovsgatans entré har inte möjlighet att ta hand om all in- och utfart. Om det ändå är så att entrén vid Tjärhovsgatan är den enda tillgängliga under byggtiden kräver detta kraftigt reducerat antal platser i garaget för att klara in- och utfartskapaciteten. Vidare går denna entré inte alltid att nå i och med att området runt Medborgarplatsen är avstängt för biltrafik vissa tider på dygnet. Inkomstbortfall och eventuella kostnader i samband med genomförandet av bussterminalen måste redovisas i särskild ordning. Slutligen framförs att man är positiv till förändringarna kring Slussen och att garaget på sikt kan ges en högre standard än idag och på så sätt positivt bidra till den kommande omvandlingen av området.

Enskilda yttranden

Ett fåtal privatpersoner har inkommit efter 27 februari 2012. Dessa finns med i sammanställningen i bilaga 1 *Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner, näringsidkare m.fl.*, daterad 2012-03-28. Dessa har getts en markering under kolumnen *Inkommit för sent* som då redovisar att de inkommit från och med tisdag 28 februari 2012 och senare i sammanställning.

5. STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Nu genomförd utställningen har resulterat i många synpunkter. Bussterminalen vid Slussen är en fråga som engagerar många och framför allt är det frågan om hur kollektivtrafiken på lång sikt ska lösas till den östra delen av Stockholmsregionen som lyfts, både av privatpersoner och intresseorganisationer samt av en del remissinstanser. Även bygget av terminalen väcker många frågor och en del oro då de nya bergrummen kommer att ligga under befintlig bebyggelse och påverka många boende och verksamheter.

Här nedan svarar och kommenterar stadsbyggnadskontoret med bistånd av övriga berörda förvaltningar i Slussenprojektet (exploateringskontoret och trafikkontoret) på de frågor och synpunkter som lämnats på det utställda detaljplaneförslaget till bussterminal i Katarinaberget.

Framtida kollektivtrafikförsörjning till ostsektorn

Utbyggnad av tunnelbana

En av de frågor som rönt mest synpunkter är hur den långsiktiga lösningen för kollektivtrafikförsörjningen ska ske till ostsektorn. Många framför i sina yttranden att tunnelbanan bör förlängas från Kungsträdgården vidare mot Nacka. Under mars 2012 har också kommun- och landstingspolitiker framfört att tunnelbanan ska byggas ut. Några beslut i frågan är dock inte fattade. 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 finns framme samt med en därpå följande lång byggtid kommer år 2018 med stor sannolikhet att passeras. Om bussterminalen vid Slussen då inte skulle finnas innebär det att över 30 000 avstigande resenärer dagligen skulle vara utan bytespunkt till tunnelbanan samt möjlighet att nå de centrala delarna av staden. Av denna anledning är det angeläget att nu föreslagen terminal 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. Behovet om fortsatt trafikering till bussterminalen med en utbyggd tunnelbana uppskattas till ca 50% av kapaciteten terminalen planeras för.

Terminalens utformning för resenärerna

Avstånd mellan olika kollektivtrafikslag

Dagens bussterminal är utformad med en parallelluppställning av bussarna. Ankomstzonen ligger i direkt anslutning till tunnelbaneentrén och avgångsplatserna ligger utmed flera parallellt förlagda plattformar. Avstånden mellan tunnelbaneperrong och ankomst- respektive avgångsplatserna i den nya terminalen i bergrummet kommer att bli längre än idag. Från avstigning från buss till tunnelbana är det idag 90 meter. Den påstigningsplats som ligger längst från tunnelbanan uppgår till 225 meter i dagens terminal. I den nya terminalen separeras bussar och resenärer från varandra på ett positivt sätt ur trafiksäkerhetsaspekt samt att den nya terminalen har en kapacitet som är 45% större än dagens anläggning för att kunna möta det framtida resandebehovet från Nacka och Värmdö i och med dessa kommuners befolkningsökning.

Bussarnas angöring och avgång i den nya terminalen kommer att ske med s.k. dynamisk allokering, vilket innebär att bussarna använder de tillgängliga platser som ligger längst västerut i terminalen och därmed också så nära tunnelbanan som möjligt. 50% av alla inkommande respektive avgående bussar kommer att nyttja ankomstplats 1-2 respektive avgångsplats 1-5 vilket ger ett längsta avstånd till tunnelbanan på 185 meter. På samma sätt kommer 80% av alla inkommande respektive avgående bussar nyttja ankomstplats 1-4 respektive avgångsplats 1-10 med ett längsta avstånd till tunnelbanan på 260 meter. Övriga ankomst- respektive avgångsplatser nyttjas under högt trafik morgon- respektive kvällstid.

På detta sätt menar kontoret att terminalens fördelar med en klimatskyddad och trafiksäker miljö för resenärerna kombineras med en så effektiv bytespunkt som möjligt till tunnelbanan. Avstånden kommer att bli längre än idag men de andra fördelar som följer med terminalens utformning är inte oväsentliga. 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.

Staden i samråd med SL kommer också att fortsätta studera möjligheten att på ytterligare sätt göra byte smidigt och snabbt. En möjlighet som nu studeras är att kunna koppla terminalen med tunnelbanan via kajplanet med hiss och rulltrappor

upp till tunnelbaneperrongernas mitt, vilken skulle minska behovet av nivå-förflyttningar. Denna möjlighet är i dagsläget dock inte fastställd.

Övriga kollektivtrafikslag nås på olika sätt. Stadsbussarna via entrén till terminalen vid Katarinavägen eller via mellanplan upp till torgytan intill Katarinahissen där norrgående stadsbussar och eventuell framtida spårvagn förläggs. Båttrafik på Saltsjö- och Mälarsidan nås via mellanplan och ut via den entré som tillskapas i anslutning till Slusstorget vid kajen på Södermalmssidan.

Rullband för snabbare förflyttning

Flera instanser framför att en möjlighet att korta avståndet mellan bussar och tunnelbana är att anlägga rullband i terminalen. En studie har gjorts som visar att tidsvinsten inte är särskilt stor samtidigt som rullbanden tar upp relativt mycket fri golvyta i terminalen. Dessutom är rullbanden oflexibla ur den aspekt att man inte kan gå av när man når sin avgångsplats, man måste följa med rullbandet till dess slut och sedan ta sig tillbaka i terminalen till aktuell avgångsplats. En möjlighet att motverka detta är förstås att anlägga kortare rullband på rad efter varandra med bättre möjlighet att då närmare nå sin avgångsplats från rullbandet. Kortare och fler rullband motverkar dock effektiviteten med rullbanden.

Detaljplanen reglerar inte rullbandens vara eller inte vara och frågan måste studeras vidare i samråd med SL för att tydligare kartlägga behoven. Det ska dock påpekas att rullbanden inte, som flera påpekat, innebär en förbättrad tillgänglighet för personer med funktionshinder. Stadsbyggnadsnämndens och exploateringsnämndens råd för funktionshinderfrågor har i sitt yttrande framfört att man inte önskar rullband.

Entré vid Katarinavägen

OKQ8 påpekar att deras verksamhet inte kan ligga kvar på platsen om förslagen lösning till entré till terminalen från Katarinavägen väljs. Det har i planhandlingarna framställts som att det är riskfrågan och inte utformningen av resenärsentrén som påverkat den framtida möjligheten till OKQ8:s framtid på platsen, och då framför allt försäljningen av drivmedelshandling, vilket påpekas av OKQ8. Det stämmer att vald gestaltning av terminalen och hur entrén till denna från Katarinavägen utformas omöjliggör drivmedelsförsäljning vid OKQ8 eftersom denna är beroende av båda valven och en rundkörning kring dessa för att möjliggöra tankning. Eftersom entrén till terminalen tar ett av dessa valv i anspråk kommer drivmedelsförsäljning inte längre att vara möjlig. Kontoret anser att vald lösning för entré till terminalen på ett bra sätt kombinerar en smidig och effektiv bytespunkt med en estetiskt tilltalande miljö för resenärerna. Vidare innebär hanteringen av drivmedel en riskexponering vid transporter av detta till stationen, en risk som i framtiden därmed försvinner. Således kommer vald lösning för entrén att kvarstå vilket innebär att drivmedelsförsäljningen inom OKQ8-stationen inte i framtiden är möjlig.

Det har framförts en synpunkt om att gångbanan framför entrén mot Katarinavägen skulle vara för liten för det antal resenärer som använder entrén. Trafikkontoret gör bedömningen att gångbanan är tillräckligt stor, och stadsbyggnadskontoret finner ingen anledning att ifrågasätta detta. Det ska tilläggas att det

största flödet inom bussterminalen kommer att ske mellan terminalen och tunnelbanan, och detta flöde belastar således inte Katarinavägens gångbanor.

Entré vid Stadsgården

SL påpekar att man inte ser någon möjlighet att ha en entré vid Lokattens trappor mot Stadsgården då resandeunderlaget för denna entré inte är tillräckligt stort samt att man behöver korsa spårområdet för Saltsjöbanan för att nå entrén från gatan och kajen. Kontoret förstår SL:s synpunkter men menar samtidigt att om man inte idag tar höjd för denna möjlighet att öppna en sekundär entré till terminalen från Stadsgården kanske detta inte är möjligt att genomföra då omständigheterna så tillåter ur SL:s perspektiv.

Säkerhetsskäl som framförs är naturligtvis av viktig art men det sker planering av spårväg i centrala Stockholm där plankorsningar med signalreglerade övergångsställen ses som fullt acceptabla och trafiksäkra. Kontoret ser att detta synsätt kanske även i framtiden kan komma att gälla vid entrén till terminalen i anslutning till Stadsgården och anser då att det är av största betydelse att denna möjlighet finns. Dessutom har både länsstyrelsen och stadsmuseet påtalat det positiva ur kulturmiljöhänseende att trapporna rustas upp och åter öppnas för allmänheten.

Önskan om ytterligare entréer till terminalen

Atrium Ljungberg framför att en koppling mellan bussterminalen och deras fastighet måste anordnas. Kontoret ser detta som svåröst. Kopplingen skulle kanske gå att ordna rent fysiskt men avgörande torde dock vara att det förmodligen inte skulle vara rimligt att etablera en spärrlinje in till terminalen för enbart en enskild fastighet. Destination Slussen framför att man gärna ser anordnandet av en ny entré till terminalen och handelsplatsen från ett läge vid Thor Modéens trappor/Mariagränd samt en ny hiss från gångbron mellan Mosebacke och KF-huset som kopplar till terminalen och handelsplatsen.

I båda ovan nämnda fall hänvisar kontoret till de två entréer som föreslagits i planförslaget mot Katarinavägen respektive Stadsgården. Kontoret ser inte behovet av ytterligare entréer. Från entrén vid Katarinavägen kommer det dessutom att vara möjligt att nå handelsplatsen. Att bygga en ny hiss i anslutning till gångbron ser kontoret inte som en rimlig lösning. Denna koppling finns till viss del redan idag i form av Katarinahissen och funktionaliteten på denna samt dess framtida användning borde säkerställas innan ytterligare kopplingar mellan de olika nivåerna diskuteras.

Tillgänglighet

Tillgängligheten till och från bussterminalen är viktig och alla ska ha full tillgänglighet till denna. Hissar och rulltrappor kommer förbinda terminalen med de olika ovanliggande våningsplanen samt kopplingen ut till entréerna mot Katarinavägen och Stadsgården samt till tunnelbanan. Alla ytor kommer således att vara fullt tillgängliga inom den nya terminalen, i enlighet med de regler och förordningar som finns.

Det utställda detaljplaneförslaget redovisade hisskopplingar från entréplan vid Katarinavägen (egentligen den brygga som löper över tunnelbanan) ner till tunnelbaneperrongernas södra ändar. Vid sidan av hissarna redovisades att dagens rulltrappa och trappor skulle ersättas med enbart trappor. Vidare studier har nu visat att det ryms rulltrappor invid de nya hissarna, vilket också är det som vidare projektering kommer att utgå från.

SL önskar att entrén mot Götgatan till tunnelbanan kompletteras med hissförbindelse ned till bussterminalens entréplan mot Katarinavägen. På så vis skapas en fullt tillgänglig koppling mellan Götgatans entré till tunnelbanan och vidare till bussterminalen via entrén mot Katarinavägen. Kontoret ser positivt på denna möjlighet. Utrymmesmässigt skulle det vara möjligt att anordna detta. Vem som ansvarar för denna typ av kompletteringar inom befintlig station måste fortsätta diskussioner mellan staden och SL utvärdera. Detaljplanen omöjliggör dock inte att hissen byggs.

Trygghet

Frågan om resenärernas trygghet i terminalen har lyfts. Terminalen har utformats för att resenärerna ska ges möjlighet till en så bra överblick som möjligt i vänthallen. Till exempel föreslås pelarna mellan på- och avstigningszonerna fasas av in mot vänthallen för att undvika att skapa dolda utrymmen som personer kan uppehålla sig i. Det diskuteras också möjligheten att stänga av delar av terminalen vid exempelvis kvälls- och nattrafik för att få en mindre och mer överblickbar vänthall. Huruvida terminalen ska vara bemannad i vänthallsdelen blir en fråga för trafikutövaren att studera vidare inför färdigställandet.

Upplevelsevärden

SL framför att effekterna av ljusschaktet bör förtydligas samt att ytterligare ljusintag kan komma att behövas. Kontoret ser det som en bra möjlighet att få in dagsljus i terminalen, bland annat genom det schakt som planeras öster om Sjöfartshotellet. Hur detta formas och på vilket sätt så mycket ljus som möjligt kan föras ner i terminalen måste fortsätta studier utvisa, men det kan till exempel vara prismor som hjälper ljuset ner. Möjligheten att anordna ytterligare ljusintag liknande ovan nämnda ljusschakt till terminalen ser kontoret som mycket begränsat.

SL önskar också att terminalen har plats för kafé, mindre butik och dylikt inom terminalen. Detaljplanen möjliggör detta och kontoret ser positivt på att anordna denna typ av funktioner som höjer resenärsnytan och upplevelsen av att vistas i terminalen.

Terminalens utformning avseende busstrafiken

In- och utfart vid Stadsgårdsleden

Det framförs från flera håll att infartsrampen till terminalen från Stadsgårdsleden samt den signalreglering som bussarna måste passera på Stadsgårdsleden invid Fotografiska utgör en svag punkt i terminalens utformning. Det ska sägas att rampen har en lutning på 5% med markvärme vilket avsevärt minskar risken för problem med stannande bussar i lutande plan. Denna information fanns inte

beskriven i planhandlingarna men är en förutsättning för att lutningen ska fungera. Frågan är avstämmd med SL.

Frågan om den signalreglerade korsningen har redovisats i planhandlingarna på så sätt att optimering av styrning av signalerna kommer att ske i samråd mellan staden och SL för att ge så god framkomlighet som möjligt för bussarna in i terminalen från Stadsgårdsleden. Studier gjorda fram till idag visar att det går att erhålla erforderlig framkomlighet för bussarna.

Kapacitet

Bussterminalen planeras utifrån framtida befolkningsökningar i Nacka och Värmdö som innebär en ökning av kapacitetsbehovet. Den nya terminalen rymmer 45% fler resenärer jämfört med dagens anläggning, något som enligt SL rymmer det behov som kommer att finnas. Terminalen är utformad av stadens trafik konsulter med stor erfarenhet av bussterminalutformning i samråd med sakkunnig i frågan från SL. De platser som redovisas i planförslaget; 8 ankomstplatser, 20 avgångsplatser samt 20 reglerplatser, täcker framtida behov, vilket bekräftas i SL:s remissyttrande. Eventuellt behov av ytterligare reglerplatser kommer att lösas på Stadsgården i samråd med SL då frågan aktualiseras.

Terminalen som en säckstation

Vissa yttrande påpekar att vald lösning av bussterminalen innebär att den utformas utan möjlighet att ta hand om passerande busslinjer från en del av regionen till en annan, exempelvis mellan Nacka-Värmdö och Kista eller Universitetet. Det stämmer att terminalen inte ger möjlighet till detta, men det ska då också sägas att denna typ av busslinjer har möjlighet att ansluta till det spårbundna kollektivtrafiknätet på flera andra platser inom staden, där trycket på det samma kanske inte heller är lika stort som vid Slussen. Det kan exempelvis vara till både tunnelbanenätet och pendeltågsnätet vid Centralen samt vid den nya pendeltågsstationen i anslutning till tunnelbanan vid Odenplan. Det som påpekas som ett problem i frågan ser kontoret därmed kan lösas på andra platser i staden, och på platser där man faktiskt kan nå ännu fler resandemöjligheter än vid just Slussen.

Frihöjd i terminalen

En förutsättning i framtagandet av detaljplaneförslaget för ny terminal var att den fria höjden skulle vara 4,0 meter. I yttrandet från SL framförs att man önskar att detta mått nu justeras till 4,25 meter för att möjliggöra trafikering av dubbel-däckade bussar. Kontoret ser egentligen inget problem i att tillfredsställa detta önskemål, de marginaler som finns tilltagna på plankartan som redovisar största djup- respektive höjdbegränsning för ursprängning av bergrum rymmer gott och väl denna möjlighet att öka på måttet i infartstunneln. I bergrummen för ankommande respektive avgående bussar finns denna frihöjd redan idag då bergrummens dimensioner gör att de har en frihöjd betydligt högre än 4,0 meter. Den ökade fria höjden i infartstunneln kan innebära att man måste ner något djupare under Saltsjöbanan för att klara denna passage, vilket i sin tur innebär att rampens längd kan behöva ökas något. Detta ryms dock inom detaljplanen.

Bärgning av havererade bussar

Frågan om att det måste vara möjligt att bärga havererade bussar i terminalen framförs. Självklart ska denna möjlighet tillgodoses, och från resonemanget ovan under rubriken *Frihöjd i terminalen* kan konstateras att detta frirum finns i bergrummen men att den fria höjden i tunneln in till terminalen kan behöva ökas något. Exakta förutsättningar avseende frihöjden måste diskuteras vidare med SL, men detaljplanen ger utrymme för denna ökning om så skulle önskas och behövas.

Nyttjande av terminalen av andra parter

Stockholms Hamnar framför att man gärna ser att busstrafiken till och från Birka-terminalen kan nyttja den nya bussterminalen istället för att belasta kajområdet mellan Birkaterminalen och Fotografiska, där bussangöring ska ske i framtiden. Kontoret ser att denna lösning skulle vara att föredra om det finns kapacitet i den nya terminalen för att möta Birkas behov parallellt med att Nacka- och Värmdö- trafikens behov tillgodoses. Som det är idag nyttjar Birka sin bussangöring på eftermiddagarna, samtidigt som trycket på den nya bussterminalen är som störst med flest antal bussrörelser till Nacka och Värmdö. Av denna anledning kan det vara svårt med det samnyttjande som Stockholms Hamnar önskar och av denna anledning kommer Birkas angöringsmöjligheter med bussar att iordningställas på kajen. Dock finns det inget i detaljplanen som hindrar ett samnyttjande och frågan bör diskuteras vidare mellan berörda parter.

Personalutrymmen för bussförarna

Kommunal Stockholm har yttrat sig angående personalutrymmen för bussförarna. Detaljplanen reglerar inte i detalj var dessa kan rymmas, men självklart ska dessa utrymmen vara funktionella, attraktiva och samtidigt smidiga att nå för förarna. Detaljplanen har redovisat en möjlighet att inrymma utrymmena i de lokaler som ligger inom Lokattens trappor, där Stadsmissionen tidigare hade natthärbärgesverksamhet. På så sätt skulle lokalerna kunna bli dagsljusbelysta. Om man finner denna lokalisering för avlägsen för förarna finns också möjlighet att inrymma personalutrymmen inne i terminalen närmare bussarna.

Miljö

Luftkvalitet och miljö kvalitetsnormer

Bussterminalens utluftventilation sker vid Stadsgårdsleden i ett område där inga oskyddade trafikanter finns. Haltbidraget från bussterminalen utgör en relativt liten del av totalhalten på Stadsgårdsleden men gränsvärdet riskerar ändå att överskridas just vid utsläppspunkten. Dock anser kontoret att exponeringen för de oskyddade trafikanterna i dagens anläggning är betydligt större, både för förbipasserande gående och cyklister samt inte minst alla resenärerna som idag nyttjar dagens bussterminal och som i framtiden ges en skyddad vänthallsmiljö. De som exponeras för halterna vid Stadsgårdsleden är gående och cyklister som passerar på gång- och cykelbanor under kortare tid. De vistelseytor som planeras tillskapas på kajen bedöms klara normvärden. Alla andra ytor inom planområdet ovan mark klarar rådande miljö kvalitetsnormer avseende kvävedioxid och partiklar PM10.

Grundvatten

Grundvattenbortledning samt eventuella konsekvenser av detta redogörs för i detalj i den ansökan om tillstånd enligt miljöbalken som i mars 2012 lämnats in till Mark- och miljödomstolen. Ansökan omfattar den nya regleringen av Mälaren, byggandet i vatten samt grundvattenbortledning (bland annat i samband med byggandet av bussterminalen m.m). I prövningen enligt miljöbalken är det den tillståndspliktiga *verksamheten* som prövas medan plan- och bygglagen reglerar *markanvändningen*. Sedan tidigare har Slussenprojektet i samråd med länsstyrelsen fastlagt avgränsningen mellan vilka frågor som hanteras i plan- respektive vatten-MKB:erna. Genom att vatten-MKB:n tillhör tillståndsansökningarna enligt miljöbalken som avser verksamheten och plan-MKB:n tillhör detaljplanen som reglerar markanvändningen, har de olika MKB-dokumenterna olika syfte och fokus. De innehåller gemensamma utgångspunkter i beskrivningen av projektet men också unika delar som kopplar till markanvändningen respektive tillståndspliktiga verksamheten.

Vad gäller grundvatten så omnämns detta i plan-MKB:n medan resultat och konsekvenser finns redogjorda för i vatten-MKB:n. Konsultföretaget Bergab (Berggeologiska undersökningar AB) har på uppdrag av Slussenprojektet gjort en utredning avseende de hydrogeologiska frågorna inom området för bergterminalen. Utredningen visar på att det inte finns risk för skada på byggnader till följd av bortledning av grundvatten från bussterminalen i Katarinaberget. Några energibrunnar riskerar att få försämringar, vilket omhändertas och regleras inom ramen för tillståndet. Det är Mark- och miljödomstolen som prövar den sökta verksamheten (grundvattenbortledningen m.m.) och avgör om den är tillåtlig och lämplig. Mark- och miljödomstolen reglerar också genom villkor hur verksamheten får utföras. Avgränsningen mellan hur frågan hanteras i respektive plan- och vatten-MKB anses av kontoret också som avstämd med länsstyrelsen och grundvattenfrågan kommer därför inte att kompletteras vidare i planhandlingarna.

Buller och vibrationer

Det buller mot omgivningen som den nya bussterminalen medför när denna är i drift omfattar i princip endast ventilationsanläggningarna. Inluften, som tas i norrvänd terrassmur intill Glasbruksgatan har beräknats till 40 dB(A). Denna ljudnivå motsvarar en viskning och kommer inte att kunna uppfattas i den totala ljudbild som finns i området där ekvivalentnivå uppgår till mellan ca 50-66 dB(A). Buller från anläggningen utgör således inget problem för vistelsevärdena i markplan ovanför terminalen eller för kringboende.

SL har framfört synpunkt om risk för vibrationer i driftsskedet från bussterminalen gentemot intilliggande fastigheter och verksamheter. Projektets sakkunnige i frågan har fastlagt att det inte finns någon sådan risk. Terminalen ligger i så pass stora volymer massivt berg att bussarna inte kan ge kännbara effekter. Problematiken med vibrationer för intilliggande lokaler när anläggningen är i drift ska således inte uppkomma.

I plan-MKB:n finns en översiktlig beskrivning av de samlade konsekvenserna av byggskedet för bussterminalen och Slussenområdet i övrigt. Det framgår också vilka åtgärder som genomförs för att minska negativa konsekvenser och risken för

skador. Det finns en åtgärdsplan för vibrationer gällande kulturbyggnader samt en åtgärdsplan för buller och stomljud under byggtiden. Båda dessa åtgärdsplaner är del av ansökan om tillstånd och frågorna kommer, liksom grundvattenbortledningen, att regleras i Mark- och miljödomstolens prövning. Ansökan om tillstånd har inlämnats av Slussenprojektet till domstol under mars 2012.

Markföroreningar

Länsstyrelsen påpekar att det funnits verksamheter inom området som kan medföra risk för markföroreningar, bland annat en av stadens största kemtvättar på Fiskargatan som lades ner på 1990-talet. I plan-MKB:n redovisas att förekomst av markföroreningar kan förväntas inom inventerat område beroende på att hela området utgörs av stadsmiljö även om genomförda provtagningar visar låga halter. Hur eventuella förekomster av föroreningar i grundvatten och mark ska hanteras redovisas i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Resultaten av genomförda riskanalyser beskrivs i vatten-MKB:n. Det är Mark- och miljödomstolen som prövar den sökta verksamheten (grundvattenbortledningen m.m.) och avgör om den är tillåtlig och lämplig. Mark- och miljödomstolen reglerar genom villkor hur verksamheten får utföras.

Klimatanpassning

Klimatanpassningen av nya Slussen och den nya bussterminalen utgår från att anläggningen ska ha en teknisk livslängd om ca 100 år samt att anläggningen ska fungera i dagens klimat och med de klimatförändringar som bedöms rimliga inom dess tekniska livslängd. SMHI bedömer 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 halvmeter högre än idag. Kring mitten av seklet, år 2050, är SMHI:s bedömning att havsvattenståndet i Stockholm är i paritet med vattenståndet år 1990.

Om havet stiger mer än en halvmeter mot slutet av seklet kommer det att finnas behov av mer storskaliga klimatanpassningsåtgärder för Mälaren såsom t.ex. invallningar, avledning av vatten eller pumpning eller att låta Mälaren på sikt bli en havsvik. Frågan om vilka klimatanpassningsåtgärder som krävs vid en sådan utveckling kan inte lösas inom ramen för Stockholms stads arbete med Slussen och den nya bussterminalen eller lokalt i Söderströmsområdet. Länsstyrelserna runt Mälaren ansvarar för den långsiktiga planeringen för klimatanpassning på regional nivå och har initierat arbetet med frågan om storskaliga klimatanpassningsåtgärder för hela Mälardalen. Kontoret bedömer att det finns gott om tid för planering och genomförande av storskaliga åtgärder, även om havet skulle stiga snabbare än vad SMHI idag bedömer vara rimligt.

SMHI:s bedömning av utvecklingen av framtidens havsnivåer grundar sig på ett flertal internationella vetenskapliga sammanställningar, däribland från den holländska Deltakommittén. Norska bedömningar från Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap ligger också på ungefär samma nivåer som SMHI:s. Arktiska rådets senaste rapport presenterar bland annat nya resultat för issmältningens påverkan på havets nivå. Siffrorna är något högre än de som kommit från den holländska Deltakommittén och andra internationella källor, men ändrar inte

SMHI:s samlade bedömning av hur havsnivåerna beräknas stiga under det närmaste seklet.

Samhällsviktig verksamhet ges ett översvämningsskydd på +1,7 meter över stadens nollplan RH00. Länsstyrelsen har önskat en komplettering av plankartan med en bestämmelse för att säkerställa detta. Plankartan kompletteras enligt länsstyrelsens önskemål.

Kulturmiljö

Ramprogram för kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att ett ramprogram bör upprättas som omfattar kulturmiljöfrågor inom hela Slussenprojektet inklusive bussterminalen. Kontoret kommer att ha en dialog med länsstyrelsen för att ytterligare diskutera denna fråga. Projektet arbetar med miljöprogram där alla miljöfrågor, inklusive alla kulturmiljöfrågor, finns redovisade och samlade. Miljöprogrammet bryts sedan ner i miljöplaner och miljökrav för entreprenadernas genomförande, som blir styrande för varje entreprenad. I miljökraven kommer ingå gränsvärden, riktvärden m.m. som inte får överskridas under genomförandet. Detta dokument kommer att finnas med under hela genomförandeprocessen som underlag för entreprenörer. Projektet ser inte motivet för och behovet av ett särskilt ramprogram för kulturmiljön. Projektet har också för avsikt att fortsätta jobba fram underlagsmaterial inför genomförandet för att på bästa sätt hantera kulturmiljöfrågorna. Detta kommer också att ske i dialog med länsstyrelsen, vilken avses fördjupas för kulturmiljöfrågan under våren 2012. Kontoret anser att frågorna om kulturmiljön kommer att tas om hand på ett fullgott sätt inför och under genomförandefasen. Ansvar för att miljöprogram, miljöplaner och miljökrav följs åligger byggherren.

Länsstyrelsen frågar sig hur man i MKB:n kan konstatera att planförslaget innebär stora positiva konsekvenser för kulturmiljön när alla frågor ännu inte är utredda. Bedömningen för kulturmiljöfrågorna är gjord utifrån de kända fakta och utredningar som finns tillgängliga. Flera åtgärder görs för att tillvarata och stärka kulturhistoriskt intressanta byggnader genom q- respektive k-bestämmelser på plankartan. Ingrepp som görs i befintliga anläggningar, till exempel ventilationen med inluft i befintlig terrassmur görs på ett varsamt sätt och hydro- och geofysiska utredningar konstaterar att påverkan på grundvattenförhållanden inte kommer innebära några skador för ovanliggande bebyggelse. Vidare finns åtgärdsplan framtagen för genomförandeskedet, en åtgärdsplan som hanteras i den miljödomsansökan som Slussenprojektet lämnat in till domstol i mars 2012. Med ovanstående argument anser kontoret att de konsekvenser som planförslaget innebär för kulturmiljön är positiva.

Ventilation i befintlig terrassmur

Stadsmuseet önskar att ventilationslösningen för inluft ges en annan utformning, i enlighet med en tidigare lösning som diskuterats. Den lösning som museet hänvisar till är inte lämplig ur vare sig drifts- eller säkerhetsaspekt. Inluftsgallret skulle ligga exponerat horisontellt vilket skulle innebära driftssvårigheter samt att det finns risk för infallande eller inkastat material i ventilationsanläggningen. Dessutom skulle denna lösning innebära en uppbyggnad på befintlig terrass vilken

skulle bli betydligt mer synlig än nu förslagen lösning. Utifrån dessa aspekter anser kontoret att vald lösning, med integrerat inluftsgaller i befintlig terrassmur vilket utformas med hög estetisk kvalitet och omgärdas av naturstensmur, är den lösning som kombinerar goda driftsmöjligheter med ett relativt litet ingrepp i befintlig mur. Kontoret anser också att det är en lösning som är visuellt mindre störande än den lösning museet förordar. Föreslagen lösning för inluft kommer således att kvarstå.

Höjd på byggrätt för hiss vid Lokattens trappor samt överbyggnad av ljusschakt
Detaljplanen möjliggör byggnation av ny hiss intill Sjömansinstitutet och Lokattens trappor för att klara tillgänglighetskraven i och med att Lokattens trappor åter planeras öppnas för allmän kommunikation. Hissen har getts en möjlig byggnadshöjd på ca 5 meter över gångbanan, vilket innebär att det finns risk att hissen når över takfot på paviljongbyggnaden inom Lokattens trappor. Kontoret anser att man bör eftersträva en lösning där hissens höjd hålls nere så mycket som möjligt och att en lösning där hissen löper på skenor utmed muren ned mot Stadsgården alternativt utformas som en teleskophiss med hissmotor monterad i botten. Vid en sådan lösning kommer hissen inte att nå över takfotskant. Dock är det ännu inte säkerställt om det är helt möjligt att lösa hissen på detta sätt, och för att säkerställa att en framtida hiss verkligen ryms inom byggrätten har denna getts utrymme att utformas som en traditionell hiss med toppmonterad motor. Men det är således endast i undantagsfall som kontoret ser att detta kommer bli nödvändigt.

Stadsmuseet har framfört att man anser överbyggnadsmöjligheten över det nya ljusschakt som planeras öster om Sjöfartshotellet är för högt. Schaktet planeras byggas över med en lanternin i glas för att förhindra kallras och att saker kastas ner i terminalen. Höjden är reglerad till ca 3 meter över gångbanehöjd på den intilliggande Klevgränd. Kontoret menar att det är av säkerhetsskäl som nivån är satt till 3 meter för att undvika risken att folk klättrar upp på lanterninens tak, något som finns risk för om höjden sätts så lågt som museet önskar. Möjlig bygghöjd som regleras på plankartan för hissen och lanterninen kommer inte justeras.

Söderbergs trappa

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 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 för 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. Detta är något som flera påpekat som en negativ konsekvens av planförslaget.

Vid en studie som gjorts visade det sig 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 Söderbergs trappa behöver stängas menar kontoret att tillgängligheten till kajen ändå förbättras jämfört med idag då Lokattens trappor öppnas upp.

Trafik

Konsekvenser för trafiken på Stadsgårdsleden

Vad gäller framkomligheten på Stadsgårdsleden har SWECO genomfört trafiksimuleringar som visar att för att bibehålla dagens kapacitet för biltrafiken och även öka kapaciteten för busstrafiken enligt SL:s krav för in- och utgående trafik till terminalen räcker det att övergångsstället i plan vid Fotografiska tas bort. Precis som i övriga Slussenarbetet är 2009-års biltrafikflöden projekteringsförutsättning för trafiken, så även på Stadsgårdsleden. Möjligheten att stänga övergångsstället vid Fotografiska har redovisats i planhandlingarna.

Atrium Ljungberg önskar att en rondell anläggs vid Fotografiska för att förhindra onödigt långa körvägar till och från deras fastighet som nås via Saltsjöutfarten. Alternativt kan Saltsjöutfarten dubbelriktas. Det är inte möjligt att bygga en rondell i höjd med Fotografiska eftersom att det inte finns tillräckligt med plats för denna. Även om utrymmet fanns skulle det inte fungera rent trafiktekniskt då trafiken från angöringen till Birkaterminalen inte skulle ha möjlighet att ta sig ut i rondellen från kajen. En dubbelriktning av Saltsjöutfarten har tidigare inte visat sig möjlig med bibehållen in- och utfart från Katarinavägen. En möjlighet är dock att dubbelrikta Saltsjöutfarten och endast nå denna från Stadsgården. Konsekvenserna av detta studeras för närvarande. Det ska dock tilläggas att denna fråga inte regleras i nu aktuell detaljplan för bussterminalen.

Saltsjöbanan

Saltsjöbanans framtid har diskuterats under många år. En förutsättning för ombyggnationen av Slussen är att banan ska vara kvar samt att stationsläget ska utökas att omfatta två spår vid perrong. Stationsläget kommer att ligga i ungefärligt befintligt läge intill Katarinahissen och koppla till tunnelbanan via dess norra entré, så som idag. Hur Saltsjöbanan påverkas under genomförandet måste fördjupade studier klargöra, men med största sannolikhet kommer trafiken på banan att ersättas av bussar under en period. Detta samordnas med fördel med den upprustning av banan som också diskuteras.

Trafikverket har framfört synpunkt om att Saltsjöbanan är ett riksintresse. På plankartan finns ett separat användningsområde T2 redovisat för Saltsjöbanans område som omfattas inom nu aktuell detaljplan. Användningen för T2 är tydligt preciserad som *trafikområde; Saltsjöbanan* och därmed torde banans intresse tillgodoses genom planbestämmelsen.

Teknik

Utluft

Länsstyrelsen önskar att planhandlingarna kompletteras med en redovisning av hur utluften och brandgasevakueringen löses samt att plankartan förtydligas med lägen för detta. Utluftventilation från terminalen sker mot Stadsgården och läget samt konsekvenserna för luftkvaliteten beskrivs i MKB:n. Brandgasevakueringen är tänkt att ske dels genom det befintliga schakt som mynnar intill gångbron mellan Mosebacke och KF-huset dels i samma läge som för utluften ut mot Stadsgårdsleden. Detaljplanen har redovisat läget intill gångbron med en illustrationstext. Planen anger dock inte några exakta lägen, men rymmer ovan nämnda lösningar i de bestämmelser som finns på plankartan. Länsstyrelsen har vidare underrättats om lösningen via utredning som avser brandskyddsbeskrivning för bussterminal med tillhörande bilaga. Kontoret anser av denna anledning inte att plankartan behöver kompletteras i detta avseende, främst eftersom det som skulle kunna redovisas är illustrationstexter som markerar brandgasevakueringen. Att fastlägga i planbestämmelser var brandgasevakueringen ska ske anses inte önskvärt, och flexibiliteten att lösa denna fråga på flera olika ställen så som beskrivits ovan ryms inom detaljplanens bestämmelser.

Tekniska anläggningar

Flera anläggningar inom planområdet berörs eller behöver byggas. Läget för den nya huvudavloppstunneln som Stockholm Vatten hänvisar till projekteras i samråd med Stockholm Vatten och utrymme för denna finns inom detaljplanen. Fortum Distribution påpekar att en ny elnätstation behövs för att försörja den nya terminalen. Även denna ryms inom den nya detaljplanen. Exakta lägen för dessa anläggningar fastställs i den fortsatta projekteringen.

Risk och säkerhet

Brand i bussterminalen

Avseende frågan om riskfrågor och däribland brand i bussterminalen pågår kontinuerliga samtal mellan projektet, räddningstjänsten och länsstyrelsen. Vidare har ett s.k. säkerhetsforum startat inom projektet där fördjupade samtal sker mellan berörda parter. Länsstyrelsen har också underhand informerats om brandfrågan i terminalen, bland annat genom den utredning som tagits fram i frågan och där det konstateras att riskfrågan är under kontroll. Kontoret anser att frågan på ett fullgott sätt belyses och utreds inom projektet och i samråd med alla berörda parter.

Påverkan på befintliga verksamheter och fastigheter

OKQ8

OKQ8:s verksamhet, som idag ligger vid Katarinavägen, kommer att påverkas av den nya bussterminalen. Drivmedelsförsäljningen kommer inte i framtiden vara möjlig då denna funktion bygger på tillgänglighet från de två valv som utgör in- och utfart till stationen och Katarinagaraget. Ett av dessa två valv kommer i framtiden att tas i anspråk för huvudentrén till bussterminalen. I planhandlingarna har det redovisats som att det är riskfrågan som avgör att drivmedelsförsäljningen

inte längre kan fortgå på platsen. Det är hanteringen med drivmedel utifrån transporterna till och från stationen som utgör en risk. Det som mer praktiskt omöjliggör försäljningen av drivmedel på plats är vald lösning med entré till terminalen i ett av valven.

Kontoret anser att vald lösning är bra och, som tidigare på sid 25 redovisats under rubriken *Entré vid Katarinavägen*, kombinerar denna en smidig och effektiv bytespunkt med en estetiskt tilltalande miljö för resenärerna. Således kommer vald lösning för entrén att kvarstå vilket innebär att drivmedelsförsäljningen inom OKQ8-stationen inte i framtiden är möjlig. Detaljplanen omöjliggör dock inte att den, enligt OKQ8, omfattande biluthyrningen kan kvarstå i garaget med anslutande lokal i garagets närhet.

Slussenprojektet är angeläget om att bistå OKQ8 med att hitta en ersättningsplats för den verksamhet som i framtiden inte längre kommer vara möjlig att bedriva vid Slussen. En ambition är att kunna driva ett separat planarbete för en ny station och kunna etablera denna så att den kan tas i bruk ungefär samtidigt som drivmedelsförsäljningen vid Slussen avvecklas i samband med byggnationen av den nya bussterminalen. Frågan kommer att diskuteras vidare med berörda parter med ambitionen att hitta en god lösning för OKQ8.

Slutligen vill kontoret, i frågan om OKQ8:s verksamhet och framtid på platsen, kommentera att stationens vara eller inte vara diskuterats under flera år. I ett tidigare skede fanns planer på att dra tvärbanan från Sjöstaden tillsammans med Saltsjöbanan in till ett nytt stationsläge vid Slussen där OKQ8 idag ligger. Dessa planer har idag skrinlagts och Saltsjöbanan kommer i framtiden att ges ett stationsläge ungefär där den ligger idag, på kajen intill Katarinahissen. Frågan om stationens avveckling är således alltså inte ny.

Katarinagaraget

Katarinagaraget kommer att påverkas under byggnationen av den nya bussterminalen. Stockholm Parkering framför att konditionen på garaget är dålig och att det därmed finns risker för skador på garaget i samband med sprängningarna i anslutning till garaget för de bergrum som kommer utgöra terminalen. Kontoret ser att dialogen mellan Slussenprojektet, Stockholm Parkering och Fastighetskontoret, som äger anläggningen, måste fortgå och fördjupas för att samordningen mellan garagets intressen och byggnationen kan samordnas.

Garaget kommer också att påverkas i den slutliga lösningen då in- och utfartsförhållandena till garaget mot Katarinavägen förändras i och med att det ena valvet tas i anspråk för huvudentrén till terminalen. I och med detta sker in- och utfart i framtiden endast genom ett valv vilket innebär att körriktningar och tillgänglighet till de olika planen kan komma att behöva omstuderas jämfört med idag. Studier visar dock att funktionaliteten i garaget kommer att vara likvärdig den idag. Ansvarsfördelningen på arbeten som kan tänkas vara nödvändiga klarläggs i vidare diskussion och eventuella avtal mellan parterna.

Stockholm Parkering har framfört att man gärna ser en möjlig koppling mellan garaget och den nya handelsplats som planeras i anslutning till busterminalen.

Denna koppling kommer att vara svår att anordna konstaterar kontoret. En sådan koppling skulle troligtvis endast vara möjlig att lösa i det läge där bussterminalen kopplar upp till bytespunkten med tunnelbanan. Därmed skulle den kollidera med dessa intressen varför det i dagsläget inte ses som möjligt att anordna kopplingen som Stockholm Parkering önskar.

Fastigheter med bergvärme

S Torstensson Fastigheter AB påpekar att deras fastigheter har bergvärme genom en anläggning med borrhål som kommer i konflikt med de föreslagna underliggande bergrummen. Genomförandet av bussterminalen innebär att fastigheters anläggning slås ut varför energiförsörjningen måste säkerställas i god tid innan genomförandet av bussterminalen påbörjas. Hur detta sker fastställs i avtal mellan fastighetsägaren och staden. Samtal mellan parterna i frågan har inletts.

Genomförande

Byggnation och sprängningar

Genomförandet av bussterminalen kommer att innebära sprängningar under många fastigheter. Byggnationen innebär också bortforsling av mycket bergmaterial. Flera har lämnat synpunkter där man framför att man bedriver verksamhet som är känslig för störningar i och med byggnationen, bland annat Katarina församling och Riksteatern. Produktionstiden för bergarbetena är beräknade till ca 2,5 år med en början i öster vid Stadsgårdsleden och vidare västerut till entrén vid Katarinavägen. Påverkan i samband med byggarbeten hanteras i miljödomen som Slussenprojektet lämnat in till domstol i mars 2012. Här finns en åtgärdsplan för buller och stomljud under byggtiden framtagna och i denna beskrivs vidare hur frågan ska hanteras och hur påverkan för berörda blir.

SL kommer att medverka i planeringen av byggnationen av den nya avloppstunnel som passerar under tunnelbanan. I samråd med SL har de framfört att detta arbetssätt är tillfredsställande för dem och att de i detta forum kan bevaka sina intressen.

Inom kvarteret Drottningen finns en kastanj som, precis som fastighetsägaren påpekar, är skyddad i gällande detaljplan. Fastighetsägaren ställer frågan huruvida denna kommer att klara sig under byggnationen och därefter om grundvattenförhållandena riskerar att förändras. Efter en granskning av förhållandena kan projektets landskapsarkitekt tillsammans med stadens trädexpert på trafikkontoret konstatera att trädet förmodligen inte kommer att påverkas då träd normalt inte lever på grundvatten utan på ytvatten. I fallet med nu aktuellt träd torde detta vara tydligt då trädet står högt ovanför gatan och är dessutom omgivet av de relativt nya husen. Den fukt kastanjen får finnas med stor sannolikhet som markvatten i innergårdens jordvolym. Det som däremot skulle kunna påverka trädet är sprängningsarbetena. För att undvika att skada trädet i detta skede bör det vid genomförandet ordnas så att entreprenören har en bevakning på trädet och vara beredd på att lägga upp droppbevattning i kronan och linda stammen om den visar tecken på påverkan. På så vis borde trädet klara av byggnationen av de underliggande bergrummen.

Tillfälliga lösningar för bussterminalen under byggtiden

Genomförandet av nya Slussen kommer att innebära stor påverkan för många personer. Staden kommer avseende framkomlighet under byggtiden prioritera kollektivtrafiken samt gående och cyklister. Detta innebär ändå att tillfälliga lösningar måste anordnas under byggtiden, bland annat för resenärerna med Nacka- och Värmdöbussarna. Det som bland annat diskuterats är en tillfällig ponton vid Stadsgårdskajen, där Patricia idag ligger, på vilken busstrafiken får en terminal. Från pontonen kan man sedan som gående ta sig till Ryssgården och entrén till tunnelbanan samt stadsbussarna. Många som lämnat synpunkter på utställt planförslag anser inte att detta är en acceptabel lösning. Inte heller Värmdö kommun anser att detta är tillämpligt.

Framkomligheten för kollektivtrafiken under byggnationen är viktigt och att hitta så funktionella lösningar som möjligt för resenärerna är prioriterat. Detta arbete görs naturligtvis i samråd med SL. Dock kommer de tillfälliga lösningarna innebära att gångavstånden i vissa fall blir längre än idag eller att busslinjer får andra sträckningar, exempelvis kan vissa linjer komma att förlängas in till Centralen istället för slutstation vid Slussen som idag. Båttrafik kan komma att komplettera viss busstrafik. Att bygga bussterminalen i Katarinaberget först och sedan påbörja ombyggnationen av Slussen ses inte som möjligt. Ombyggnationen av Slussen behöver påbörjas så snart som möjligt och denna process kommer att vara parallell med byggnationen av bussterminalen. Dock måste provisorier vara så ändamålsenliga som möjligt samt erbjuda så effektiva kopplingar till övrig kollektivtrafik vid Slussen som möjligt. Frågan om tillfälliga lösningar kommer att fortsätta detaljstuderas inför genomförandet.

Planprocess och planutformning

Alternativ till nu föreslagen bussterminal

Flera synpunkter som inkommit behandlar frågan om alternativ till nu föreslagen bussterminal, dels vad gäller dess lokalisering inom Slussenområdet dels andra alternativ till kollektivtrafikförsörjning till Nacka och Värmdö. Avseende lokaliseringen inom området har alternativ studerats och också samråts kring, dels 2007 i programsamråd för Slussen dels 2010 i plansamråd för Slussen. I båda dessa samråd var bussterminalen placerad på kajen framför KF-huset. I samband med fördjupade studier under 2010, efter plansamrådet, framkom att de ytor som krävs för den nya terminalen var 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 och fastigheter så som Birkaterminalen och Tranbodarne 12 samt stora tillfälliga åtgärder för att klara trafiken förbi platsen. Lösningen innebar också en relativt stor uppbyggnad av ytan kring Katarinahissen och ned mot kajen, något som påtalades av många under plansamrådet 2010 som mycket negativt ur stadsbilds-synpunkt. Med ovanstående som utgångspunkt gjordes under vintern 2010/2011 en studie avseende att förlägga bussterminalen i ett nytt bergum i Katarinaberget. Stadsbyggnadsnämnden fattade därefter beslut i mars 2011 att påbörja separat planarbete för ny bussterminal inom Katarinaberget, en process som genomförts

med plansamråd under maj-juni 2011 och därefter resulterat i nu utställt detaljplaneförslag.

Utöver alternativen som presenterades under samråden 2007 och 2010 har andra alternativ också bedömts och redogjorts för i det fördjupnings-PM som finns framtaget avseende planeringen av nya Slussen. Detta PM är daterat april 2011 och redovisar argumentation för Slussenplaneringen i stort, där bussterminalen utgör en del. Kontoret anser därmed att alternativ lokalisering till nu förslagen placering i Katarinaberget har gjorts och att processen därmed uppfyller de krav som ställs i frågan.

En del lyfter frågan om att gallerian knuffat ut terminalen från nuvarande placering och att denna därmed hamnar i berget, en sämre lösning än att ha kvar terminalen i befintligt läge. Kontoret vill poängtera att så inte är fallet. Gallerian fyller det tomrum som skapas vid sidan av tunnelbanan, bakom Stadsgårdsleden och under gatuplanet på Södermalmssidan. Det utrymme som den nya bussterminalen behöver, med en kapacitet som är 45% större än idag, ryms inte i det utrymme som gallerian planeras ta i anspråk. Att terminalen inte heller går att lokalisera på den plats flera anser att den borde ligga på visas också genom de tidigare samråd som refereras till ovan från 2007 respektive 2010.

Alternativa lösningar för kollektivtrafikförsörjning till Nacka och Värmdö redovisas för och kommenteras tidigare i detta kapitel under rubriken *Framtida kollektivtrafikförsörjning till ostsektorn* på sidan 23.

Parallell process för Slussenplanen

Flera synpunkter har framförts att detaljplanerna för Slussen respektive bussterminalen ska utgöra en och samma detaljplan och hanteras samtidigt i planprocessen. Program- respektive plansamråd genomfördes under 2007 och 2010 för Slussen där bussterminalen var en del av planen med en lokalisering på kajen framför KF-huset och Glashuset. Efter plansamrådet 2010 framkom flera synpunkter avseende stadsbild och utsikt som gjorde att förslaget behövde bearbetas. Historik och argumentation kring ställningstagande i frågan om att lokalisera bussterminalen i bergrummen ges ovan under rubriken *Alternativ till föreslagen bussterminal*.

Kontoret menar att den planprocess som ligger till grund detaljplanerna för framtidens Slussen respektive den nya bussterminalen på ett fullgott sätt redogjort för olika förutsättningarna och bearbetningar av förslaget har gjorts löpande under processen efter varje samråd. Bussterminal som funktion på platsen måste lösas och två tidigare samråd har behandlat lokaliseringen. Efter plansamrådet 2010 för Slussen konstaterades att den mest lämpliga lösning var att förlägga denna i ett nytt bergrum, sidoordnat övriga Slussenprojektet. Kontoret anser att lösningen med två separata detaljplaner redovisar stadens intention med platsen samt vilka konsekvenserna av dessa planer blir. Kontoret menar också att planprocessen utgör ett bra beslutsunderlag för politiker och på ett fullgott sätt uppfyller de krav som PBL ställer på en öppen, transparent och för allmänheten tydlig process.

Planutformning

Destination Slussen önskar att rökgasvakiveringstornet intill gångbron mellan Mosebacke och KF-huset utökas till att förutom omfatta användningsbestämmelsen T1 (trafikområde för bussterminalen) också rymmer användningarna C1 och P1 (område för centrumverksamhet respektive parkeringsgarage i undre plan). Den primära nyttjaren av rökgasvakiveringen via tornet är bussterminalen. Detta hindrar dock inte att andra delar i anslutning till terminalen kan samnyttja tornet och att det till exempel då kan regleras via servitut. Bestämmelsen på plankartan kommer inte att kompletteras.

SL anser att den säkerhetszon som på plankartan regleras med egenskapsbestämmelsen b1 (vilken reglerar säkerhetszon för tunnelbana respektive bussterminal) endast ska gälla tunnelbanans säkerhetszon. Anledningen till att b1-området samnyttjas är för att terminalen ska kunna förläggas så nära tunnelbanan som möjligt. Om man istället skulle lagt tunnelbanans säkerhetszon utanför bussterminalens säkerhetszon skulle avståndet mellan dessa två öka och därmed också längden som resenärerna skulle behöva förflytta sig. Säkerhetszonen kommer kvarstå som tidigare och reglera de båda anläggningarna.

SL anser vidare att de illustrerade sektionerna på plankartans illustrationer ska redovisa höjder på område b1. Denna komplettering kommer inte att göras eftersom det endast är illustrationer till plankartan som redovisas. Höjderna regleras på plankartan och de höjder som säkerhetszonen med bestämmelse b1 avser är obegränsat i höjdlid inom område 1 som betecknas med PARK (T1 E1 C1 P1) samt mellan nivåerna +30,0 meter till -15,0 meter inom område 2 som betecknas med (T1 E1 C1 P1).

SL påpekar också att infarten till bussterminalen vid Stadsgården på plankartan bör regleras som T1 och inte med användningen HUVUDGATA. Denna justering avseende användningsbestämmelse kommer inte att göras då kontoret ser det som mer flexibelt att reglera de olika användningarna så som nu gjorts på plankartan. Omfattning av infarten till terminalen kan skifta över tid och det verkar utifrån detta perspektiv rimligt att idag inte fastlägga den precisa omfattning på in- och utfarten utan istället möjliggöra den flexibilitet som HUVUDGATA medger.

Avtal

Avtal mellan staden och SL

SL är en mycket viktig part i arbetet med den nya bussterminalen, både vad gäller framtagandet av handlingar inför genomförandet samt senare när terminalen är driftsatt. Kontinuerliga diskussioner pågår med SL, både vad gäller praktiska saker så som lösningar under genomförandet, hur terminalen ska utformas för att tillgodose framtidens behov på kapacitet och funktionalitet samt avtalsfrågor som reglerar parternas ansvarsfördelning avseende kostnader. Slussenprojektet representeras i förhandlingarna avseende kostnadsfördelningen av staden genom exploateringskontoret som också är den part som kommer teckna avtal med SL. Parternas mål är att så snart som möjligt ha ett avtal framme som sedan kan beslutas av både kommunfullmäktige och landstinget. Avtalet är inte en förutsättning för att detaljplanen ska kunna antas.



6. REVIDERING EFTER UTSTÅLLNING

Efter utstÅllningen har plankartan kompletterats med en bestÅmmelse avseende grundlÅggning för byggnader, anlÅggningar och samhällsviktig verksamhet. GrundlÅggning ska ske så att dessa inte skadas eller på annat sätt påverkas negativt av högvatten upp till en nivå om +1,7 meter över stadens nollplan RH00.

Den reviderade plankartan kommuniceras till berörda myndigheter. Övriga informeras om revideringarna genom annons i DN och SvD i samband med att kontoret  cks  informerar om ärendets behandling i stadsbyggnadsnämnden 19 april 2012. Den reviderade plankartan finns tillgänglig på stadsbyggnadskontoret samt på stadens hemsida.

Revideringen innebär ingen förnyad utst llning.

Nina  man
planchef

Martin Schr der
planarkitekt

		Bilaga 1 till utställningsutlåtande, bussterminalen 2011-01580-54															
		Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner och näringsidkare, m.fl. totalt 194 st, 2012-03-28															
		Inkommit sent (redovisas sist)	Protest buss	Risker, brand, sprängning	Tillgänglighet avstånd höjdskillnader	Kostnad	Spårtrafik till Nacka	Rusta bef. Bussterminal	Emot galleria	Översvämning grundvatten	Luft	Samma process	Strider mot PBL	Otydlig redovisning	Flytta bussterminalen utanför Sth	Mörkt bergrum	Protest slussen
		7	194	132	111	82	75	75	73	70	57	22	22	15	11	11	5
NAMN	ADRESS	3,6%	100,0%	68,0%	57,2%	42,3%	38,7%	38,7%	37,6%	36,1%	29,4%	11,3%	11,3%	7,7%	5,7%	5,7%	2,6%
Adner Lisbeth	Reimersholmsgatan 39, 117 40 Stockholm		1	1													
Adolphson Helena	Hälsingegatan 13, 113 23 Stockholm		1	1	1		1	1		1	1		1				
Aleksic Miodrag	Härjedalsgatan 100, 162 66 Vällingby		1	1	1			1									
Andermo PG	Saltsjökvärns kaj 3, 131 71 Nacka		1	1													
Andersson Inga Britt	Tjärhovsgatan 8 B, 116 21 Stockholm		1				1	1									
Arborelius Lala Karin	Dalagatan 86 A, 113 43 Stockholm		1														
Asker Britt-Marie	Roddargatan 15, 116 20 Stockholm		1	1		1		1		1						1	
Barlach Lotta	Box 3624, 103 59 Stockholm		1	1	1												
Bejemark Marie	Glasbruksgatan 25 B, 116 20 Stockholm		1														
Berger Susanne	Blåhammarvägen 7, 132 42 Saltsjö-Boo		1	1	1			1	1								
Bergman Hans	Hökens gata 6, 116 46 Stockholm		1	1						1	1		1				
Bergman Sjöstrand Linnea	John Ericssonsgatan 14, 122 22 Stockholm		1														
Bergqvist Berit	Peter Myndes Backe 22, 118 46 Stockholm		1	1		1	1	1		1	1			1			
Bergqvitz Ingela	Urvädersgränd 6 B, 116 46 Stockholm		1	1			1				1						
Bergström Gunilla	Högbergsgatan 11, 116 20 Stockholm		1		1	1	1			1	1				1		
Bergström Margareta	iu		1		1		1	1									
Bergström Royne	Högbergsgatan 11, 116 20 Stockholm		1		1	1	1			1	1				1		
Bergström Rune	Hallandsgatan 46B, 118 57 Stockholm		1		1			1	1								
Bier Irene	Skolgränd 2, 118 24 Stockholm		1						1								1
Biuw Kersti	Farsta Slottsväg 9, 134 40 Gustavsberg		1				1	1									
Biärsjö Kicki	Borensvägen 25, 120 52 Årsta		1				1										
Björk Christina	Fredmansgatan 6B, 118 47 Stockholm		1	1		1								1			
Björklund Eva	Vindragarvägen 4, 117 50 Stockholm		1	1	1			1				1	1	1			
Björkman Per	Österlånggatan 6, 111 31 Stockholm		1			1	1			1			1	1			
Björklund Hillevi	Hallandsgatan 46B, 118 57 Stockholm		1		1			1	1								
Blom Bernhard	Moravägen 24, 132 35 Saltsjö-Boo		1	1	1			1		1						1	
Blomstrand Lars-Gunnar	Hjorthagen		1		1		1		1								
Bodin Hans-Erik o Mayvon	Hökens gata 7, 116 46 Stockholm		1	1		1	1	1				1					
Bondesson Hans	Katarina Kyrkoberg 5A, 112 20 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Bork Aaro Marianne o Björn	Standpromenaden 41, 131 50 Saltsjö-Duvnäs		1		1	1	1		1								
Boulogner Malmberg Kerstin	Nytorpgsgatan 2, 116 22 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Brf Rudan Större 7	Folkungagatan 93, 116 30 Stockholm		1	1										1			
Brolin Henrik	Tengdahlsgratan 37, 116 47 Stockholm		1	1		1	1								1		
Broström Saga	Nygränd 10, 111 30 Stockholm		1		1		1		1								
Burman Tomas	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Camitz Göran	evagöran.camitz@telia.com		1	1	1		1	1		1							
Candle Lars och Carina	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Carbell Catarina	Södermannagatan 41A,116 40 Stockholm		1	1		1	1	1	1								
Carlberg Gunnar o Eva	Roddargatan 15, 116 20 Stockholm		1	1				1			1						
Carle Susanne	Hallandsgatan 46B, 118 57 Stockholm		1	1	1			1	1								

		Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner och näringsidkare, m.fl. totalt 194 st, 2012-03-28															
		Inkommit sent (redovisas sist)	Protest buss	Risker, brand, sprängning	Tillgänglighet avstånd höjdskillnader	Kostnad	Spårtrafik till Nacka	Rusta bef. Bussterminal	Emot galleria	Översvämning grundvatten	Luft	Samma process	Strider mot PBL	Otydlig redovisning	Flytta bussterminalen utanför Sth	Mörkt bergrum	Protest slussen
		7	194	132	111	82	75	75	73	70	57	22	22	15	11	11	5
NAMN	ADRESS	3,6%	100,0%	68,0%	57,2%	42,3%	38,7%	38,7%	37,6%	36,1%	29,4%	11,3%	11,3%	7,7%	5,7%	5,7%	2,6%
Carle Vera	Tjurbergsgatan 36, 118 56 Stockholm		1	1	1			1	1								
Cederström Jacqueline	Mosebacke Torg 16, 116 20 Stockholm		1	1	1	1			1				1	1			
Cederström Jan	Vikingshillsvägen 4A, 132 37 Saltsjö-Boo		1	1	1	1		1	1	1			1	1			
Dahlberg Hans	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Dahlberg Mona	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Danielsson Lars Y	Brännkyrkagatan 68, 118 23 Stockholm		1	1													
Edsjö Elisabeth	Jacobs Stege 4, 129 40 Hägersten		1	1	1			1	1								
Edsjö Tor	Jacobs Stege 4, 129 40 Hägersten		1	1	1	1	1		1	1							
Ehrgård Lennart	Finnbergsvägen 30 ,131 31 Nacka		1	1										1			
Ekdahl Annika o Jonas	Fallskärmsgatan 2, 128 34 Skarpnäck		1		1				1								
Eklund Margareta	Reimersholmsgatan 25, 117 40 Stockholm		1			1		1	1								
Emanuelsson Kjell	Villagatan 4B, 762 31 Rimbo		1	1													
Englund Katrin	Erstagatan 14, 116 36 Stockholm		1	1				1	1								
Enhglund Siv	Skånegatan 103, 116 35 Stockholm		1		1				1	1	1			1			
Eriksson Britt-Marie	Farstavägen 87, 123 34 Farsta		1			1											
Eriksson Eva	Barnängsgatan 10 B, 116 48 Stockholm		1		1						1						
Eriksson Håkan	Fatburs Brunnsagata 33A, 118 28 Stockholm		1	1				1									
Eriksson Jonas	Hallandsgatan 46B, 118 57 Stockholm		1	1	1			1	1								
Eriksson Magnus	Västgötagränd 1A, 118 28 Stockholm		1	1	1	1		1		1							
Eriksson Rolf	Dalagatan 68, 113 24 Stockholm		1					1	1		1						
Ewald Ulf	Fatburskvarngata 14, 11864 Stockholm		1	1	1												
Fagerström Kerstin	Jakobsdalsvägen 29, 131 53 Nacka		1	1			1	1									
Fagerström Kerstin	Jakobsdalsvägen 29, 131 52 Nacka Strand		1				1										
Fagerström-Olsson Agneta	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Forsström Svante	Renstiernas gata 38, 116 31 Stockholm		1	1		1				1	1	1			1		
Franér Hanna	Brännkyrkagatan 68, 118 23 Stockholm		1	1													
Franson-Romson Ingrid	Skånegatan 103, 116 35 Stockholm		1	1				1	1								
Friberg Carolina	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1	1		1	1	1	1						
Friberg Viveka o Anders	John Ericssonsgatan 4, 112 20 Stockholm		1				1	1	1						1		
Frösslund Aina	Glasbruksgatan 36, 116 29 Stockholm		1	1			1										
Ginsburg Gunnel	Urvädersgränd 13, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Gisiko Peter	Inedalsgatan 17, 112 33 Stockholm		1			1				1		1					
Goldberg Jill	Klevgränd 1B, 116 46 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Grape Eva	Östgötagatan 93, 116 64 Stockholm		1	1		1	1		1								
Gustavson Ann-Catrin	Klevgränd 1B, 116 46 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Gåssta Kerstin	Ö Finntradavägen 26, 131 72 Nacka		1		1	1	1									1	
Hedström Ulla	ulla.hedström@nytorgsb acken.se		1	1	1			1	1					1			
Helmer Anna	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Herlin Sonja	iu		1		1		1		1								
Holmgren Gudrun	Prästgårdsvägen 216, 147 40 Tumba		1	1	1		1	1				1					
Högberg Yngve	Skjulvägen 8, 120 48 Enskede Gård		1		1	1	1										
Ingvarsson Christina	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						

		Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner och näringsidkare, m.fl. totalt 194 st, 2012-03-28															
		Inkommit sent (redovisas sist)	Protest buss	Risker, brand, sprängning	Tillgänglighet avstånd höjdskillnader	Kostnad	Spårtrafik till Nacka	Rusta bef. Bussterminal	Emot galleria	Översvämning grundvatten	Luft	Samma process	Strider mot PBL	Otydlig redovisning	Flytta bussterminalen utanför Sth	Mörkt bergrum	Protest slussen
		7	194	132	111	82	75	75	73	70	57	22	22	15	11	11	5
NAMN	ADRESS	3,6%	100,0%	68,0%	57,2%	42,3%	38,7%	38,7%	37,6%	36,1%	29,4%	11,3%	11,3%	7,7%	5,7%	5,7%	2,6%
Ingvarsson Jan	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Jensfelt Ulla o Thomas	Slipgatan 15, 117 39 Stockholm		1	1	1												
Johansson Bengt O.H.	Strindbergsgatan 56, 115 53 Stockholm		1	1					1							1	
Jonsson Waldemar	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Jönssson Eva	Klevgränd 8, 116 46 Stockholm		1	1													
Katarinaberget.nu	katarinaberget.nu@gmail.com		1	1							1						
Klaesson Lennart	Tengdahlsgränd 41, 116 47 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1							
Koivunen Yosa	Heleneborgsgatan 36 A, 117 36 Stockholm		1					1									
Landström Karin	Fjällgatan 16, 116 28 Stockholm		1			1		1	1								
Larén Kimmo	Fyrspannsvägen 39, 131 48 Nacka		1			1	1	1									
Larsson Fredrik	Fiskargatan 9, 116 20 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Larsson Lennart	Hollywoodvägen 47, 192 77 Sollentuna		1	1		1		1	1			1					
Larsson Peter B	Panelvägen 9, 122 44 Enskede		1	1	1								1			1	
Lewan Tomas	Liljeholmsvägen 8, 117 61 Stockholm		1		1	1			1								
Lidmar Karin	Östermalmsgatan 28, 114 26 Stockholm		1	1	1	1			1	1			1			1	
Lifvergren Stefan	Åsögatan 200 C, 116 32 Stockholm		1	1	1		1		1								
Liljendahl Maria	Glasbruksgatan 31, 116 20 Stockholm		1	1	1			1	1	1	1						
Lindqvist Ulla	Sandelsgränd 21, 115 34 Stockholm		1	1	1	1	1			1							
Lundblad Mats	mats.lundblad@bredband.net , Djursholm		1		1	1	1	1									
Lundh Madelene	Urvädersgränd 13, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Löfström Lars-Olof	Glasbruksgatan 36, 116 29 Stockholm		1	1			1										
Malmberg Dag E	Nytorpgsgatan 2, 116 22 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Malmeström Milton	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1	1	1			1	1						
Malmeström Nick	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1		1			1	1						
Malmeström Noomi	Mosebacke torg 4, 116 46 Stockholm		1	1	1					1	1						
Marcus Aurelia	Paris		1			1	1										
Marcus Berit	Heleneborgsgatan 12B, 117 32 Stockholm		1	1	1			1	1								
Mattsson Gunnar	Fiskargatan 9, 116 20 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Meyer Mic	Birkagatan 7, 113 36 Stockholm		1	1			1										
Montero Irene	Bondegatan 17A, 116 23 Stockholm		1		1			1									
Nihlen Hans	Krukmakargatan 57, 117 41 Stockholm		1		1	1			1								
Nilsson Bo	Mosebacke Torg 16, 116 20 Stockholm		1	1													
Nilsson Kurt	Reimersholmsgatan 25, 117 40 Stockholm		1			1		1	1								
Norén Gunnar	Östra Finnbodaväg 26, 131 72 Nacka		1				1	1									
Norrby Lars-Johan	Roddargatan 15, 116 20 Stockholm		1	1				1		1							
Odenstam Gunnel	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Odenstam Lennart	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Odlander Rune	Västgötagränd 7, 118 28 Stockholm		1					1	1								
Olsson John O	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Olsson Marianne o Anders	Finnbergsvägen 44, 131 31 Nacka		1	1	1	1	1	1	1								
Palme Mattias	Fiskargatan 9, 116 20 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Palmerts Anna	Bråviksvägen 19, 120 52 Stockholm		1	1	1		1	1	1								

		Sammanställning av synpunkter från boende, privatpersoner och näringsidkare, m.fl. totalt 194 st, 2012-03-28															
		Inkommit sent (redovisas sist)	Protest buss	Risker, brand, sprängning	Tillgänglighet avstånd höjdskillnader	Kostnad	Spårtrafik till Nacka	Rusta bef. Bussterminal	Emot galleria	Översvämning grundvatten	Luft	Samma process	Strider mot PBL	Otydlig redovisning	Flytta bussterminalen utanför Sth	Mörkt bergrum	Protest slussen
		7	194	132	111	82	75	75	73	70	57	22	22	15	11	11	5
NAMN	ADRESS	3,6%	100,0%	68,0%	57,2%	42,3%	38,7%	38,7%	37,6%	36,1%	29,4%	11,3%	11,3%	7,7%	5,7%	5,7%	2,6%
Palmertz Birgitta	Götgatan 81, 116 62 Stockholm		1	1	1			1	1	1		1				1	
Palmertz Lars-Göran	Tallbacksvägen 8, 15 500 Nykvarn		1	1	1	1											
Palmertz Siv	Tallbacksvägen 8, 15 500 Nykvarn		1	1	1	1											
Persson Britt-Marie	Borgargatan 9, 117 34 Stockholm		1					1	1								
Pontvik Alexis	KTH, Östermalmsgatan 26, 100 44 Stockholm		1	1	1	1								1			
Rahm Barbro	Stigbergsgatan 32B, 116 28 Stockholm		1														
Ribeyrolles Marcus Françoise	Ragvaldsgatan 14, 118 46 Stockholm		1			1	1										
Richert Gustav	Östermalmsgatan 68E, 1114 50 Stockholm		1	1		1			1			1					
Robertsson Göran	David bagares gata 12, 111 38 Stockholm		1			1	1										
Romson Jan-Erik	Skånegatan 103, 116 35 Stockholm		1	1					1								
Roos Arne	Blekingegatan 38, 116 62 Stockholm		1			1		1									
Rosén Annika	Hembyggarvägen 3, 121 33 Enskededalen		1	1	1	1			1	1	1		1				
Rosén Annika	Hembyggarvägen 3, 121 33 Enskededalen		1	1	1				1	1	1		1				
Ryadal Urban	Björngårdsgatan 16, 118 52 Stockholm		1	1	1			1	1			1					
Sandahl Therese	Glasbruksgatan 36, 116 20 Stockholm		1	1		1					1				1		
Sandberg Göran	Sköntorpsvägen 124, 120 53 Årsta		1	1		1	1	1									
Sandberg Lars	Kvistvägen 16, 136 68 Vendelsö		1	1													
Sandström Charlie	Glasbruksgatan 36,116 20 Stockholm		1	1	1			1	1			1					
Sandström Åke	iu		1			1	1										
Schuttikus	schuttikus@schuttikus.de		1	1		1											
Settergren Caspar	Mosebacke torg 4, 116 46 Sthlm		1	1	1					1	1						
Sjöberg Gunilla	Industrigatan 14, 112 46 Stockholm		1					1									1
Sjöberg Lillo o Göran	Tavastgatan 48, 118 24 Stockholm		1		1				1							1	
Sjöstrand Hervor	Hökens gata 6, 116 46 Stockholm		1	1						1	1		1				
Skog Marta	Brännkyrkagatan 68, 118 23 Stockholm		1	1													
Stenberg Lilian	Urvädersklippan Större 19		1	1	1	1	1	1		1	1						
Strandell Leif-Rune	Hornsgatan 57, 118 49 Stockholm		1		1		1	1									
Strömblad Annette	Hornsgatan 29 C, 118 49 Sthlm		1	1													
Svendsen Maggie	Flintbacken 26, 118 42 Stockholm		1	1	1			1	1	1							
Svennberg Emma	Beckomberga Allé 12, 168 61 Bromma		1		1				1								
Svensson Ann-Katrine	Varvsgatan 1B, 117 29 Stockholm		1	1		1		1									
Svenssson Lennart	lennart.svensson16@comhem.se		1					1									
Södermark Li	Brännkyrkagatan 41A, 118 22 Stockholm		1	1	1	1			1							1	
Tauson Fredrik	Glasbruksgatan 36, 116 20 Stockholm		1	1		1					1				1		
Tjernqvist Maria	maria.tjernqvist@bredband.net		1	1													
Tofft Erik	Blekholmsterrassen 7, 111 64 Stockholm		1				1								1		
Tollet Conny	Nytorpgatan 2, 116 22 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1	1	1	1				
Tongue Grönvall Katarina	Maria Prästgårdsgata 21, 118 52 Stockholm		1	1	1		1		1							1	
Trugger Claes	Artillerigatan 78, 115 30 Stockholm		1	1	1	1	1		1	1		1		1	1		
Trågårdh Annika	Hallandsgatan 36, 118 57 Stockholm		1	1	1	1				1	1			1			
Tunberg Ulf	Lillebovägen 15, 132 36 Saltsjö-Boo		1		1												
Tunblad Tekla	Tegelviksgatan 33, 116 41 Stockholm		1		1									1			

