

Förvaltningsrätten i Stockholm
Avdelning 7

Yttrande i mål nr 725-26

Förvaltningsrätten har berett Stockholms stad genom dess kommunstyrelse (härefter Staden) tillfälle att yttra sig över vad klaganden anför i aktbilagorna 41-47 (inkom till förvaltningsrätten 2026-04-27), 21-33 (inkom till förvaltningsrätten 2026-02-10) och 37-38 (inkom till förvaltningsrätten 2026-04-13).

Staden vidhåller och hänvisar till vad som tidigare anförts samt får därutöver anförda följande.

1. Inledning

Det följer av 13 kap 7 § kommunallagen (KL) att vid prövningen av överklagandet får domstolen inte beakta andra omständigheter än sådana som klaganden har hänvisat till *före* överklagandetidens utgång. Då det ankommer på den klagande kommunmedlemmen att visa att beslutet är olagligt är domstolen också förhindrad att beakta sådana eventuella felaktigheter hos beslutet som domstolen själv upptäcker, eller som framkommer på annat sätt, t.ex. genom kommunens yttrande i målet.

Enligt anslagsbeviset var det överklagade beslutet anslaget på kommunens anslagstavla från 2025-12-23 och överklagandetiden löpte därmed ut i mitten av januari 2026. Vad klaganden anför efter överklagandetidens utgång i de kompletterande skrifterna (aktbilagorna 21-33, 37-38 och 41-47) utgör enligt Stadens uppfattning enbart nya omständigheter som inte ska beaktas i målet. Bl a anføres omfattande nya omständigheter kopplat till avtalet om säkerhet som tecknades 2017. Staden bemöter dock i detta yttrande alla klagandens påståenden utan att därigenom vitsorda att dessa ska beaktas i målet.

Det överklagade beslutet avser ett bemyndigande för exploateringsnämnden att ingå ett fastighetsöverlåtelseavtal avseende överlåtelse av fastigheten Södermalm 7:89 med den däri belägna bussterminalen i enlighet med följande:

”Exploateringsnämnden bemyndigas att överlåta fastigheten Södermalm 7:89 till Region Stockholm, eller till av Region Stockholm helägt bolag, i enlighet med vad som framgår av utlåtet”

Det är således fråga om ett avgränsat bemyndigande förenat med lämpliga direktiv avseende en civilrättslig fastighetsöverlåtelse till en annan myndighet.

Beslutet är slutpunkten på en lång process som startade med en av kommunfullmäktige godkänd finansieringsöverenskommelse avseende byggande av bussterminalen i Katarinaberget 2014 (nedan benämnd anläggningen eller bussterminalen/terminalen), fortsatte via en systemhandling 2014 avseende anläggningens utformning, ett genomförandavtal avseende de närmare detaljerna för byggnationens genomförande 2016, externa och interna utredningar, samråd och granskning inför antagande av en detaljplan för möjliggörande av byggnationen 2017 (i vilken process det specifika säkerhetsmålet utgjorde bilaga 16 till kommunfullmäktiges ärende och säkerhetskonceptet för anläggningen omnämndes på s. 6 under remissammanställningen som en av de utredningar/handlingar som utgjort underlag till planen).

Därefter följde överklagande av detaljplanen som avslogs av domstolen 2018. Bygglov söktes för anläggningen, startbesked erhöles och entreprenader för anläggningens utförande upphandlades. Anläggningen går nu mot sitt slutliga färdigställande och ska övergå i ett driftskede genom en fastighetsöverlåtelse till Region Stockholm eller av Region Stockholm helägt bolag.

Dessa olika steg kommer att belysas i det följande med slutsatsen att det beslut som nu laglighetsprövas endast är en följd av en rad beslut och ställningstaganden som redan gjorts längs vägen, d v s de invändningar som klaganden har fört fram mot beslutet avser sådana bedömningar som har prövats i annan ordning än genom det nu överklagade beslutet.

De frågor som exploateringsnämnden bemyndigats att slutförhandla med köparen (d v s Region Stockholm eller av Region Stockholm helägt bolag) är sådana som inte kräver ett ställningstagande från kommunfullmäktige utan snarare är en formalisering och fullföljd av redan fattade beslut och ställningstaganden i den process som lett fram till överlåtelsen. Därmed saknas skäl för att anse att beslutet inte tillkommit på ett lagligt sätt eller att det annars strider mot lag.

2. Bakomliggande beslut och ställningstaganden

Bussterminalen beslutades av kommunfullmäktige i Stockholms kommun redan år 2014 genom den s k finansieringsöverenskommelsen, se lagakraftvunnet beslut och avtal i bilaga 1.

I kommunstyrelsens utlåtande 2015:37 RI (Dnr 003-1065/2014) kopplat till beslutet framgår bl a att *"Expertgruppen bedömde även att bussterminalens dimensionering bedömts på ett bra sätt, samt att vissa frågor så som säkerhet och alternativa placeringar måste klargöras i detaljplanen."* Det kan således konstateras att det redan i detta ärende förutsattes att frågor om säkerhet och alternativa placeringar skulle hanteras inom ramen för den kommande detaljplaneprocessen.

Av den godkända överenskommelsen framgår vidare bl a att parterna ska utarbeta ett särskilt genomförandeavtal som närmare ska reglera bl a byggandet av den nya bussterminalen och genom beslutet (se beslutspunkt 4) medgavs exploateringsnämnden rätt att teckna erforderliga genomförandeavtal.

Genomförandeavtal för ny- och ombyggnadsarbeten i anslutning till Slussen tecknades sedan mellan parterna 2016-12-21, se aktilaga 46, och har godkänts i exploateringsnämnden genom lagakraftvunnet beslut. I avtalet anges att en ny detaljplan för bussterminalen är under framtagande, "Detaljplan för Bussterminal vid Slussen, del av Södermalm 7:87 m fl i stadsdelen Södermalm", S-Dp/TDp 2014-12434 samt att inför och i samband med genomförandet av Slussenprojekten behöver bl a ett avtal om överlåtelse av 2D-fastighet, inklusive 3D-utrymme för bussterminalen tecknas.

Det framgår också av genomförandeavtalet att definitionen av bussterminalens slutliga funktion och utformning är ett samarbetsprojekt mellan Staden och Regionen där utgångspunkten är en systemhandling från 2014 och den kommande detaljplanen för bussterminalen. Därutöver framgår att det fortsatta projekteringsarbetet syftar till att inarbeta gällande och tillämpliga myndighetskrav m m. I avtalets § 16 anges att Region Stockholm eller det av Region Stockholm helägda bolag som regionen anvisar, ska äga anläggningen och den fastighet som bildas för bussterminalen. Regionens övertagande av ägande av bussterminalen ska enligt avtalet ske i samband med en särskild övertagandebesiktning, som enligt avtalet anges avse en besiktning av utförandet och funktionsprovning av anläggningen.

Kommunfullmäktige beslutade om ny detaljplan för bussterminalen 2017-03-20, se beslut i bilaga 2.

Av kommunstyrelsens utlåtande 2017:63 RII, Dnr 120-289/2017 ("Utlåtandet"), bilaga 3, som behandlades i kommunfullmäktige framgår att det projektspecifika säkerhetsmålet redovisades för kommunfullmäktige redan vid antagandet av detaljplanen för bussterminalen 2017-03-20, se bilaga 16 till Utlåtandet.

Av bilaga 3 och bilaga 4 (som innehåller Planbeskrivning (bilaga 10 till Utlåtandet), Granskningsutlåtande (bilaga 11 till Utlåtandet), Samrådsredogörelse (bilaga 12 till Utlåtandet), Projektspecifikt säkerhetsmål (bilaga 16 till Utlåtandet), Riskbedömning som underlag till MKB (bilaga 17 till Utlåtandet), Slussen oberoende granskning BRIAB (bilaga 18 till Utlåtandet), WSP:s bemötande av BRIAB:s granskningssynpunkter (bilaga 19 till Utlåtandet), Slussen oberoende granskning av BRIABs komplettering (bilaga 20 till Utlåtandet), Slussen tredjepartsgranskning Bussterminalen Brandskyddslaget (bilaga 21 till Utlåtandet) och Brandtekniskt utlåtande Slussen (bilaga 23 till Utlåtandet)) framgår att frågan om säkerhet i bussterminalen var en av frågorna som utreddes under framtagandet av detaljplanen och redovisades utförligt i kommunfullmäktiges ärende 2017-03-20.

Det framgår av Utlåtandet (se s. 6) att följande utredningar och handlingar utgjorde underlag till detaljplanen:

- Regionala alternativ för bussterminal för ostsektorn, 2016-02-03, Stockholm läns landsting.
- Miljökonsekvensbeskrivning för detaljplan bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 mfl. 2016-09-23, rev. 2016-12-13 Tyrens
- Alternativredovisning bussterminal vid Slussen, 2016-09-22, Tyrens
- Trafikbullen Bussterminalen Slussen, 2016-05-04. Tyrens
- Luftkvalitetsutredning för bussterminal vid Slussen. Spridningsberäkningar för halter av partiklar (pm10) och kvävedioxid (no2) år 2030. 2016-01. SLB analys
- Riskbedömning som underlag för MKB. Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. 2016-09-20, rev. 2016-12-09, WSP. Inklusive, Appendix A, Riskanalys avseende bussar med fordonsgas i bussterminal, 2016-09-20, WSP
- Brandtekniskt utlåtande avseende fastighetsbildning 3D fastighet för bussterminal, Katarinaberget Slussen, 2016-09-21, Risktec.
- Bussterminal Slussen - Påverkan på kulturvärden, 2016-09-22, Tyrens.

- PM Ingenjörsgelogisk prognos, 2014-08-29 (rev. 2016-09-02), WSP
- **Projektspecifikt säkerhetsmål, 2016-04-15, Stockholm stad och Trafikförvaltningen**
- **Säkerhetskoncept, tekniskt underlag för detaljplan, 2016-09-20, WSP**
- Slussen bussterminal VISSIM, 2016-09-06, SWECO
- Oberoende granskning av riskbedömning och säkerhetskoncept, 2016-12-13, Briab
- Bemötande av Briabs granskningssynpunkter, 2016-12-19, WSP
- Oberoende granskning av riskbedömning och säkerhetskoncept (komplettering), 2016-12-20, Briab
- Tredjepartsgranskning underlag detaljplan - brand/risk, 2016-12-16, Brandskyddslaget.

Vidare framgår av s.12 i Utlåtandet att (understrykningarna och fetmarkeringar är gjorda i detta yttrande) ”*Planförslaget sändes ut på granskning under perioden 2016-10-19 - 2016-11-16. Under granskningen inkom 145 yttranden. Under granskningen har synpunkter berört frågor gällande **risk och säkerhet**. Det har handlat om risker för brand som förknippas med bussar drivna med fordonsgas. Om händelseförloppet vid brand och explosionsrisker i ytor där det vistas människor. Det har även framförts åsikter om oro för utrymning ur terminalen i händelse av en brand och räddningstjänstens insatser. Bussterminalen är en avancerad anläggning som inte kan jämföras med någon annan bussterminal i landet. Därför tog staden och Landstinget fram **ett specifikt säkerhetsmål** för bussterminalen. För att klara säkerhetsmålen och kraven som ställs måste ett flertal tekniska installationer finnas tillsammans med organisatoriska åtgärder som genomförs av verksamhetsutövaren innan terminalen kan tas i drift.*”

Av planbeskrivningen framgår vidare bl a på s. 5 att ”*En riskbedömning har gjorts som visar att risknivån inte är försumbar, men att den kan reduceras till acceptabla nivåer. Risker i planförslaget uppkommer främst på grund av trafikeringen med fordonsgasdrivna bussar i bussterminalen under mark.*”

På s.14 i planbeskrivningen anges därefter (understrykningarna och fetmarkering är gjorda i detta yttrande) ”*Riskerna består främst av brand och explosion. Ett **säkerhetskoncept** har tagits fram som anger principerna för de riskreducerande åtgärderna som ska ingå i kommande detaljprojektering. Ett **säkerhetsmål** har tagits fram som används för att bedöma anläggningens säkerhet och för att försäkra sig om att säkerhetskonceptet är ändamålsenligt.*”

Planbeskrivningen redogör ytterligare för säkerhetsmålet på s.47 och på s.53, under rubriken "Risk och säkerhet", där det anges följande:

"Säkerhetsmål för människors liv och hälsa

Säkerhetsmålet är ett kvantitativt mål för arbetet med personsäkerhet i bussterminalen. För denna typ av anläggning finns inte specifika mål angivna från myndigheter och praxis inom området är starkt begränsat. I Sverige finns heller inte några övergripande säkerhetsmål för olika sektorer eller branscher, t.ex. transportsektorn eller kemiindustrin, som direkt kan tillämpas. Tidigare erfarenheter från andra länder visar även att när säkerhetsmål uttryckts som risknivåer kan variationen vara stor mellan olika sektorer.

Säkerhetsmålet för projektet har kvantifierats genom riskacceptanskriterier för riskmåttén individ- och samhällsrisk. Kvantifiering bygger på en omfattande genomgång och jämförelse med riskacceptanskriterier för andra typer av anläggningar och verksamheter inom andra sektorer både nationellt och internationellt. En rimlighetskontroll har utförts vilken visar på att säkerhetsmålets risknivå är lägre eller i samma storleksordning som för många andra motsvarande risker i samhället, t.ex. i andra transportsystem.

För mer information se utredningen: Riskbedömning som underlag för MKB. Bussterminal för Nacka- och Värmdöbussarna i Katarinaberget. 2016-12-09 WSP"

Granskningsutlåtandet (bilaga 11 till Utlåtandet) daterat 2016-12-22 redogör för bl a samrådet och synpunkter inkomna under granskningen.

På s. 13 i granskningsutlåtandet redogörs för synpunkter från Länsstyrelsen i Stockholm. Där framgår bl a att "Länsstyrelsen har inga invändningar mot att planen inte reglerar skyddsåtgärder mot olycksrisker. Däremot saknar Länsstyrelsen ett tydligt ställningstagande från kommunen gällande uppföljning av säkerhetsmålet och säkerhetskonceptet. Detta bedömer Länsstyrelsen har stor betydelse för att planens markanvändning ska vara lämplig utifrån risken för olyckor. I säkerhetskonceptet beskrivs flera åtgärder med formuleringar som innehåller bör eller kan. Det tolkar Länsstyrelsen som att det finns osäkerheter kring hur åtgärderna ska utformas och genomföras. Därför blir det särskilt viktigt att en utvärdering och uppdatering av anläggningens säkerhet sker mot säkerhetsmålet."

Denna synpunkt från Länsstyrelsen föranledde svaret att (se s. 14f) *”Det är inte detaljplanens uppgift att säkerställa att verksamhetsutövarens åtagande gällande säkerhetskonceptet efterlevs. Stadens tekniska åtagande som byggherre gällande åtgärder för risk och säkerhet är tvingande i ett flera lagar och förordningar bl.a enligt PBL 8:4, PBF 3:8 och 3:10. Bergrum för vänthall/stigschakt och liknande vistelsezoner under mark är lovpliktiga. Enligt LSO 5:2 så har tillsynsmyndigheten rätt att meddela de föreläggande och förbud som behövs om nödvändiga åtgärder gällande risk och säkerhet inte har vidtagits. Ett avtal mellan staden och landstinget avses slutas för att fördela ansvaret för ett genomförande av säkerhetskonceptet.”*

Ovanstående synpunkter från Länsstyrelsen föranledde senare att *”Avtal om säkerhet i ny bussterminal i Katarinaberget”* träffades mellan Staden och Region Stockholm 2017-02-21 (aktbilaga 43), mer om det nedan.

I anledning av synpunkter från Storstockholms brandförsvär angavs på s. 19 i granskningsutlåtandet att *”Genom en konstruktiv dialog har det under planens framtagande varit möjligt att tillvarata synpunkter och önskemål från SSBF för att förbättra förutsättningarna för att genomföra räddningsinsats och skapa goda möjligheter till en trygg och säker utrymning av terminalen i händelse av olycka, t ex brand. SSBF har dessutom involverats vid och lämnat synpunkter på det säkerhetsmål som preciserats för att på så vis tydliggöra vilken ambitionsnivå som projektet har avseende säkerhet. Detta är ett viktigt steg mot en mer transparent och målstyrd utformning av en plan och anläggning, vilket efterfrågats vid tidigare planarbeten, men där inga nationella och mycket begränsat med regionala/ lokala initiativ tidigare tagits.”*

Vidare anges på s.32-33 i granskningsutlåtandet att (understrykningar gjorda i detta yttrande) *”För denna typ av anläggning finns inte säkerhetsmål fastlagda varken i nationella eller lokala riktlinjer eller enligt praxis. Jämförelser har gjorts med vägtunnlar eftersom det i det här fallet har varit det som mest liknat den tänkta anläggningen. Eftersom det i dagsläget saknas explicita kriterier har projektet tagit fram en tydlig nivå som projektspecifikt säkerhetsmål. Säkerheten blir högre i anläggningen än vad som anges som säkerhetsmål för svenska och utländska moderna vägtunnlar. Syftet med detta är att vara transparent och tydlig samt för att undvika godtycke. En utförlig redovisning av förutsättningarna för säkerhetsmålet och vad det är baserat på presenteras i planhandlingen ”Projektspecifikt säkerhetsmål (C4-PM-800- 0901)”. Denna ordning gäller oavsett om ett specifikt säkerhetsmål presenteras eller om säkerheten blir implicit genom att enbart en teknisk lösning och ett planförslag presenteras. Med*

hjälp av ett tydligt säkerhetsmål som har samråtts med Länsstyrelsen i Stockholm och Storstockholms brandförsvaret och dessutom varit föremål för samråd med allmänheten och sakägare bedöms detta ge ett bra beslutsunderlag till beslutande politiker. Någon dubbelräkning av skyddsåtgärder finns inte i analyserna. Riskanalysen är genomförd förutsatt att de åtgärder som presenteras i säkerhetskonceptet genomförs. Dessutom lämnas förslag på ytterligare åtgärder som kan genomföras av driftsorganisationen för att sänka riskerna ytterligare, men dessa är inte beslutade och deras riskreducerande effekt är därför inte medtagen vid uppskattning och värdering av risknivån. Beräkningarna som ligger till grund för riskanalysen och den brandtekniska projekteringen är mycket omfattande. Internationella nationella experter har anlitats för att göra simuleringar av utsläpp och olycksförlopp med fordonsgas. Omfattande osäkerhetsanalys har gjorts av beräkningarna och en mycket omfattande kvalitetsgranskning har genomförts av flera oberoende instanser, bl. a. av den expertgrupp som Stockholm stad tillsatte för att göra en oberoende utvärdering av projektet som rapporterades i januari 2015. Projektet har även anlitat s.k. 3-partskontrollanter av resultaten. Ytterligare en oberoende granskning ska genomföras av planhandlingarna avseende risk och säkerhet. Risken för att personer i bussterminalen skadas eller omkommer av brandrök i körutrymmet är omsorgsfullt utrett, vilket beskrivs översiktligt i riskbedömningen. Ett omfattande säkerhetskoncept har utformats för att skapa förutsättningar för trygg utrymning, t ex 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. Konceptet redovisas mer i detalj i planhandlingarna. Vid dimensionering av utrymningssäkerhet (omfattar både utrymningskapacitet och flätkapacitet) enligt Boverkets byggregler utreds ett stort antal scenarier för att säkerställa att utrymning kan ske innan skadliga förhållanden uppstår. En sådan verifiering behöver även utföras när säkerhetssystem felfungerar.”

Även i övriga svar (se bilaga 11 och 12 till Utlåtandet) på ställda frågor under samrådet och granskningen framgår hur säkerhetskonceptet är utformat och hur dess genomförande tas om hand genom detaljplan, bygglov och driftsorganisationen under driftskedet.

Av bilaga 18 till Utlåtandet (Briab Brand & Riskingenjörer AB:s oberoende granskning daterad 2016-12-13) framgår på s.4 under rubriken ”Projektspecifikt säkerhetsmål (dokumentnr. C4-PM-800-0901)” att ”PM:et gällande det projektspecifika säkerhetsmålet syftar till att skapa en bedömningsgrund för riskpåverkan, vilken

sedan används när resultatet från riskbedömningen ska värderas. Säkerhetsmålet har tagits fram i samverkan mellan Stockholm stad och Trafikförvaltningen i Stockholms läns landsting, samt fastställts av Trafikförvaltningen, som är den framtida verksamhetsutövaren. I och med att detaljplanen antas kommer säkerhetsmålet även att fastställas av folkvalda beslutsfattare. Det föranleder att ev. otydligheter gällande säkerhetsmålet hanteras samt att innebörden av valt säkerhetsmål framgår i det beslutsunderlag som finns tillgängligt.”

Av det ovanstående framgår att säkerheten i bussterminalen har utretts under detaljplaneskedet och att det har funnits ett omfattande underlag kopplat till dessa frågor i det ärende som kommunfullmäktige tog ställning till 2017-03-20. Det har tydligt redovisats i detaljplaneärendet att det fanns ett framtaget säkerhetsmål (bilaga 16 till Utlåtandet) och att ett säkerhetskoncept utgjort underlag för planen. Dessa handlingar har därmed, även om inte säkerhetskonceptet utgjort en bilaga i detaljplaneärendet, utgjort en del av underlaget för kommunfullmäktiges ställningstagande till detaljplanen. Därmed är det tydligt att de omständigheter som klaganden tar upp i sitt överklagande kopplat till säkerheten i bussterminalen och utredning av dessa omständigheter redan redovisats för och tagits ställning till av kommunfullmäktige. Frågan om säkerhetsmålet beslutades av en behörig tjänsteperson hos Staden eller Region Stockholm saknar därmed betydelse.

Som nämnts ovan tecknades innan detaljplanen antogs ett ”Avtal om säkerhet i ny bussterminal i Katarinaberget” 2017-02-21, aktbilaga 43. Avtalet tecknades med anledning av de synpunkter som lämnades av Länsstyrelsen inför antagandet av detaljplanen. Det som framgår av avtalet är främst ett tydliggörande av att det redan finns ett framtaget säkerhetsmål och ett säkerhetskoncept för bussterminalen samt att terminalen ska byggas så att den har förutsättningar att uppfylla säkerhetsmålet. Det i avtalet angivna säkerhetsmålet fastställdes senare av kommunfullmäktige genom antagandet av detaljplanen (där det projektspecifika säkerhetsmålet utgjorde bilaga 16 såsom redogjorts för ovan), där även säkerhetskonceptet utgjorde underlag till detaljplanen. Avtalet var också villkorat av att kommande beslut om detaljplanen vann laga kraft senast 2020-12-31.

Vid överlämnandet av anläggningen till Region Stockholm eller till av Region Stockholm helägt bolag (vilket enligt genomförandavtalet ska ske genom en fastighetsöverlåtelse) ska enligt nämnda avtal om säkerhet en verifiering utföras för att säkerställa att anläggningen klarar säkerhetsmålet. Verifieringen innebär enligt avtalet att en kontroll ska göras av att

säkerhetskonceptets ingående delar finns på plats i terminalen och att de fungerar. En sådan kontroll av att en anläggning innehåller de delar som följer av ett säkerhetskoncept - som utgör underlag för detaljplanen – och att de fungerar är naturligtvis inte en fråga som ska underställas kommunfullmäktige. Tvärtom är det en teknisk kontroll som utförs av Staden och köparen av fastigheten i samband med att fastigheten (med bussterminalen) överläts till Region Stockholm eller av Regionen helägt bolag. Inte heller i övrigt innehåller avtalet någonting som hade behövt underställas exploateringsnämnden eller kommunfullmäktige för godkännande. Undertecknandet har därmed rätteligen gjorts som ren verkställighet kopplat till främst redan tecknat genomförandeavtal och kommande detaljplan.

Beslutet att anta detaljplanen överklagades till Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, som i dom 2018-02-02, se [bilaga 5](#), avslog överklagandena. Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen beslutade 2018-05-04 att inte ge prövningstillstånd.

I domen redovisas vad Staden anfört och på s. 11 under rubriken ”Terminalens utformning” framgår att *”Riskaspekterna har utretts väl och i större omfattning än vad som är brukligt i detaljplaneskedet. Den blivande terminalen utgör en lovpliktig åtgärd. Byggnadsverkets utformning med hänsyn till bland annat brandskydd är en av huvudfrågorna som bevakas och kontrolleras vid bygglov och beslut om startbesked. Det omfattande underlaget visar att detaljplanen kommer att kunna genomföras utan risk för människors hälsa eller säkerhet. Detaljplanens utformning ger utrymme för fortsatt arbete med säkerhetsfrågorna under den fortsatta projekteringen av anläggningen inför bygglov och startbesked. Säkerheten blir högre i anläggningen än vad som anges som säkerhetsmål för svenska och utländska vägtunnlar. Säkerhetskonceptet har utformats för att skapa förutsättningar för en trygg utrymning. Tryggheten säkerställs genom en rad åtgärder, bland annat dimensionering av brandgasventilation, sprinklersystem, brandceller, övertryck i vänthallen, alternativa utrymningsvägar, utrymningsvägarnas bredd, insatstrapphus exklusivt för räddningstjänsten och utrymnings-/räddningshiss. Boverkets byggregler kommer att följas.”*

Mark- och miljödomstolen konstaterar i sina domskäl på s. 17 att *”Flera av klagandena har anfört brister som är hänförliga till de riskbedömningar som gjorts för terminalen och de säkerhetslösningar som föreslås för att hantera konstaterade risker. Synpunkterna rör främst brandrisker, särskilt mot bakgrund av trafikeringen med fordonsgasbussar, utrymning av terminalen samt framkomlighet för räddningspersonal. Flera klagande hänvisar till*

skrivelser från Lars-Harms Ringdahl och Hans Wermelin avseende granskning av kommunens riskbedömning och risker vid brand i terminalen.

Av handlingarna i målet framgår att Stockholms kommun bl.a. har tagit fram projektspecifika säkerhetsmål och anlitat extern konsult, WSP Sverige AB, för att ta fram riskbedömning som underlag för miljökonsekvensbeskrivning, riskanalys avseende bussar med fordonsgas i bussterminal och ett säkerhetskoncept. Dessa handlingar har i sin tur varit föremål för granskning av en oberoende konsult, Briab Brand & Riskingenjörerna AB, vilket föranlett förtydliganden från WSP Sverige AB. Vidare har ytterligare en tredjepartsgranskning av kommunens underlag gjorts med avseende på brandrisk. Brister i en detaljplan som medför att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet, eller risken för olyckor, översvämningar och erosion, hör till de frågor som enligt 5 kap. 14 och 22 §§ PBL särskilt ska bevakas av länsstyrelsen under samrådet och granskningen, och som enligt 11 kap. 10 § PBL ska föranleda att kommunens beslut att anta en detaljplan överprövas av länsstyrelsen. I förevarande mål har länsstyrelsen beslutat att inte överpröva kommunens antagandebeslut. Mark- och miljödomstolen bedömer efter genomgång av handlingarna i målet att frågorna om säkerhet och trafik är tillräckligt väl utredda i planprocessen. Utredningen visar att lokaliseringen av bussterminalen till de aktuella utrymmena är lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, möjligheterna att ordna trafik samt risken för olyckor. Vad som anförts i överklagandena i dessa delar utgör alltså inte skäl att upphäva detaljplanen.”

I Utlåtandet anges också på s.14 att ”Säkerhetskonceptet för detaljplanen beskriver övergripande de åtgärder och principer som har bedömts som nödvändiga för att säkerhetsnivån inom Slussens bussterminal ska vara acceptabel. Säkerhetskonceptet med avseende på brandskydd kommer beskrivas mer detaljerat i bygghandlingsskedet. En detaljplan reglerar inte i detalj åtgärder som t.ex. vilken sorts sprinkelsystem som ska användas eller frågor på den detaljeringsnivån.”

Det ska här framhållas att bygghandlingarna är de mer detaljerade ritningar, tekniska beskrivningar och dokument m m som tas fram under projekteringen av en kommande byggnation och som ligger till grund för kommande entreprenader.

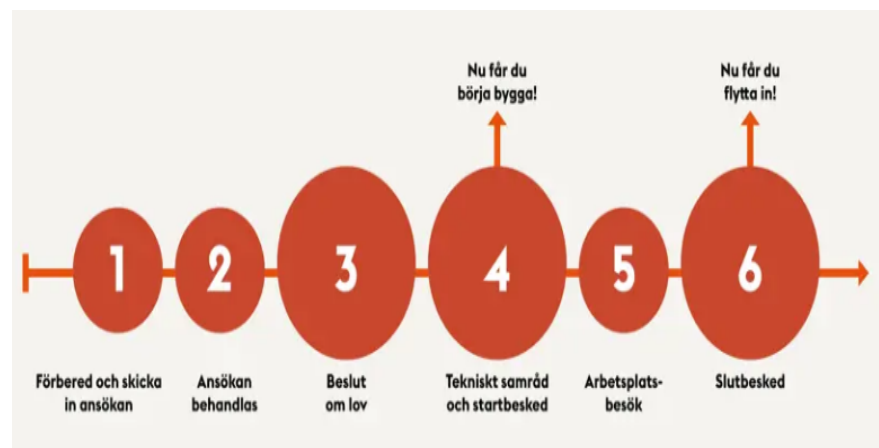
Så här långt i processen kan vi konstatera att säkerheten i den kommande bussterminalen varit föremål för omfattande synpunkter och utredningar inför antagandet av detaljplanen 2017. Efter överklagande till domstol vann detaljplanen laga kraft 2018-05-04.

Genom den lagakraftvunna detaljplanen har en rad lämplighetsprövningar avgjorts.

När det väl finns en lagakraftvunnen detaljplan kan arbetet med att genomföra denna påbörjas genom att bygglov för den tänkta anläggningen söks och entreprenader upphandlas.

Frågor rörande bebyggelsens utformning och lämplighet har även bedömts inom ramen för den bygglovsprocess som ledde fram till lagakraftvunna bygglov för bussterminalen (dnr 2018-17383, numera nytt beslut med dnr 2024-01972 p g a att giltighetstiden för det ursprungliga bygglovet löpt ut).

Bygglovsprocessen består av flera olika steg.



Det första steget är själva ansökan till stadsbyggnadsnämnden (som utgör byggnadsnämnd enligt plan och bygglagen; PBL). Denna innehåller bl a nödvändiga ritningar och beskrivningar m m.

Byggnadsnämnden granskar om ansökan uppfyller utformningskraven i PBL och detaljplanen. Även om bygglov beviljats får bygget inte påbörjas innan ett skriftligt startbesked har erhållits från nämnden. Detta kräver oftast även att ett tekniskt samråd hålls där kontrollplanen fastställs. Byggnationen genomförs därefter enligt det beviljade lovet, fastställda tekniska handlingar och kontrollplanen. När alla åtgärder är klara måste ett slutbesked erhållas innan byggnaden får tas i bruk.

Vad som ingått i bygglovsprövningen för bygglovet (ursprungligt beviljat 2019-03-07 i ärende dnr 2018-17383 och därefter nytt beslut 2024-05-03 i ärende dnr 2024-01972) för bussterminalen framgår av 9 kap 30 § PBL i dess lydelse vid beslutstidpunkten. Vid beviljande av bygglovet för bussterminalen har bl a frågor kopplat till terminalens utformning och planenlighet prövats.

Av PBL följer vidare att en åtgärd inte får påbörjas innan byggnadsnämnden har gett ett startbesked om åtgärden omfattas av

krav på bygglov. Syftet med kravet på startbesked är bl a att byggnadsnämnden ska ges möjlighet att, innan en åtgärd vidtas, pröva om byggnationen kan antas uppfylla de tekniska egenskapskraven enligt 8 kap 4 § PBL. Att brandsäkerhetskraven enligt Boverkets Byggregler uppfylls ingår bl a i prövningen inför beslut om startbesked.

Därefter krävs för ett slutbesked enligt PBL bl a att ett utlåtande från brandsakkunnig över utförandet av brandskyddet samt en leveransbesiktning automatiskt brandlarm, utrymningslarm och sprinkleranläggning lämnas in till stadsbyggnadsnämnden, se beslut om startbesked [bilaga 6](#).

Ovanstående utgör sammantaget också en del av kontrollen och bevakningen av att myndighetskrav kopplat till säkerhetsmålet och säkerhetskonceptet är uppfyllt.

I bygghandlingsskedet, d v s vid framtagandet av de handlingar som legat till grund för byggandet av själva bussterminalen, har vad som framgår av detaljplanen, gjorda utredningar och beslutat bygglov m m också beaktats. När byggarbetena är färdigställda genomförs s k slutbesiktningar av de utförda entreprenaderna där dessa antingen godkänns eller underkänns. Godkända slutbesiktningar utgör därmed också en slags kontroll av att de i säkerhetskonceptet ingående delarna finns på plats i terminalen.

Utifrån ovanstående kronologiska genomgång av de händelser som föregått det nu överklagade beslutet kan konstateras att i tiden innan beslutet hade kommunfullmäktige redan tagit ställning till att en bussterminal skulle byggas i Katarinaberget, hur den skulle finansieras, att den efter färdigställande skulle överlåtas till Region Stockholm eller av Regionen helägt bolag, att den skulle omfattas av en detaljplan (i vilket ärende ett mycket omfattande underlag presenterades avseende bl a ett säkerhetsmål och ett säkerhetskoncept kopplat till terminalens utförande utgjorde underlag). Innan fastigheten tillträds kommer även godkända slutbesiktningar avseende de entreprenader varigenom terminalen byggts föreligga och ett slutbesked för bygglovet ha meddelats enligt bestämmelserna därom i PBL.

3. Bemyndigandet i nu laglighetsprövat beslut

Vad är det då som kommunfullmäktige överlätit till exploateringsnämnden att förhandla om genom det överklagade beslutet?

Om man ser till den ovan redovisade kedjan av redan fattade beslut och gjorda ställningstaganden samt beaktar att såväl Stadens pågående entreprenader avseende anläggningen ska godkännas vid slutbesiktning och slutbesked meddelas genom ett myndighetsbeslut

innan tillträde till fastigheten sker så är det uppenbart att de frågor som exploateringsnämnden bemyndigats att hantera inte är av sådan principiell beskaffenhet eller av större vikt som avses i 5 kap 1 § KL.

Vilken part som Staden ska överlåta fastigheten till är redan beslutat av kommunfullmäktige inklusive att det ska ske genom en fastighetsöverlåtelse. En fastighetsöverlåtelse regleras i grunden av bestämmelserna i jordabalkens 4 kap, varav vissa bestämmelser är tvingande och andra endast gäller om inget annat avtalats. Eftersom det finns underliggande avtal mellan Staden och köparen som reglerar byggnationen av bussterminalen, främst genomförandeavtalet, har det angivits i ärendet att Stadens ansvar enligt fastighetsöverlåtelseavtalet kan bli större än vad som följer av lag.

Detta är i sig ingen stor och principiell fråga som klaganden gärna vill göra det till utan endast ett konstaterande av att vad som framgår av redan ingångna avtal kan få den följden att Staden, främst genom regleringar i fastighetsöverlåtelseavtalet som korresponderar med underliggande avtal, får ett större ansvar än vad som annars skulle ha följt av främst jordabalken.

Vad som ska utgöra köpeskilling framgår av redan tecknade bakomliggande avtal och hanteringen av mervärdesskatten i samband med en fastighetstransaktion är inte heller en fråga för fullmäktige utan en i mångt och mycket hanteringsmässig fråga mellan parterna.

Vad gäller köparens tillträde till fastigheten, den s k tillträdesdagen då bl a köpeskillingen erläggs, så är det snarare regel än undantag att en köpare uppställer krav som ska vara uppfyllda för att denne ska vilja tillträda fastigheten.

I detta fall kommer det bl a sannolikt att handla om att slutbesked avseende beviljade bygglov ska föreligga och att den särskilda övertagandebesiktning (vars genomförande och innehåll redan avtalats om i genomförandeavtalet från 2016) ska vara genomförd inkluderande den kontroll av att säkerhetskonceptets ingående delar finns på plats i terminalen och att de fungerar som förutsätts enligt avtalet om säkerhet från 2017.

Detaljutförningen av nämnda kontroll samt den övertagandebesiktning som i övrigt ska göras av utförande och funktion enligt genomförandeavtalet är naturligtvis inte frågor som ska underställas kommunfullmäktige. Tvärtom är det fråga om detaljer rörande en teknisk kontroll som utförs av Staden och köparen i samband med att fastigheten (med bussterminalen) överläts.

Det finns vidare inget krav i lag på att det av ett fastighetsöverlåtelseavtal ska framgå att detta alltid ska kunna hävas under vissa förutsättningar och vad gäller frågan om vad som händer för det fall något tillträdesvillkor inte uppfylls så är det dels inte en osedvanlig händelse, dels inte något som kommunfullmäktige behöver ta ställning till. Om tillträde skulle fördröjas för att brister upptäcks hänförliga till något villkor för tillträdet så finns det underliggande avtal, främst genomförandeavtalet, som reglerar parternas inbördes förhållanden kopplat till åtgärdandet.

Sammanfattningsvis i denna del så övertolkar klaganden och lägger in annat och mer i bemyndigandet än vad som faktiskt framgår av ärendet. De förhandlingar avseende de slutliga detaljerna i fastighetsöverlåtelseavtalet som exploateringsnämnden bemyndigats genomföra sker inte i ett eget vacuum utan av ärendet framgår tydligt att det i grunden är fråga om att genomföra förhandlingar baserat på redan ingångna avtal och fullfölja redan sedan tidigare fattade beslut.

Ovanstående redovisning gör det också tydligt att de invändningar/omständigheter som klaganden för fram mot beslutet i stora delar avser sådana bedömningar/överväganden som har prövats i annan ordning än genom det nu överklagade beslutet, varför de inte kan prövas inom nu aktuell laglighetsprövning.

4. Bemötande av klagandens påståenden i övrigt

- Allmänt

Klaganden framför i sina skrifter en omfattande argumentation kring hur och på vilket sätt beslut fattats eller inte fattats inom Region Stockholm. Staden bestrider att hanteringen politiskt och på tjänstemannanivå hos en från Staden fristående juridisk person har någon som helst betydelse för prövningen i detta mål som avser ett beslut fattat av Stockholms kommun.

Vad klaganden anför angående brister i hur säkerhetsmålet beslutats bestrids i sin helhet. Av Utlåtandet som behandlades i kommunfullmäktige vid antagandet av detaljplanen för bussterminalen 2017-03-20 framgår under alla förhållanden att det projektspecifika säkerhetsmålet (bilaga 16 till Utlåtandet) redovisades för kommunfullmäktige och utgjorde underlag för fullmäktiges lagakraftvunna beslut om detaljplan.

Kommunfullmäktige har därmed tagit ställning till det projektspecifika säkerhetsmålet redan år 2017.

Klaganden har givit in ett dokument, aktbilaga 2, daterat och undertecknat av tjänsteperson vid regionen 2016-04-15 avseende säkerhetsmål för ny bussterminal i Slussen förlagd i Katarinaberget. Som redogjorts för ovan saknar detta dokument helt betydelse för prövningen i detta mål dels då det inte avser ett beslut fattat av Staden, dels då kommunfullmäktige tagit ställning till det projektspecifika säkerhetsmålet genom beslutet om detaljplan 2017-03-20. Huruvida aktbilaga 2 beslutats på rätt sätt saknar därmed betydelse och professor Olle Lundin har här i sitt utlåtande felaktigt utgått ifrån att, såsom det får förstås, ett säkerhetsmål endast beslutats av en enskild tjänsteman vid Regionen.

Bussterminalen och dess utformning har prövats i såväl detaljplan som bygglov. Klagandens svepande påståenden om att säkerhetsmålet strider mot bestämmelser i PBL och lagen om skydd mot olyckor bestrids. Klaganden har inte visat att beslutet strider mot lag eller annan författning. Frågan har som redovisats ovan också prövats av överprövande instans.

Klaganden menar vidare att det fastställda säkerhetsmålet innebär att en väsentligt högre risknivå tillåts för bussterminalen jämfört med vad som är vedertagen praxis inom riskhantering för liknande anläggningar och anför att detta stöds av:

- Dokumentet ”Granskning av Slussen Delprojekt: Frågeområde 2” daterat 2015-01-28 (aktbilaga 22).
- Briabs riskgranskning 2016 (aktbilagorna 23 och 25).
- WSP:s bemötande av Briab:s granskningssynpunkter (aktbilaga 24).
- Granskning utförd av Lars Harms-Ringdahl daterad 2017-01-26 (aktbilaga 27).

Dessa handlingar är samtliga daterade i tiden innan detaljplanen beslutades 2017-03-20 och som redogjorts för ovan har bl a frågor kopplat till säkerhet hanterats inom ramen för den processen, aktbilaga 23-25 utgör dessutom uttryckligen underlag för planen. Det bestrids att handlingarna styrker att det föreligger några brister i nu aktuellt ärende.

De två andra handlingar som åberopas till stöd för att risknivån är oacceptabelt hög m m är daterade i tiden *efter* detaljplanens antagande (Teknisk rapport från Bo Janzon daterad 2019-02-14 aktbilaga 29 och utredning från Lars-Harms Ringdahl daterad 2025-09-09 aktbilaga 4). Klaganden anför med stöd av dessa bl a att risknivåerna i bussterminalen är oacceptabla och betydligt högre (143 ggr) än vad som är vedertagen praxis enligt exempelvis det s k DNV-kriteriet.

Staden kan med anledning av de synpunkter och den kritik som framförs av klaganden i målet avseende säkerhetsmålet, hur detta beslutats och vilka konsekvenser som detta kan medföra samt de utlåtanden (bl a aktbilaga 29 och 4) som åberopas till stöd för klagandens inställning i frågan bara konstatera att det projektspecifika säkerhetsmålet underställts Stockholms kommunfullmäktige i detaljplaneärendet 2017 och att säkerhetskonceptet utgjort underlag för den antagna planen. Beslutet om detaljplan har vunnit laga kraft och kan därmed inte längre överprövas. Klaganden har inte visat att beslutet skulle vara olagligt på anförda grunder och invändningar om att en annan lösning borde ha valts är lämplighetsinvändningar som inte ska prövas av domstol i en laglighetsprövning.

Klaganden anger också i sitt överklagande (aktbilaga 1) att Staden och Region Stockholm tecknade ett avtal om säkerhet 2017, vari Staden åtog sig att terminalen skulle byggas och överlämnas så att det preciserade säkerhetsmålet och säkerhetskonceptet uppfylls. Därefter har det från klagandens sida (se aktbilaga 21), efter överklagandetidens utgång, framförts en mängd synpunkter på avtalet såsom att det påverkar ansvarsförhållandena mellan parterna och att det undertecknats av tjänstemän utan delegation. Det bestrids att avtalet påverkar det ansvarsförhållande mellan parterna som redan följer av de underliggande avtalen, främst genomförandeavtalet där det exempelvis framgår att terminalen ska byggas av Staden, och att avtalet skulle innehålla någon reglering som avviker från de underliggande avtalen på ett sätt som skulle ha medfört ett behov av att lyfta detsamma till exploateringsnämnden eller kommunfullmäktige för godkännande. Det är inte heller genom detta avtal som säkerhetsmålet eller säkerhetskonceptet fastställs eller beslutas.

Dessutom finns avtalet om säkerhet tydligt omnämnt i utlåtande (Rotel 1 dnr KS 2025/1114) till det överklagade beslutet där det anges på s.6 att ”I särskilt avtal om säkerhet i den nya bussterminalen anges att verifiering ska utföras vid överlämnandet för att säkerställa att anläggningen klarar säkerhetsmålen”. Genom kommunfullmäktiges bemyndigande till exploateringsnämnden att överlåta fastigheten Södermalm 7:89 till Region Stockholm, eller till av Region Stockholm helägt bolag i enlighet med vad som framgår av utlåtandet har fullmäktige också tagit ställning till att den avtalade verifieringen ska utföras i samband med fastighetsöverlåtelsen.

Oavsett hur det förhåller sig med dessa saker är det dock så att det från klagandens sida inte - innan överklagandetidens utgång - gjorts gällande några som helst omständigheter kopplat till att avtalet om säkerhet skulle vara behäftat med några brister såsom att det inte

skulle vara politiskt behandlat eller att delegation för att underteckna avtalet inte skulle ha förelegat. Detta är således omständigheter som inte ska beaktas i nu aktuell process.

Klaganden har inte heller innan överklagandetidens utgång gjort gällande att kommunfullmäktiges bemyndigande till exploateringsnämnden skulle vara olagligt. Det som görs gällande av klaganden innan överklagandetidens utgång är, som det får förstås, att exploateringsnämnden i sitt beslut den 21 augusti 2025 inte hade rätt att vidaredelegera beslutanderätten till förvaltningschefen. Den senare delegationen är inte föremål för prövning i detta mål (se nedan). Om domstolen ändå skulle finna att klaganden gjort gällande att kommunfullmäktige inte haft rätt att bemyndiga exploateringsnämnden att ingå fastighetsöverlåtelseavtal på sätt som gjorts i ärendet så framgår av redogörelsen ovan att de detaljfrågor som lämnats kvar till nämnden att besluta om ligger väl inom ramarna för vad som kan delegeras utan att ett sådant beslut skulle komma i konflikt med 5 kap 1 § KL.

Det noteras också att den begäran om allmän handling som klaganden hänvisar till i sitt yttrande (aktbilaga 41) förefaller ha skickats till följande e-mailadress:

”exploateringskontoret@stockholm.se”. Eftersom denna e-mailadress inte finns så har klaganden inte fått svar på sin begäran. Begäran hanteras nu i sedvanlig ordning.

Slutligen, vad som anförs av Olle Lundin i övrigt i aktbilaga 42 saknar relevans för prövningen av målet. Han konstaterar i sitt rättsliga yttrande att beslutet om säkerhetsmålet borde ha avgjorts på politisk nivå och inte av enskild tjänsteperson. Oavsett om detta är korrekt eller inte så framgår av vad som ovan redovisats att det projektspecifika säkerhetsmålet utgjort en bilaga i det ärende där kommunfullmäktige antog detaljplanen och att säkerhetskonceptet utgjort underlag till detaljplanen. Vidare bygger hans bedömning att brister föreligger i beredningen på missförståndet att säkerhetsmålet beslutats av en enskild tjänsteperson. Varför ytterligare redovisning av de bedömningar avseende risknivåer m m som redan gjorts i detaljplaneprocessen skulle vara påkallat i nu aktuellt ärende framgår inte av Lundins yttrande och det bestrids att detta skulle ha varit nödvändigt. Sannolikt baserar sig hans uttalande på missförstånd kopplat dels till hur säkerhetsmålet beslutats inom Stockholms kommun, dels till att säkerhetskonceptet utgjort underlag till detaljplanen såsom redovisats ovan.

Vad Lundin anför i övrigt angående brister i underliggande delegationsbeslut m m saknar betydelse i målet. Staden menar att det saknar relevans för nu aktuellt mål vilka beslut som fattats på Region Stockholms sida. Klaganden har inte heller innan

överklagandetidens utgång ens gjort gällande att brister skulle föreligga avseende rätten att underteckna avtalet om säkerhet 2017. Det är för övrigt inte genom det avtalet som säkerhetsmålet och säkerhetskonceptet beslutades, vilket har framgått ovan. Staden delar inte heller Lundins uppfattning, även om den frågan inte omfattas av nu aktuell laglighetsprövning, att exploateringsnämndens vidaredelegation till förvaltningschefen skulle vara felaktig.

- ***Vidaredelegation från exploateringsnämnden till förvaltningschef***

Kommunfullmäktiges nu laglighetsprövade beslut innefattar inte ens indirekt någon delegation till förvaltningschefen vid exploateringskontoret. Det beslutet fattades av exploateringsnämnden den 21 augusti 2025 § 7 där exploateringsnämnden ger exploateringskontorets förvaltningschef i uppdrag att teckna överlåtelseavtal i enlighet med exploateringskontorets tjänsteutlåtande under förutsättning att kommunfullmäktige bemyndigar nämnden enligt beslutspunkt 1. Exploateringsnämndens beslut är inte föremål för laglighetsprövning. Vad som anförs angående detta beslut om vidaredelegation saknar därmed relevans för bedömningen i detta mål. Under alla förhållanden är sådan vidaredelegation tillåten med stöd av 6 kap 37-38 §§ samt 7 kap 5-8 §§ i KL mot bakgrund av vad som anförs i detta yttrande.

- ***Beredningen i fullmäktiges ärende***

Det är ostridigt så att det ärende som nu är föremål för laglighetsprövning i enlighet med 5 kap 26 § KL beretts av den nämnd, exploateringsnämnden, vars verksamhetsområde ärendet berör. Av vad som framgår ovan har beredningen av ärendet givit fullmäktige ett allsidigt och tillförlitligt underlag. Som framgått ovan har säkerhetsmålet och säkerhetskonceptet redan varit föremål för kommunfullmäktiges prövning inom ramen för detaljplaneprocessen. Någon anledning att återigen redovisa alla de överväganden som då gjordes i nu aktuellt ärende har inte förelegat. Därtill kommer att KL inte uppställer något egentligt krav på kvaliteten i beredningen utan det är upp till kommunfullmäktige att fritt avgöra om beredningen sakligt sett ger tillräckligt underlag för beslut (se Kommunallagen, En kommentar, 9 februari 2026 Juno, kommentaren till 5 kap 26 §).

Förvaltningsrätten kan därmed bara pröva om beredning skett i den nämnd vars verksamhetsområde ärendet berör. Någon prövning av omfattningen eller kvaliteten av kommunfullmäktiges beslutsunderlag kan inte ske inom ramen för en laglighetsprövning. Vad som anförs av klaganden kopplat till att beslutet grundar sig på bristfälligt och vilseledande underlag medför därmed inte att det överklagade beslutet ska upphävas. Det bestrids under alla förhållanden, vilket framgår av

redogörelsen i detta yttrande, att det förelegat några sådana brister i underlaget och beredningen inför kommunfullmäktiges beslut.

Mot bakgrund av ovanstående är det uppenbart att kommunfullmäktiges beslut inte ska upphävas på någon av de av klaganden åberopade grunderna.

Bilagor;

- Bilaga 1a-c Beslut i kommunfullmäktige 2015-04-20 § 23, Överenskommelse om utbyggnad och finansiering av bussterminallösning för Ostsektorn mellan Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Nacka kommun och Värmdö kommun (utl. 2015:37) Utökning av Projekt Slussens investeringsutgifter Dnr 003-1065/2014 inklusive överenskommelsen och utlåtagendet.
- Bilaga 2 Kommunfullmäktiges beslut 2017-03-20 att anta detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54.
- Bilaga 3 Kommunstyrelsens utlåtande 2017:63 RII (Dnr 120-289/2017) Detaljplan för Bussterminal vid Slussen del av Södermalm 7:87 m.fl. i stadsdelen Södermalm, Dp 2014-12434-54.
- Bilaga 4a-j Planbeskrivning (underbilaga 10 till bilaga 3), Granskningsutlåtande (underbilaga 11 till bilaga 3), Samrådsredogörelse (underbilaga 12 till bilaga 3), projektspecifikt säkerhetsmål (underbilaga 16 till bilaga 3), Riskbedömning som underlag till MKB (underbilaga 17 till bilaga 3), Slussen oberoende granskning BRIAB (underbilaga 18 till bilaga 3), WSP:s bemötande av BRIAB:s granskningssynpunkter (underbilaga 19 till bilaga 3), Slussen oberoende granskning BRIABs komplettering (underbilaga 20 till bilaga 3), Slussen tredjepartsgranskning Bussterminalen Brandskyddslaget (underbilaga 21 till bilaga 3) och Brandtekniskt utlåtande Slussen (underbilaga 23 till bilaga 3).
- Bilaga 5a-b Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolens, dom 2018-02-02 i mål nr P 2576-17 och Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolens, beslut 2018-05-04 i mål P 1550-18 att inte meddela prövningstillstånd.
- Bilaga 6a-b Beslut om startbesked avseende bussterminal i Katarinaberget meddelat 2024-05-20 (dnr 2024-01972) och 2020-12-01 (dnr 2018-17383).