



Mottagare, se nedan

Lars Fryxell m.fl. ./ Stockholm kommun
angående **detaljplan för bussterminal vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m.fl.**

Aktbilaga 129-131 översänds för kännedom samt att Ni får tillfälle att yttra er över innehållet i bifogade handlingar.

Ert yttrande ska vara skriftligt och ha kommit in till mark- och miljödomstolen **senast den 16 november 2017**. Domstolen tar gärna emot inlagor som inte är alltför omfattande via e-post i pdf-format. Om handlingen skickas via e-post behöver den inte samtidigt skickas på annat sätt. I yttrandet ska domstolens målnummer P 2576-17 anges.

Om ni inte svarar kan målet ändå komma att avgöras.

Om ni har frågor i målet kan ni kontakta domstolen.

Svetlana Paripovic
Telefon 08-561 656 30

Bifogade aktbilagor: 129-131

Mottagare

Ateljéföreningen Glasbruksgatan 25, Glasbruksgatan 25, 116 20 Stockholm

Bostadsrättsföreningen Stomatolhuset, Klevgränd 1 b, 116 46 Stockholm

Fastighets AB Fiskaren Mindre 15, c/o Susanne Hedberg, Mosebacke torg 9, 116 46 Stockholm

Föreningen Bevara Slussen, Box 112 03, 100 61 Stockholm

Föreningen Södermalmsparkernas Vänner, c/o Bitte Liberg, Torkel Knutssonsgatan 31, 118 49 Stockholm

Stefan Lifvergren, Åsögatan 200 C Lgh 1401, 116 32 Stockholm

Nacka Miljövårdsråd, c/o Jan Åman, Plommongatan 9, 138 31 Älta

Stiftelsen Ateljéhus i Stockholm, c/o Ordf. Ingun Wistedt, Fiskargatan 1, 116 20 Stockholm

Dok.Id 518057

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag–fredag 08:00–16:30

Stockholms Naturskyddsförening, Box 6361, 102 35 Stockholm
Ingun Wistedt, Krukmakargatan 28 3,5 tr, 118 51 Stockholm
Barbara Öberg Sjögren, Hornsgatan 34 C, 118 20 Stockholm

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2017-10-19
MÅLNR: P 2576-17
AKTBIL: 129

Mål nr P 2576-17

Lars Fryxell m.fl. ./ Stockholm kommun angående detaljplan för bussterminal vid Slussen del av fastigheten Stockholm Södermalm 7:87 m.fl.

Stockholms kommun genom dess kommunstyrelse, nedan kallad kommunen, har beretts tillfälle att yttra sig i rubricerat mål. Kommunen får i anledning därav anföra följande.

Inställning

Kommunen bestrider överklagandena och hemställer att mark- och miljödomstolen lämnar överklagandena utan bifall. Det saknas skäl för att upphäva beslutet att anta den aktuella detaljplanen.

Omständigheter till stöd för kommunens talan

Klagandena har gjort samma invändningar som under planarbetet. Kommunen har beaktat och prövat samtliga invändningar. Kommunens synpunkter och överväganden framgår av Utlåtande 2017:63 RIII (Dnr 120-289/2017) med bilagor samt av stadsbyggnadskontorets samrådsredogörelse av den 24 augusti 2016 respektive granskningsutlåtande av den 22 december 2016, samt av de utredningar som ligger till grund för kommunens ställningstaganden. Kommunen hänvisar till och åberopar vad som anförs i dessa planhandlingar. Härutöver får kommunen framhålla och anföra följande.

Stadsledningskontoret
Juridiska avdelningen

105 35 STOCKHOLM
Telefon 08-50829747
Växel 08-50829000
Fax 08-50829670
eva.granbohm@stockholm.se
stockholm.se

Tillämpliga lagrum

Planen är upprättad enligt nya plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanearbetet påbörjades genom beslut av stadsbyggnadsnämnden den 11 september 2014. Planen har

upprättats med normalt förfarande, eftersom övergångsbestämmelserna i ändringsförfattningen, SFS 2014:900, anger att äldre föreskrifter ska gälla för detaljplaner som har påbörjats före den 1 januari 2015.

Talerätt

Enligt 22 § förvaltningslagen (1986:223) jämförd med 13 kap 11 § PBL får ett beslut att anta en detaljplan normalt endast överklagas av den som beslutet angår om den senast under granskningstiden skriftligen lämnat synpunkter som ej blivit tillgodosedda. I första hand gäller talerätten berörda sakägare, bostadsrättshavare, hyresgäster och boende samt organisationer av hyresgäster.

I det aktuella ärendet har kommunen bedömt att detaljplanen kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 4 kap 34 § PBL, vilket medför att talerätten även omfattar sådana ideella föreningar och juridiska personer som avses i 16 kap 13 § miljöbalken (1998:808), MB. Detta framgår av 13 kap 12 § PBL. De sammanslutningar som har överklagat detaljplanen har emellertid endast i begränsad utsträckning motiverat överklagandena av miljöskäl, och i stället främst ifrågasatt terminalens tekniska egenskaper och utformning ur säkerhetssynpunkt, vilket inte varit syftet med deras talerätt. Kommunen anser mot denna bakgrund att prövningen av deras överklaganden bör begränsas.

Intresseavvägning

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra en bussterminal vid Slussen för kommunikationer mellan Nacka och Värmdö och kollektivtrafiknoden Slussen. Behovet av terminalen är mycket stort, vilket bland annat har redovisats i planbeskrivningen, exempelvis på sidan 29.

Bedömningen av behovet grundas bland annat på en regional utredning¹ som bedömt alternativ såväl inom som utom Stockholms kommun. Utredningen visar att det finns ett starkt behov av en bussterminal vid Slussen för att få en bra

Stadsledningskontoret
Juridiska avdelningen

105 35 STOCKHOLM
Telefon 08-50829747
Växel 08-50829000
Fax 08-50829670
eva.granbohm@stockholm.se
stockholm.se

¹ *Regionala alternativ för bussterminal för Ostsektorn* Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning 2016-02-03.

kollektivtrafik och att behovet kvarstår även sedan den planerade utbyggnaden av en ny tunnelbanelinje till Nacka blivit genomförd.

Utredningen sammanfattas på sidan 16 i planbeskrivningen. Där anges följande.

”För att kunna möta det fortsatta behovet av busstrafik som bedöms behövas för ostsektorn, krävs att den bussterminal som rivs vid Slussen ersätts med en eller flera bussterminaler. ... Med en bussterminal vid Slussen skapas fortsatt bra restider från Värmdö till hela innerkommunen. Om restiderna försämras från Värmdö finns risken att fler kommer att åka bil, vilket innebär en försämring ur miljösynpunkt samt framkomlighetsproblem som följd, främst på Värmdöleden och Stadsgårdsleden.”

Det synes vara ostridigt att detaljplanen avser att tillgodose mycket angelägna allmänna intressen. Frågan i målet gäller i huvudsak huruvida kommunen har gjort en riktig avvägning i förhållande till andra allmänna och enskilda intressen.

Till stor del avser invändningarna att kommunen gjort en felaktig bedömning av allmänna intressen med hänsyn till riskfrågor och konsekvenser för människors hälsa och säkerhet. Beträffande dessa frågor har länsstyrelsen enligt 11 kap 6 § PBL en kontrollfunktion och befogenhet att ingripa och upphäva kommunens beslut om det kan bedömas att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller risken för olyckor. Länsstyrelsen har inte funnit att så är fallet. Länsstyrelsen beslutade den 18 april 2017 att inte överpröva kommunens antagandebeslut.

Det föreligger inget direkt hinder mot att pröva när enskilda sakägare hävdar allmänna intressen i stället för enskilda intressen, eftersom det kan vara svårt att dra en entydig gräns mellan dessa intressen. Emellertid bör prövningen i sådana fall vara relativt begränsad, se prop. 2009/10:215 s. 87 ff. Det kan därför också vara befogat med en mer begränsad prövning när ideella föreningar åberopar andra intressen än sådana som anges i deras stadgar.

Hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden.

Fastighets AB Fiskargatan, Brf Höga Stigen Större 17 samt Fastighets AB Fiskaren Mindre 15 har bland annat gjort gällande att kommunen inte tagit tillräcklig hänsyn till parternas enskilda intressen och att beslutet att anta planen strider mot grundlagsregleringen om egendomsskyddet i 2 kap 15 § regeringsformen, RF. Det bestrids av kommunen.

Detaljplanen innebär att utrymmen under mark, inom fastigheternas nuvarande gränser, kommer att behöva tas i anspråk för bussterminalen med tillhörande anläggningar samt en huvudavloppsledning. Genom fastighetsindelingsbestämmelser i detaljplanen regleras att erforderliga utrymmen ska avskiljas från befintliga fastigheter genom tredimensionell fastighetsbildning. Kommunen har bedömt att bestämmelserna behövs för genomförandet av en ändamålsenlig indelning i fastigheter och för att underlätta detaljplanens genomförande, 4 kap 18 § PBL. Vilka utrymmen som berörs har mycket noga och omfattande redovisats i fråga om utbredningen såväl i horisontellt led som i höjdded, både på plankartor (särskilt plankarta 3-8) och i planbeskrivningens del om genomförande (särskilt tabellen sid 64-65).

Utformningen av bussterminalen med tillhörande anläggningar och dess placering i höjdded har skett så att användningen av marken ovanför inte försvåras, 2 kap 8 § PBL. De tre fastigheterna berörs enbart av anspråk på begränsade utrymmen under mark som i stort sett saknar betydelse för de bestående fastigheternas användning. Konsekvenserna inskränks i huvudsak till att de berörda områdena inte kan användas för att utvinna jord- och bergvärme. Fiskaren Mindre 14 och Höga Stigen Större 17 kommer att beröras av ett tänkt tredimensionellt utrymme och ledningsrätt. Fiskaren Mindre 15 kommer enbart att beröras av en ledningsrätt. Kommunens bedömning är att fördelarna med hänsyn till det angelägna allmänna intresset överväger olägenheterna för de enskilda, 4 kap 36 § PBL.

Stadsledningskontoret
Juridiska avdelningen

105 35 STOCKHOLM
Telefon 08-50829747
Växel 08-50829000
Fax 08-50829670
eva.granbohm@stockholm.se
stockholm.se

Beträffande vad som anförs av ägaren till Fiskaren Mindre 15 om möjligheten att bygga nya källarvåningar kan sägas följande. Fastigheten berörs av en inskränkning för ledningsrätt under mark. Inskränkningen för fastighetsägarens berör ett område drygt 30 meter under marknivån. Kommunens bedömning är att

inskränkningen inte på något vis försämrar fastighetsägaren möjligheter att anordna källare, förråd eller garage under mark.

Alternativa placeringar

Under planarbetet och i överklagandena har anförts att kommunen hade kunnat välja andra lösningar för en bussterminal vid Slussen. Det bestrids.

I ärendet har kommunen redovisat att valet av placering och utformning av bussterminalen bygger på ett omfattande utredningsmaterial och att kommunen har valt den lösning som bäst tillgodoser kollektivtrafikens intresse och samtidigt är fördelaktigt med hänsyn till bland annat miljökonsekvenser och påverkan på stadsmiljön. Som underlag för sitt ställningstagande har kommunen jämfört flera alternativ för att tillgodose syftet med planen och valt den lösning som med hänsyn till en mängd olika intressen sammantaget bedömts vara mest lämplig, se bland annat alternativredovisningen i MKB². Sammantaget har nio olika alternativ bedömts, se sidan 8 i Tyréns rapport. De bedömda alternativen är följande.

- Bussterminal i Katarinaberget
- Bussterminal under Stadsgårdsleden
- Bussterminal ovan Stadsgårdsleden
- Bussterminal på platsen för Birkaterminalen
- Bussterminal under Katarinavägen
- Bussterminal på Stadsgårdsleden på mark
- Bussterminal på Stadsgårdsleden i två plan
- Bussterminal under KF-huset
- Bussterminal i befintligt läge (Plan B)

Under den sammanvägda bedömningen under punkt 6 på sidan 65 i Tyréns rapport, anges följande.

”Den sammanvägda bedömningen är att alternativet i Katarinaberget är det lämpligaste alternativet. Detta främst på grund av att lokaliseringen är ett av de alternativ som ger minst negativa konsekvenser för miljön, den ger möjlighet till god komfort för resenärer och personal samt att den inte i någon

² Alternativredovisning bussterminal vid Slussen upprättad av Tyréns 2016-09-22.

betydande grad konkurrerar med annan markanvändning i Slussenområdet. Alternativet i Katarinaberget är också det enda studerade alternativ där man kan tillgodose kapacitetsbehovet av hållplatser i terminalen.”

Kommunen har i första hand utgått från de grundläggande bestämmelserna om markhushållning i 2 kap PBL och bedömningen av alternativens konsekvenser i olika avseenden. Kommunens bedömning är att beslutet ryms inom det handlingsutrymme som PBL ger.

Att det tidigare funnits en bussterminal i annat läge vid Slussen är inte relevant för prövningen av den nu aktuella detaljplanen. Enligt den lagakraftvunna detaljplanen för Slussen ska Slussen byggas om på ett sätt som innebär att den tidigare bussterminalen måste rivas. Frågan om bussterminalen ska ligga på den gamla platsen är således redan avgjord genom den lagakraftvunna planen.

Detaljplaneområdet bedöms varken påverka Stockholms hamn, vägarna 222 och 260, Saltsjöbanan eller farledens funktion. Byggtiden innebär en viss påverkan på Saltsjöbanan vars slutstation förlagts till Henriksdal under byggtiden. Vidare är Katarinaberget det enda studerade alternativ som kan tillgodose kapacitetsbehovet av hållplatser i terminalen. Övriga studerade alternativ är sämre också ur ett kommunalekonomiskt perspektiv eftersom övriga alternativ skulle komma att påverka tiden för genomförandet av detaljplanen för Nya Slussen vilket skulle medföra stora såväl praktiska som ekonomiska konsekvenser.

Beträffande bussterminalens dimensionering har kommunen utgått från det av landstinget beräknade behovet av antal bussplatser.

Egendomsskyddet

Regeringsformens bestämmelse i 2 kap 15 § om egendomsskydd anger följande.

”Vars och ens egendom är tryggad genom att ingen kan tvingas avstå sin egendom till det allmänna eller till någon enskild genom expropriation eller något annat sådant förfogande eller tåla att det allmänna inskränker användningen av mark eller

byggnad utom när det krävs för att tillgodose angelägna allmänna intressen.

Den som genom expropriation eller något annat sådant förfogande tvingas avstå sin egendom ska vara tillförsäkrad full ersättning för förlusten.”

Det synes vara ostridigt att behovet av bussdepån är ett sådant angeläget allmänt intresse som regeringsformen syftar på. Utredningarna visar också att bussdepån krävs just på den aktuella platsen. Det innebär att detaljplanen inte står i strid mot regeringsformens bestämmelse. Ersättning till fastighetsägarna vid ett inlösenförfarande enligt PBL kommer att utgå i enlighet med expropriationslagens värderingsregler alternativt genom frivilliga överenskommelser.

Regler om tvångsförvärv av mark finns i expropriationslagen (ExL). Bland annat finns en bestämmelse som innebär att expropriation inte får ske om *ändamålet lämpligen bör tillgodoses på annat sätt eller olägenheterna av expropriationen från allmän och enskild synpunkt överväger de fördelar som kan vinnas genom den*, 2 kap 12 § ExL. Formuleringen anses innebära att speciallagstiftning normalt har företräde framför ExL, exempelvis när en fråga prövats i detaljplan. Det står klart att expropriation för legitima allmänna intressen och med full ersättning till ägaren för förlusten är förenlig med egendomsskyddet i första tilläggsprotokollet till Europakonventionen – se bland annat i Högsta domstolens dom den 16 maj 2013 i mål nr T 5746-10, sidan 6.

Av vad som framgått ovan saknas förutsättningar att hävda att ändamålet med detaljplanen rimligen kan tillgodoses på annat sätt än genom en placering i Katarinaberget. Fördelarna ur allmän synpunkt överväger olägenheterna för de berörda fastighetsägarna.

Fastighets AB Fiskargatan och Brf Höga Stigen Större 17 har begärt anstånd med att inkomma med bevis tills kommunen bekräftat om och i vilken utsträckning ett antal påstådda sakförhållanden är ostridiga eller inte. Kommunen anser att begäran är obefogad. Alla väsentliga sakförhållanden har redovisats i plankarta, planbeskrivning och övriga handlingar i ärendet varför kommunen hänvisar till dessa.

Bussterminalens utformning med hänsyn till olycksrisker

Under planarbetet och i flera av överklagandena har det ifrågasatts om bussterminalen kan utformas så att den blir säker med hänsyn till risken för olyckor, främst genom brand. Bland annat hänvisas till att detaljplanen inte tillräckligt omfattande redovisar detaljer i anläggningens brandskydd och utrymningsvägar.

Kommunen vill särskilt framhålla att riskaspekterna har utretts väl och i större omfattning än vad som är brukligt i detaljplaneskedet. Byggnadsverks utformning med hänsyn till bland annat brandskydd är en av huvudfrågorna som bevakas och kontrolleras vid bygglov och beslut om startbesked. Den blivande terminalen utgör en lovpliktig åtgärd, i termer av bergrum, enligt 6:1 § plan- och byggförordningen, när det gäller vistelseytor där människor kan uppehålla sig. Utöver lovprövningen görs en så kallad analytisk dimensionering avseende risk och hälsa i samband med projektering av brandskyddet, det vill säga inom ramen för tekniskt samråd och startbeskedsprövningen (byggkontrollen enligt 10 kap. PBL).

Parallellt med PBL gäller också lagen om skydd mot olyckor (2003:778), LSO, som bland annat ger grund för ingripande med förelägganden att vidta åtgärder om det finns brister i anläggningen ur säkerhetssynpunkt.

Kommunen anser att de omfattande riskanalyserna med mera som utgör underlag för detaljplanen visar att detaljplanen kommer att kunna genomföras utan risk för människors hälsa eller säkerhet samt att detaljplanens bestämmelser ger utrymme för fortsatt arbete med säkerhetsfrågorna under den fortsatta detaljprojekteringen av anläggningen inför bygglov och startbesked. Detaljplanens utformning ger även utrymme för att anpassa säkerhetslösningar med hänsyn till sådana förändringar som kan bli aktuella när anläggningen tas i drift, exempelvis med avseende på fordonens konstruktion, val av drivmedel och den tekniska utformningen av utrymningsanordningar och ventilationssystem.

Kommunen och Stockholm läns landsting, SLL, har träffat ett avtal om genomförande av ett säkerhetskoncept, "Avtal om säkerhet i ny bussterminal i Katarinaberget". Enligt avtalet åtar

sig kommunen att bygga terminalen och överlämna anläggningen till SLL. Avtalet reglerar ansvars- och kostnadsfördelningen för att terminalen byggs med lämplig säkerhet samt att utformningen av säkerhetsåtgärder ska följa ett särskilt säkerhetskoncept och en systemhandling. Vid överlämnandet ska verifiering utföras för att säkerställa att säkerhetsmålet klaras. Efter överlämnandet åtar sig SLL att ansvara för drift och underhåll för att bibehålla säkerhetsnivån på anläggningen. Vidare har SLL åtagit sig att arbeta för ständiga förbättringar av säkerheten i terminalen i enlighet med det som redovisats i detaljplanen.

För inbyggda bussterminaler eller liknande anläggningar av denna karaktär finns inte säkerhetsmål fastlagda varken i nationella eller lokala riktlinjer eller enligt praxis. Kommunen och SLL har därför valt att utforma ett säkerhetskoncept med utgångspunkt från projektspecifika säkerhetsmål som kommunen låtit utreda. Jämförelser har gjorts med vägtunnlar eftersom det i det här fallet har varit det som mest liknat den tänkta anläggningen. Säkerheten blir högre i anläggningen än vad som anges som säkerhetsmål för svenska och utländska moderna vägtunnlar. Samråd angående säkerhetsmålet har skett med Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvaret.

Säkerhetskonceptet har utformats för att skapa förutsättningar för en trygg utrymning med exempelvis sprinklersystem för att begränsa en brand och förhindra spridning mellan bussar, brandgasventilation för att skapa en rökfri miljö, flera oberoende utrymningsvägar, övertryck i vänthallen för att hindra att brandgaser läcker in i detta utrymme, för att nämna några åtgärder som kommer att vidtas.

I samband med dimensionering av brandgasventilationen kommer det att säkerställas att brandgaserna sugts ut i tillräcklig omfattning, det vill säga både att det går tillräckligt snabbt samt att det finns tillräcklig flätkapacitet för att inte personer skall drabbas av rök/brandgas under utrymningen. Reglering av sådana åtgärder är inte avsedd att ske genom planbestämmelser utan bevakas vid bygglov och i kontrollprogram enligt startbesked. I Boverkets byggregler (BFS 2011:6) finns funktionskrav som ska ligga till grund för anläggningens detaljutformning och som innebär att utrymning ska kunna ske innan skadliga förhållanden uppstår. Dessa byggregler kommer att följas.

Anläggningen planeras bli utformad med väl upplysta nödutgångar och det kommer att finnas oberoende utrymningsvägar vilket innebär att om en brand skulle blockera en utrymningsväg finns det flera andra utrymningsvägar att bege sig mot. Samma krav på god utrymningssäkerhet ställs i denna anläggning som i andra kollektivtrafiknoder, till exempel i Citybanans plattforms- och stationsutrymmen och andra stora offentliga byggnader och anläggningar.

Vidare kommer glasdörrar att byggas mellan vänthallen och bussarnas uppställningsplatser. Glasdörrarna kommer att vara öppningsbara så att personer som befinner sig på eller intill bussarna kommer att ha möjlighet att utrymma in i vänthallen. De kommer också att ha möjlighet att välja andra utrymningsvägar. Vänthallen är övertrycksatt i förhållande till busskörytan, vilket innebär att om dörrarna öppnas läcker inte någon brandgas in mot de resenärer som befinner sig i vänthallen. En brand i denna miljö med så stora lokaler och god ventilation kommer att under mycket lång tid vara bränslekontrollerad. Det innebär att effektutvecklingens storlek inte kommer att öka om mer luft tillförs, utan det är mängden bränsle som avgör brandens storlek. Brandgaserna kommer att ventileras ut med hjälp av brandgasventilationen så att brandgaserna inte kommer att besvära personer i busskörytan eller vänthallen.

Viss normalventilation kommer alltid att vara igång för att se till att luftkvaliteten är bra. Ventilationen dimensioneras för att klara en god luftkvalitet enligt gällande normer. Hygieniska gränsvärden kommer följas i personalutrymmen. Trafikytorna kommer att skiljas från passagerar- och personalutrymmen. Övertrycket i vänthallen försvårar att luft från trafikytorna läcker in och luftkvaliteten vid trafikytorna kommer att följa gällande arbetsmiljöregler.

Utrymningsvägarnas bredd är väl tilltagna och överstiger med marginal den minimibredd som krävs i Boverkets byggregler. I likhet med andra byggnader och anläggningar kommer många dörrar och kommunikationsstråk att samnutnyttjas både som utrymnings- och insatsvägar. I denna anläggning kommer, utöver dessa gemensamma insats- och utrymningsvägar, finnas ett för räddningstjänsten exklusivt insatstrapphus där busskörytan kan nås direkt. Dessutom kommer det finnas möjlighet att kontrollera

den räddnings-/utrymningshiss som kommer att finnas från en utrymningsplats i nära anslutning till bussterminalen.

Planprocessen och planhandlingarna

Några överklaganden innehåller kritik mot planprocessen och särskilt samrådsarbetet samt av att planhandlingar och annat beslutsunderlag har ansetts vara missvisande och svårtolkat.

PBL ställer inga särskilda krav på samrådsmöten eller hur sådana ska utformas, utan lagen ger kommunen utrymme att själv avgöra vilken form som är lämpligast. Vidare finns inte någon skyldighet att upprätta ett särskilt program utan det kan upprättas om kommunen bedömer att det behövs för att underlätta detaljplanearbetet, 5 kap 10 § PBL. Det har kommunen bedömt att det inte gör.

Kommunen har lagt ned stora resurser på att löpande informera om projektet och planarbetet, via kommunens webbsidor, utställningar och olika möten. Under det formella plansamrådet enligt PBL:s krav har kommunen valt att genomföra samrådsmöte i form av öppet hus under viss tid. Öppethus-samrådsmöte innebär att samrådet ordnas som en utställning med flera bemannade stationer där besökare kan ta del av förslaget och ställa frågor eller lämna synpunkter. Det är en samrådsform som kommunen allt oftare använder och som ger bättre förutsättningar att få till stånd en dialog med många personer, även sådana som inte är bekväma med att tala inför stora församlingar. Vid öppethus-samrådsmötet fanns även ett bildspel som besökarna kunde titta på själva eller tillsammans med en av kommunens 20 representanter och då få planförslaget presenterat för sig.

Detaljplanen avser en omfattande och mycket komplicerad undermarksanläggning i flera nivåer. Detaljplanens plankarta och de särskilda plankartorna med fastighetsindelningsbestämmelser är juridiska dokument som ska reglera anläggningen och som kan vara svåra att förstå. Därför finns planbeskrivningen och illustrationer för att öka förståelsen.

Stadsledningskontoret
Juridiska avdelningen

105 35 STOCKHOLM
Telefon 08-50829747
Växel 08-50829000
Fax 08-50829670
eva.granbohm@stockholm.se
stockholm.se

Revisionsföretaget PWC har på uppdrag av revisionskontoret i Stockholms kommun genomfört en granskning av dialogen med medborgare i projektet Nya Slussen, såväl med avseende på

exploateringsnämnden som med stadsbyggnadsnämnden. Syftet med granskningen har varit att bedöma om dialogen med medborgarna i projektet sker enligt kommunens riktlinjer och lagstiftning. Inom uppdraget har även samrådsförfarandet i planprocessen för bussterminalen ingått. I PWC:s rapport anföras bland annat följande.

”Utifrån våra iakttagelser bedömer vi att PBL:s krav på dialog med medborgare i planprocessen för detaljplanen kring bussterminalen i Katarinaberget har följts. Formerna för hur samrådet ska ske detaljregleras inte i lag annat än vilka kommunen ska samråda med. Av intervjuerna framgår att kommunen har hållit samråd med berörda sakägare enligt den fastighetsbeteckning som stadsmättningsavdelningen på stadsbyggnadskontoret tagit fram. Utöver de lagstadgade kraven har exempelvis ett samrådsmöte hållits.” (Citat ur rapporten Granskning av dialogen med medborgare i projektet Nya Slussen, Stockholm Stad, februari 2017, PWC)

De justeringar som har gjorts efter granskning har varit förtydliganden och utvecklade illustrationer som inte förändrar detaljplanen i sak. Det innebär att planförslaget inte har ändrats väsentligt efter granskningen och att någon ny granskning, enligt 5 kap 25 § PBL, inte har behövt genomföras.

Vissa klaganden har också gjort gällande att det är fel att hantera bussterminalen i Katarinaberget i en separat detaljplan. Det är kommunen som bestämmer hur en detaljplan ska avgränsas och det finns inga hinder att låta bussterminalen omfattas av en separat detaljplan. Se bland annat Svea hovrätts, Mark- och miljööverdomstolen, dom den 27 september 2013 i mål P 11451-12.

Sammanfattning

Den sammanvägda bedömningen är att Katarinaberget är det lämpligaste alternativet och den lämpligaste lokaliseringen för anläggande av en bussterminal vid Slussen. Detta främst på grund av att lokaliseringen är ett av de alternativ som ger minst negativa konsekvenser för miljön, möjlighet till god komfort för resenärer och personal samt inte i någon betydande grad konkurrerar med annan markanvändning i Slussenområdet. Katarinaberget är det alternativ som på lämpligast sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska

miljön. Det valda alternativet innebär endast små negativa konsekvenser på kulturmiljön och riksintresset för innerkommunen.

Nya Slussen kommer att stå klar år 2025 och bussterminalen beräknas vara färdigställd under 2023-2025. Det är av stor vikt att bussterminalen färdigställs så snart som möjligt i sitt permanenta läge för att klara kollektivtrafikförsörjningen till Ostsektorn.

Det är således av angeläget väsentligt intresse för allmänheten att bussterminalen kommer till stånd. Detta ska vägas mot det enskilda intresset, för de berörda fastighetsägarna, att behöva avstå från utrymme under mark. Av genomförandedelen i planbeskrivningen framgår att konsekvenserna för fastighetsägarna är begränsade. Det allmänna intresset överväger därför det enskilda intresset. Ianspråktagandet av utrymmet i Katarinaberget krävs för att tillgodose detta angelägna allmänna intresse. Den regionala och den lokala alternativstudien visar tillsammans att ändamålet med bussterminalen inte lämpligen kan tillgodoses på annat sätt.

Utdrag ur protokoll fört vid kommunstyrelsens sammanträde
onsdagen den 18 oktober 2017.

NACKA TINGSRÄTT
Mål nr 3

INKOM: 2017-10-19
MÅLNR: P 2576-17

Justerat den 18 oktober 2017

Anslaget den 19 oktober 2017

Karin Wanngård
Joakim Larsson
Daniel Helldén

§ 16

PM: Prövning i mark- och miljödomstolen av kommunfullmäktiges beslut den 20 mars 2017, § 29, "Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54"

Yttrande till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen, mål nr P 2576-17

Svarstid den 19 oktober 2017

Dnr 120-289/2017

Beslut

1. Till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen överlämnas yttrande i mål nr P 2576-17 enligt stadsledningskontorets förslag, bilaga 1 till promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Ärendet

Kommunstyrelsen behandlar ett ärende om prövning i mark- och miljödomstolen av kommunfullmäktiges beslut den 20 mars 2017, § 29, "Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54".

Borgarrådet Mogert redovisar ärendet i **promemoria 2017:218**.

Beslutsordning

Ordföranden konstaterar att det finns ett förslag till beslut och det är borgarrådsberedningens förslag. Ordföranden finner att kommunstyrelsen beslutar enligt borgarrådsberedningens förslag.

Vid protokollet

Ulrika Gunnarsson

PM 2017:218 RII (Dnr 120-289/2017)

NACKA TINGSRÄTT
Avdelning 3

INKOM: 2017-10-19
MÅLNR: P 2576-17
AKTBIL: 131

Prövning i mark- och miljödomstolen av kommunfullmäktiges beslut den 20 mars 2017, § 29, "Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54"

Yttrande till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen,
mål nr P 2576-17

Svarstid den 19 oktober 2017

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen överlämnas yttrande i mål nr P 2576-17 enligt stadsledningskontorets förslag, bilaga 1 till promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Roger Mogert anför följande.

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 20 mars 2017 att anta detaljplan för bussterminalen vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54. Beslutet har överklagats till mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt av ett antal fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, privatpersoner samt av de ideella föreningarna Bevara Slussen, Södermalmsparkernas vänner och Nacka miljövårdsråd. Mark- och miljödomstolen beslutade den 16 juni 2017 att avvisa privatpersonernas överklaganden samt att avvakta med ställningstagande i frågan om rätten för de ideella föreningarna att överklaga. Sammanfattningsvis framförs i överklagandena synpunkter på säkerhetsrisker, påverkan på miljön, olägenheter för de omkringboende samt att ianspråktagande av bergrummet mot fastighetsägarnas vilja innebär ett ingrepp i det grundlagsreglerade egendomsskyddet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Mina synpunkter

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Till Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen överlämnas yttrande i mål nr P 2576-17 enligt stadsledningskontorets förslag, bilaga 1.

2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 12 oktober 2017

ROGER MOGERT

Bilaga

Yttrande i mål nr P 2576-17

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Kommunfullmäktige beslutade den 20 mars 2017 att anta detaljplan för bussterminalen vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54. Beslutet har överklagats till mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt av ett antal fastighetsägare, bostadsrättsföreningar, privatpersoner samt av de ideella föreningarna Bevara Slussen, Södermalmparkernas vänner och Nacka miljövårdsråd. Mark- och miljödomstolen beslutade den 16 juni 2017 att avvisa privatpersonernas överklaganden samt att avvakta med ställningstagande i frågan om rätten för de ideella föreningarna att överklaga. Sammanfattningsvis framförs i överklagandena synpunkter på säkerhetsrisker, påverkan på miljön, olägenheter för de omkringboende samt att ianspråktagande av bergrummet mot fastighetsägarnas vilja innebär ett ingrepp i det grundlagsreglerade egendomsskyddet.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 oktober 2017 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontorets synpunkter framgår av bifogat förslag till yttrande, bilaga 1. I huvudsak innebär det att kommunen gjort en riktig bedömning såväl av att detaljplanen tillkommit i laga ordning som att den intresseavvägningen mellan olika intressen som ska göras varit riktig och att det därför saknas skäl att upphäva detaljplanen. Kommunen yrkar att mark- och miljödomstolen avslår överklagandena och fastställer detaljplanen i dess helhet.