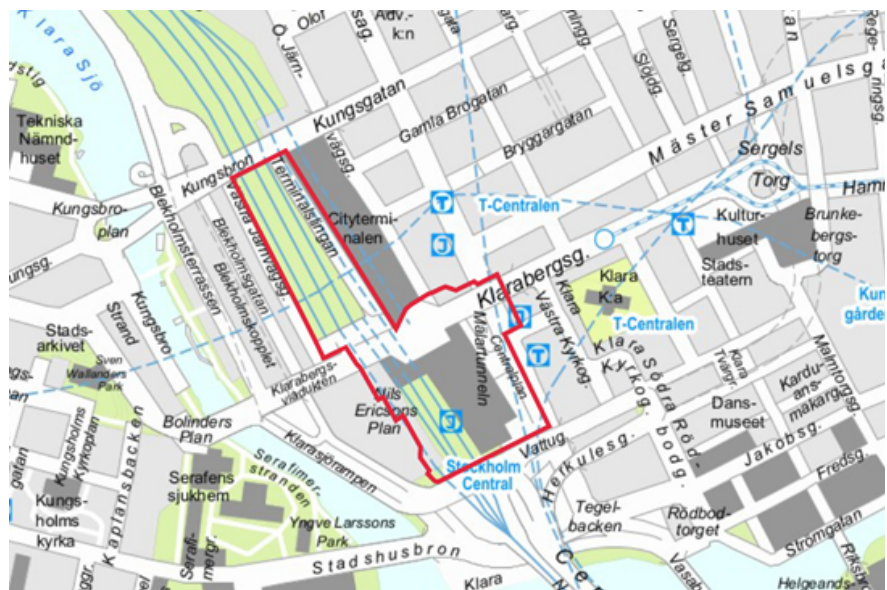


Samrådsredogörelse Detaljplan för Centralstaden del av Norrmalm 5:3 m. fl. i stadsdelen Norrmalm, Dp 2016-17154



Innehåll

Inledning	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Sammanfattning av samrådet	4
Föreslagna förändringar	7
Sammanfattade synpunkter	11
Allmänt om samrådet och planprocessen	12
Allmänt om planförslaget.....	15
Arkitektur och stadsbild	16
Kulturmiljö	20
Publika rum	25
Trafik	29
Teknisk försörjning	43
Hälsa och säkerhet	47
Miljö- och klimataspekter.....	60
Olägenheter för grannfastigheter och övriga intressenter.....	64
Genomförande	69
Övriga frågor	72
Remissinstanser utan synpunkter	72
Ej tillgodosedda synpunkter	73
Sammanvägt ställningstagande	74

Inledning

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens huvudsyfte är att möjliggöra en utbyggd centralstation för att bättre möta framtidens resande samt att med ny stadsbebyggelse skapa en sammanhållen och välkomnande stadsmiljö. Vidare ska de offentliga rummen och kopplingar mellan City och östra Kungsholmen stärkas. Med en robust konstruktion däckas centralstationens plattformsområde över med ny bebyggelse i form av fem kvarter innehållande nya stationsutrymmen och centrumverksamheter, så som kontor, handel, hotell, kultur och annan service.

En förutsättning för projektet är att järnvägsanläggningen byggs om och framtidssäkras enligt Trafikverkets spårplan vilket kan göras enligt gällande detaljplaner. Den nya detaljplanen syftar därför inte till att pröva eller ytterligare reglera detta.

Detaljplanen syftar till att skapa en högkvalitativ och trygg stadsmiljö för resenärer såväl som för besökare och ge förutsättningar för en stärkt målpunkt i västra City. En grönare stadsmiljö eftersträvas där gående och cyklister prioriteras jämte kollektivtrafiken. Genom att begränsa biltrafiken i de centrala delarna av området skapas möjlighet för platser med förhöjda vistelsevärden på Centralplan och Klarabergsviadukten.

Vidare syftar detaljplanen till att skapa en livfull stadsdel och berika staden genom omsorgsfullt gestaltade bottenvåningar med nya stationsutrymmen och publika centrumverksamheter som butiker, restauranger och lokaler för kulturverksamheter

Den utbyggda centralstationen behöver ha funktioner inom större delen av planområdet. Nedgångar till plattformar och olika stationsfunktioner planeras att finnas främst i kvarterens bottenvåningar, men även i gatumiljön på både Terminalslingan och Nils Ericsons plan. Större vänthallar kommer huvudsakligen lokaliseras till bebyggelsen i de södra och de centrala delarna där det sydligaste kvarteret utformas som ett stationskvarter. Det får direkta kopplingar till den äldre centralstationsbyggnaden som även i fortsättningen kommer vara centralstationens huvudbyggnad.

Detaljplanen syftar även till att skydda den kulturhistoriskt värdefulla äldre stationsbebyggelsen och stärka dess status och funktion i stadsmiljön. Genom att delar av Klarabergsviadukten över Vasagatan tas bort kan den äldre stationsbyggnaden friläggas och Centralplan få en större öppen platsbildning och utvecklas till en viktig mötesplats i staden.

Detaljplanen syftar i övrigt till att möjliggöra miljöer med höga vistelsevärden. Med inspiration från stenstadens klassiska grammatik eftersträvas en samtida omsorgsfullt gestaltad bebyggelse som framhäver centralstationens roll i staden. För att säkerställa detta ställer detaljplanen krav på kvarterens innehåll, volymhantering och utformning. Ett arkitekturprogram för utformning av bebyggelsen och det offentliga rummet har upprättats för att ytterligare förtydliga och säkerställa dessa ambitioner.

Detaljplanen innehåller totalt ca 175 000 kvm ny BTA varav ca 20 000 kvm nya stationsutrymmen med service och ytterligare ca 5 000 kvm publika centrumlokaler samt ca 150 000 kvm för centrumverksamheter. Förslaget innehåller framför allt kontorsliknande verksamheter men även hotell, kultur och annan service som kan nyttja det centrala läget. Totalt sett beräknas detta innebära ca 10 000 nya arbetsplatser.



Orienteringskarta över platser och bebyggelse som förekommer i samrådsredogörelsen

Sammanfattning av samrådet

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan den 8 april och 9 juni 2025. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Vasastan stadsdel

den 12 april 2025 samt i dagstidningarna Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter den 9 april 2025. Samrådsmöte hölls i form av öppet hus den 6 maj och 15 maj 2025 i en utställningslokal i Cityterminalen där sammanlagt cirka 120 (40 respektive 80 de två dagarna) personer närvarade.

Jernhusen höll utställningslokalen i Cityterminalen öppen under några eftermiddagar under slutet av samrådsperioden med möjlighet för förbipasserande att se utställningen och modeller. Under dessa tillfällen var ingen representant för staden närvarande.

Huvudsakliga synpunkter

Under samrådsperioden inkom det totalt 67 yttranden till stadsbyggnadskontoret varav 31 från remissinstanser, 8 från sakägare, 25 från privatpersoner och 3 från övriga föreningar. Ett yttrande om detaljplanens innehåll inkom också strax innan samrådet startade. Av de som yttrat sig är flertalet i grunden positiva till planförslaget men framför synpunkter i sak. Länsstyrelsen bedömer att planförslaget inte medför en påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljön men påpekar samtidigt att de översta våningarnas utformning kan medföra en risk för skada på riksintresset. Ett antal remissinstanser och sakägare framför synpunkter om det södra stationskvarterets skala och påverkan på stadsbilden. Samtidigt framför ett antal remissinstanser och privatpersoner samt flera sakägare synpunkter om de norra stadskvarterens skala och täthet, att stadsrummen här riskerar att bli trånga och mörka samt att de nya kvarteren påverkar omgivande bebyggelse avseende bland annat dagsljus och insyn. Från privatpersoner framförs både positiva och negativa synpunkter om planförslagets arkitektur och gestaltning. Ett antal remissinstanser, sakägare och privatpersoner är kritiska till att planförslaget endast inrymmer nya kontor och efterfrågar ett större inslag av bostäder och kultur i området.

Länsstyrelsen anser att risker från transporter av farligt gods är tillräckligt utredda men anser sig inte kunna ta ställning till frågan om katastrofrisk. De har i stället i en skrivelse till Regeringskansliet framfört ett önskemål om att ta fram nationella riktlinjer för bedömning av katastrofrisk samt att göra det möjligt att lägga restriktioner för transporter av farligt gods på järnvägen.

Länsstyrelsen och Trafikverket bedömer att planförslaget är förenligt med riksintresset för kommunikation. Länsstyrelsen framför att centralstationens roll för beredskap och totalförsvaret behöver beskrivas tydligare i planhandlingarna. Ett flertal sakägare som äger fastigheter i anslutning till planområdet framför synpunkter om påverkan under genomförandet samt om behov av ökad samordning mellan planförslaget och befintliga fastigheter.

Från remissinstanser och sakägare har även synpunkter om föreslagna trafiklösningar, hantering av dagvatten, skyfall, stomljud och luftkvalitet framförts.

Samråd med länsstyrelsen om stadsbyggnadskontorets bedömning om att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras skedde genom det avgränsningssamråd som hölls 2017. Länsstyrelsen har inte framfört någon synpunkt på bedömningen under samrådet.

Sammanvägt ställningstagande

Planförslaget har utformats med hänsyn till riksintresset för kulturmiljön och den plats som den nya bebyggelsen tar i stadsbilden bedöms vara motiverad sett till Centralstationens betydelse för staden. Med utgångspunkt i de synpunkter som framförts under samrådet bedöms den föreslagna bebyggelsen i den norra delen av planområdet behöva bearbetas i syfte att minska den upplevda skalan, att göra stadsrummen luftigare och ljusare samt att minska påverkan på den omgivande bebyggelsen.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med riksintresset för kommunikationer och med Trafikverkets spårplan för utbyggnad av spår och plattformarna vid Stockholms central. Då ombyggnaden av järnvägen är beroende av statlig finansiering och medel från den nationella planen för infrastruktur som beslutas av regeringen under våren 2026 behöver den fortsatta planprocessen samordnas med Trafikverket och Jernhusen.

Riskbilden gör det olämpligt att inrymma bostäder i området men inom den reglerade användningen ges möjlighet att utöver kontor uppföra hotell, handel och kultur. Avseende katastrofrisken så är stadsbyggnadskontoret positivt till möjligheten att införa restriktioner för transporter av farligt gods på järnväg men kontoret står oavsett detta fast vid sitt ställningstagande om att planförslaget är lämpligt för platsen. För att säkerställa att påverkan på nya hotell och arbetsplatser blir acceptabel bedöms nivåer på stomljud behöva regleras tydligare i detaljplanen. Centralstationens betydelse för totalförsvar och beredskap föreslås utredas och frågor gällande trafik, dagvatten, skyfall, samt luftkvalitet studeras vidare inför granskningen av detaljplanen. Påverkan på intilliggande fastigheter under genomförandet ska beskrivas tydligare i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare inför granskning:

- Samordning med detaljplanen för Klara City View (KCV) ska ske bland annat avseende trafik och kumulativa konsekvenser för kulturmiljö.
- Fortsatt arbete för att säkerställa att detaljplanen även framöver är förenlig med riksintresset för kommunikation ska utföras av berörda parter.
- Genomförandeplaneringen ska fördjupas så att berörda parter kan informeras om huvuddragen i genomförandet. Detta omfattar bland annat, tekniska och juridiska genomförandefrågor, tidplan/etapputbyggnad, hantering av störningar och ansvarsfrågor. Dialog med berörda parter ska ske.

Utformning och gestaltning av bebyggelse

- Former för reglering och säkerställande av gestaltningen ska studeras vidare och samordnas med bygglov.
- Lösningar för både stationens cykelgarage och ny hotellobby till Hotel Viking ska studeras vidare. Studien bör också omfatta utredning av möjligheten att angöra garaget från Östra Järnvägsgatan samt lösningar för utrymmet i hotellets sydvästra hörn som idag tas upp av en offentlig rulltrappa. Det fortsatta arbetet ska föras i dialog med KLP och Stockholm Parkering.

Trafik och gaturum

- Utformningen av Nils Ericsons plan ska utredas vidare. En av de saker som ska studeras är lösningar för lastintaget till kongressbyggnaden, siktlinjer till och från huvudentréerna längs gatan samt hur uppgångarna från spåren ska utformas.
- Angöringsmöjligheterna till stationen och till Terminalen 3 ska studeras vidare.
- Möjligheten till en permanent dubbelriktning av Terminalslingan ska studeras vidare.

- Utformningen av Blekholmsgatan ska studeras vidare och möjligheten att avveckla befintlig gatuparkering för att ge mer plats för godshantering på gatan bör utredas.

Park och grönska

- Det ska säkerställas att den föreslagna grönskan är möjlig att genomföra.
- Regleringen av Järnvägsträdgården studeras vidare för att på lämpligt sätt säkerställa att den blir ett värdefullt tillägg till staden.

Beredskap och risk

- Centralstationens roll och betydelse för totalförsvar och beredskap ska utredas.
- Hur planförslaget påverkar skyddsrum i anslutning till planområdet och om åtgärder krävs för att förhindra negativ påverkan på skyddsrummen ska studeras vidare.
- En bedömning avseende överdäckningens möjliga påverkan på återställandetid och idriftsättning av järnvägsanläggningen efter en olycka ska genomföras.
- Mer detaljerade analyser av utrymning med avseende på stora personflöden från både av både stationsutrymnen och ovanliggande bebyggelse ska göras.
- En beskrivning av en beredskapsfunktion vid Centralstationsområdet ska tas fram av Jernhusen och Trafikverket samt andra berörda.
- En fortsatt dialog ska genomföras i samverkan med SSBF kring utformning av plattformsrummet avseende ventilerings av brandgaser eller andra giftiga gaser samt hur förslaget ska kunna bemöta brandförsvarets vägledning angående rökdykning.
- Sprinklersystemets funktion och effekt vid olyckor med farligt gods ska utredas i mer detalj.
- Lösningar för brandvatten och omhändertagande av släckvatten ska studeras.
- Behovet av ytterligare skyddsbestämmelser för stationskvarteret i söder (utöver de föreslagna kompletteringarna gällande friskluft och utrymning) ska utredas.

Skyfall och dagvatten

- Skyfallsberäkningarna ska justeras så att det utgår från stadens egna riktlinjer. Detta innebär att ”Stockholmsregn” och klimatfaktor 1,4 blir dimensionerande.

- En bedömning av hur ett 500 års-regn påverkar området ska göras och åtgärder ska föreslås för hur samhällsviktig verksamhet ska skyddas från effekterna av ett sådant regn.
- Åtgärder som säkerställer att förhållandena under Centralbron vid skyfall inte försämras vid ett genomförande av planförslaget ska studeras vidare och utförandet av åtgärderna ska garanteras antingen genom att planområdet utökas för att omfatta parkeringsytan och/eller genom avtal.
- Hur ett genomförande av detaljplanen förändrar skyfalls-situationen för grannfastigheterna ska tydliggöras.
- En överenskommelse om en lösning som både säkerställer god skyfallshantering på Västra Järnvägsgatan och en fungerande utformning av entré och inre rumsfunktioner på Blekholmen 4 ska träffas.
- Tydliga exempel på lösningar av takens skyfallsfördröjning tas fram och genomförbarheten av dessa lösningar studeras.
- Genomförbarheten i de föreslagna dagvattenlösningarna ska säkerställas. Möjligheten till att rena dagvatten från de befintliga gatorna är begränsade men ska studeras vidare.

Övrigt

- Vidare utredning av luftkvaliteten i plattsformrummet och val av eventuella åtgärder ska genomföras. Om en ventilationslösning med utsläpp av partiklar från plattformsrummet till utemiljön föreskrivs ska kompletterande beräkningar av haltbidraget från denna källa till utomhusluften göras.
- Risken för ökade elektromagnetiska fält från transformatorstationer och andra elnätstationer ska utredas vidare.
- En avfallsutredning ska redovisas.
- Möjligheten att tydliggöra funktionshinderperspektivet i den sociala konsekvensanalysen ska studeras.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Stads kvarteren bearbetas så att den upplevda skalan sänks och stadsrummen blir ljusare och luftigare. För att minska bebyggelsens upplevda skala samt för att anpassa bebyggelsen bättre till kringliggande byggnader och släppa ner mer ljus i gaturummen föreslås takvåningarna dras in på ett mer påtagligt sätt så att takfoten sänks längs Västra järnvägsgatan, kvartersgränderna och Terminalslingan.
- Västra Järnvägsgatans gaturum föreslås utökas genom att kvarterens hörn fasas av vid gatans korsningar med kvarters-

gränderna och gränderna föreslås breddas för att släppa ner mer ljus och inrymma mer grönska.

- För att ge plats för ökade vistelsekvaliteter och mer grönska i ett gott solläge föreslås Västra Järnvägsplatsen utvidgas.
- Befintlig trappa på Centralplan till biljetthallen ska bevaras och utformningen av Centralplan ska anpassas efter detta.

Kontoret föreslår följande justeringar i planhandlingarna:

Plankartan

- Planområdet ska justeras så att hela Västra Järnvägsgatans bredd fram till Kungsbrohusets fasad ligger inom planområdet.
- Bestämmelser om stomljud införs på plankartan för att säkerställa att de som övernattar och arbetar i den planerade bebyggelsen inte på ett oacceptabelt sätt påverkas av störningar från stomljud. Bestämmelser föreslås införas för hotellrum och då tydliga riktlinjer saknas ska behovet av bestämmelser för andra typer av lokaler samt behov av åtgärder studeras vidare.
- Plankartan kompletteras med de ytterligare bestämmelser som behövs för att säkerställa Citybanans, och dess service-tunnels, funktion.
- Tillåten byggrätt för hotell begränsas. Hur en sådan begränsning ska formuleras studeras vidare inför granskning.
- Plankartan kompletteras med E-områden för elnätstationer.
- Skyddsbestämmelser för skydd mot störning som säkerställer att utrymning och placering av friskluftsintag ska ske från sida som inte vetter mot tunnelmynningen ska införas för stationskvarteret.
- Om en avluftning av plattsformsrummet i taknivå på ny bebyggelse fortsatt är aktuell i granskningsförslaget ska plankartan kompletteras med bestämmelse som reglerar att vistelseytor inte får placeras i närheten av avluftningen och att friskluftsintag ska placeras bort från avluftningen.

Planbeskrivningen och övriga planhandlingar

- Planbeskrivningen justeras så att det tydligare framgår att Arlandabanan är ett riksintresse.
- Planbeskrivningen ska kompletteras med en bedömning som visar att intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.
- Planbeskrivningens beskrivning av genomförandet ska förtydligas och utvecklas.

- Planbeskrivningen ska förtydligas med information om befintliga ledningar och hur rättigheterna till dessa ledningar ska säkerställas.
- Planhandlingarna ska kompletteras med beskrivningar av stationens funktion och användning vid höjd beredskap och dess betydelse för totalförsvaret, samt ur perspektivet samhällsviktiga verksamheter.
- I syfte att visa hur förslaget ser ut sett från Stadshuset ska en sådan vy tas fram inför granskningen.
- Den föreslagna bebyggelsen i detaljplanen för Klara City View ska läggas in i bilder där den kan vara synlig och de kumulativa konsekvenserna beskrivas i kulturmiljökonsekvensanalysen.
- Trafik PM ska förtydligas så att det framgår att Terminalslingan är utformad för att kunna trafikeras av alla fordonstyper som trafikerar den i dagsläget samt att höjden på Terminalslingan inte föreslås ändras.
- Hur tillgängligheten mellan nivåer i gaturummet ser ut om/när hissarna inte är möjliga att använda ska tydliggöras i Trafik-PM.
- Dagvattenutredningen justeras inför samråd i enlighet med inkomna synpunkter.
- Otydligheter i Säkerhetskonceptet kopplade till utrymning av logistikytan ska förtydligas.
- Utformningen av nödvändiga åtgärder för att hantera skyfall ska tydligare beskrivas.
- Beskrivningen i MKB av åtgärder som föreslagits under Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för klimatanpassning ska ses över.
- Listan över servitut och rättigheter ska ses över de fastighetsrättsliga konsekvenserna förtydligas ytterligare. Avtalsenliga rättigheter ska beaktas vid fastighetsbildningen.

Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under samrådet ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4.

Sju sakägare upptagna på fastighetsförteckningen har yttrat sig i samrådet (här inräknas inte sakägare som fått detaljplanen i egenskap av remissinstanser så som ledningsägare, myndigheter eller kommunala och regionala organisationer). Under följande rubriker skrivs företagsnamnen ut. För att förstå deras relation till detaljplanen är det värt att notera följande:

AFA är ägare till Blekholmen 3 (Klarabergshuset), Alecta är ägare till Terminalen 3 (World Trade Center) och tomträttsinnehavare till Blekholmen 1, Folksam är ägare till Blekholmen 4 (Kungsbrohuset), KLP är ägare till Bangårdsposten 2 (hotellet och kongressen) och Pennfäktaren 12 (Hotel Radisson Viking), Waterfront Building är ägare till Bangårdsposten 1 (Waterfront Building), Arlandabanan Infrastructure AB är ägare till Mentorn 2 och Statens fastighetsverk är ägare till Blåmannen 21 (Centralposthuset). Förutom de två sistnämnda ligger mindre delar av sakägarnas fastigheter och rättigheter inom plangräns. I övrigt är de grannar dvs de gränsar eller ligger i nära anslutning till detaljplanen.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Trafikverket och länsstyrelsen påtalar att överdäckningen av planområdet inte kan utföras om Trafikverket inte bygger ut spår och plattformar innan eller samtidigt. Slutligt tillstyrkande av detaljplanen kan därför ske först efter att nödvändiga beslut om finansiering och andra förutsättningar för Trafikverkets åtgärder har tagits. Trafikverket framför samtidigt att kapaciteten på Centralstationen måste öka och Trafikverket måste genomföra kapacitetshöjande utbyggnad vare sig en detaljplan antas och genomförs eller inte. Trafikverket hänvisar i sitt yttrande till arbetet med ny nationell plan för infrastruktur.

Trafikverket, trafikförvaltningen, brandförsvaret, exploateringskontoret samt lednings- och sakägare emotser fortsatt samverkan kring projektet.

Skönhetsrådet och KLP uppmanar till att se hela närområdet som helhet och samordna kringliggande projekt som Klara City View. KLP anser att samordningen med den närliggande detaljplanen för Klara City View varit bristfällig.

Alecta uppmanar till kompletterande samråd.

Privatpersoner och Norrmalms hembygdsförening är kritiska till att hela kostnaden för projektet ska bäras av nya byggrätter och vill att nya bredare finansieringsmodeller tas fram. Ett mindre antal privatpersoner är också oroade över förseningar och fördröjningar av projektet samt att ingen kommer lyssna på deras inkomna synpunkter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Beroendeförhållandet mellan utvecklingen av spårområdet och genomförandet av detaljplanens föreslagna överdäckning med tillhörande bygggrätter är en grundläggande och väl känd projektförutsättning. Staden, Jernhusen och Trafikverket jobbar därför gemensamt med framtagandet av detaljplanen och för att möjliggöra ett genomförande. Det samarbetet ska fortsätta och ett antagande av detaljplanen är avhängigt att Trafikverket säkrat sitt genomförande.

Sedan samrådsyttrandet från Trafikverket inkom har Trafikverket lagt fram ett förslag på nationell plan till regeringen. Beslut om den nationella planen väntas under våren 2026.

Utöver det ovan nämnda samarbetet kommer samarbete med trafikförvaltningen, brandförsvaret samt sak- och ledningsägare fortsätta inför granskning och antagande av detaljplanen. Även i genomförandeskedet kommer samarbete med berörda aktörer att krävas.

Samordning med Klara City View (KCV) kommer fördjupas i det fortsatta planarbetet och förenklas av att båda detaljplanerna nu varit ut på samråd. Detaljplanen för KCV planeras skickas ut på granskning under hösten 2026.

Kontoret ser inget behov av ett nytt samråd utan föreslår att granskningshandlingar tas fram och skickas ut på granskning. De frågor som Alecta tycker bör belysas i ett nytt samråd kan behandlas i granskningen. När det gäller frågor som rör förhållanden och förtydliganden som är specifika för Alecta föreslås dessa behandlas i dialog mellan Alecta, staden, Jernhusen och Trafikverket.

Delning av detaljplan

Trafikverket meddelar att de ogärna ser att detaljplanen delas inför granskningen så som föreslås i samrådshandlingarna. De anser inte att den långa utbyggnadstiden eller etappindelningen motiverar en delning. Om detaljplanen delas kommer Trafikverket kunna komma till en annan slutsats om detaljplanens påverkan på riksintresse och deras anläggning.

Länsstyrelsen påpekar att om staden överväger att anta detaljplanen i flera etapper, så bör det i samråd med Trafikverket klargöras om en sådan uppdelning på något sätt påtagligt kan försvåra den planerade ombyggnationen av spårområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

I samrådshandlingarna nämns under beskrivning av genomförandet att detaljplanen eventuellt skulle komma att delas efter samråd med

hänsyn till den långa tiden för genomförande och en tänkt etappindelning. Utfallet av samrådet har inte visat att ett behov av delning föreligger och med hänsyn till Trafikverkets yttrande har staden i samråd med Jernhusen och Trafikverket bedömt att planarbetet bör fortsätta utan att detaljplanen delas i detta skede.

Formalia

Trafikverket har kommentarer på plankartan och dess utformning. I de fall synpunkterna är kopplade till sakfrågor tas de upp under motsvarande rubrik i samrådsredogörelsen.

Länsstyrelsen menar att det i planbeskrivningen framgår att staden endast vill möjliggöra hotell i delar av planområdet och anser därför att bestämmelserna C1 och C2 bör ses över och eventuellt specificera ytterligare.

Länsstyrelsen anser att plankartan inte bör innehålla en bestämmelse som hänvisar till detaljplanens arkitekturprogram eftersom planbestämmelser är juridiskt bindande och arkitekturprogrammet inte har samma juridiska status. De menar att sådana hänvisningar kan försvåra en efterkommande tolkning och genomförandet av detaljplanen.

Alecta anser att ytan framför Cityterminalen mot Klarabergsviadukten är felaktigt beskriven som gång-och cykelyta med kommunalt huvudmannaskap.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar Trafikverkets kommentarer på plankartan. De kommentarer som är kopplade till sakfrågor svaras på under respektive rubrik. Flertalet övriga kommentarer är redaktionella. Kontoret ämnar föra närmare dialog med Trafikverket om formuleringarna i plankartan när arbetet med att justera plankartan inför granskning påbörjats.

Kontoret ser att det kan finnas anledning att begränsa tillåten bygg rätt för hotell inom detaljplanen till följd av riskpåverkan från transporter med farligt gods. Hur en sådan begränsning ska formuleras studeras vidare inför granskning.

Kontoret är medveten om att arkitekturprogrammet inte i sig har samma juridiska status som plankartan. Plankartans hänvisning till arkitekturprogrammet avser dock att öka tydligheten och parternas förväntningar och gemensamma ställningstaganden om gestaltningen. Inför granskningen ska hanteringen och säkerställande av gestaltningen studeras vidare och samordnas med bygglov.

Ytan framför Cityterminalen är i gällande plan avsedd för allmän gatutrafik (markreservat för allmännyttigt ändamål). Den yta det

gäller utanför detaljplaneområdet för Centralstaden. I dagsläget har staden inte skapat en rättighet inom markreservatet men avser kunna göra det med stöd av den gällande detaljplanen.

Allmänt om planförslaget

De flesta yttranden som inkommit under samrådet är positiva till den övergripande stadsutvecklingen som detaljplanen möjliggör, flera nämner också att kopplingarna till den omgivande staden förbättras och är positiva till att kapaciteten för tågtrafiken utökas. Flera av de som yttrar sig anser att projektet och detaljplanen är väl genomarbetat.

En privatperson avstyrker förslaget som helhet.

Användning och funktioner

Flera anser att projektet skulle vinna på en större variation i användningar med mindre andel kontor. De flesta motiverar synpunkten med att det skulle ge bättre förutsättningar för stads- och folkliv och att det förekommer vakanser i befintliga kontorsfastigheter i staden.

En stor del privatpersoner önskar att detaljplanen kompletteras med bostäder medan sakägare ser att detaljplanen skulle kunna kompletteras med mer hotell eller andra funktioner som plats för kulturverksamheter. Folksam ser dock inte behov av krav på publika verksamheter i alla bottenvåningar. De anser att bakgator behövs och mot Terminalslingan anser det att det med fördel kan förläggas vissa mer interna funktioner.

Trafikverket trycker i sitt yttrande på att centralstationsområdet ska vara en bytespunkt som sätter resenären i fokus. De önskar att upplevelsevärden och service ska samspela med stationsfunktionen och menar att resenärsperspektivet har direkt påverkan på förslagets fysiska gestaltning och måste tydliggöras i berörda handlingar. Vidare skriver Trafikverket att navets utformning både exteriört och interiört måste belysas vidare för att bli den centrala funktion som beskrivs i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar att majoriteten av de inkomna yttrandena är positiva till planförslaget syfte och mål.

Att komplettera detaljplanen med bostäder har bedömts olämpligt med hänsyn till risknivån. Planområdet utsätts också för störningar av t.ex. stomljud vilket skulle försvåra möjligheten till att utnyttja byggrätten för bostadsändamål.

Kontoret instämmer i att en blandning av verksamheter inom planområdet skulle vara positivt. Användningen i detaljplanens nya

byggnader har därför reglerats med en bred bestämmelse, C Centrumändamål. Centrumändamål är en samlingsanvändning som är lämplig att använda där syftet är att det ska finnas en blandning av verksamheter så som handel, kontor, kulturverksamhet, gym, samlingslokaler, hotell, vuxenutbildning samt kommersiell och offentlig service. Eftersom planbestämmelserna ska stå sig över tid är det bra att bestämmelserna inte begränsar användningen mer än nödvändigt. I bottenvåningarna har krav på publika verksamheter införts för att säkerställa att de bidrar till ett levande gaturum. Under det fortsatta planarbetet och inför genomförandet är det viktigt att byggaktören tillsammans med staden, ägare till kringliggande fastigheter och andra aktörer fortsätter arbeta för att den framtida blandningen av verksamheter bidrar till att skapa en attraktiv stadsdel som berikar staden. I detta arbete är det viktigt att resenärsperspektivet beaktas.

Navets utformning är centralt för att uppnå detaljplanens syfte. Ett fortsatt samarbete mellan Trafikverket, Jernhusen och staden är en förutsättning för en sådan utformning ska bli så bra som möjligt.

Arkitektur och stadsbild

Stadsbild

Skala och höjd

Skönhetsrådet tillstyrker förslaget och anser att den sammanhållna skalan och den förbättrade stationsfunktionen är bra men menar att förslaget skulle vinna på att bearbetas höjdmässigt och volymerna genomgående sänkas i våningsantal samt att takvåningarna bör bearbetas. Också stadsmuseet kommenterar skalan och föreslår en översyn av stationskvarterets volymverkan som de anser dominerar stadslandskapet ur flera vyer. Dock anser museet att den planerade stationsträdgården mildrar de negativa effekterna.

Länsstyrelsen konstaterar att den nya bebyggelsen i stadskvarteren ansluter i plan till stenstaden men i höjd till modernismens lameller väster om planområdet vilket de menar innebär en skalförskjutning.

Även andra remissinstanser, föreningar och privatpersoner kommenterar byggnadsvolymer och dess höjder men synpunkterna mellan de olika yttrandena går isär.

Hembygdsföreningarna i Norrmalm och Katarina,

Hyresgästföreningen och några privatpersoner anser att volymerna är för stora medan en privatperson anser att siluetten som skapas är för jämntjock och ytterligare två privatpersoner anser att man bör tillåta högre byggnader för att markera stationen respektive skapa ett kluster av höga hus tillsammans med närliggande projekt som Waterfront och Continental.

Sakägare, föreningar och privatpersoner kommenterar också hur byggnadsvolymer påverkar de publika rummens skala och proportioner så att de upplevs trånga och mörka, främst gällande rummen i och kring stadskvarteren (se mer under rubriken *Publika rum/Gaturum och platsbildningar*).

Statens fastighetsverk anser att stationskvarteret, men också de bakomliggande byggnaderna, innebär en kraftig skalförskjutning som är olycklig för närområdet vars stadsbild idag präglas av förhållandet mellan Stadshuset, stenstaden, Riddarfjärden och Riddarholmen.

Afa och Folksam anser att takfotshöjden/höjden på bebyggelsen i stadskvarteren är för hög och bör anpassas till omgivande byggnadshöjder. De anser också att höjderna på byggnaderna närmast deras fastigheter medför olägenhet för dessa, se mer under rubriken *Olägenheter för grannfastigheter, Ljusförhållande och insyn*.

Struktur

Flera yttranden är positiva till kvartersstrukturen och hur den kopplar an till strukturen i den äldre stenstaden.

Skönhetsrådet och Folksam föreslår dock att det ska prövas att göra om de fyra stadskvarteren i norra delen av planområdet till två större. Skönhetsrådet hoppas att detta ska kunna medge lägre byggandshöjder och Folksam att det skulle innebära större flexibilitet, bättre genomförbarhet och medge bredare gaturum och en förstärkning av Västra Järnvägsplatsen. En privatperson tycker inte att den uppdelade kvartersstrukturen är motiverad medan andra privatpersoner tycker att strukturen borde göras mer småskalig.

Stadsmuseet anser att stadskvarterens placering och gestaltning (inte minst kvarter 1 och 4) med fördel kan studeras vidare för att minska deras negativa påverkan på Cityterminalens betydelse i stadsrummet (se mer under *Kulturmiljö/ Kulturhistorisk värdefull bebyggelse*).

Stadsbild allmänt

Två privatpersoner skriver i ett gemensamt yttrande att spårområdet, tvärtemot hur det beskrivs i planhandlingarna, är en naturlig del av stadsbilden och ett av få ställen där det fortfarande går att få en lång siktlinje samt att det finns ett pedagogiskt värde av att spåren inte göms undan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skala och höjd

Av länsstyrelsens svar rörande riksintresset för kulturmiljö (se under kapitlet Kulturmiljö) framgår att planförslaget inte bedöms

medföra risk för påtaglig skada. Kontoret bedömer därför att planförslaget överlag är väl anpassad till stadsbilden på en övergripande nivå.

Stationskvarteret kommer bli synligt i stadsbilden inte minst från vattenrummet, Södermalm och Riddarholmen. Kontoret anser att det är motiverat att byggnaden framträder i stadsbilden med hänsyn till stationens samhällsfunktion och att den nya byggnaden bidrar till att synliggöra centralstationen i stadsrummet. Byggnadsvolymen och den södra fasaden skapar också balans i stadsbilden genom att den förmedlar en övergång i skala mellan den lägre centralstationen och Waterfronts höga kontorshus som idag genom sin skala dominerar platsen. Stationskvarterets fria läge gör höjden mindre känslig då den inte skapar trånga och skuggade stadsrum. Däremot bedöms en ytterligare höjning av bebyggelsen för att markera ut stationen i stadsbilden kunna innebära en större negativ påverkan på riksintresset. Gestaltningen av stationskvarteret har också fått god respons under samrådet och kontoret anser att den kommer bidra till att göra staden vackrare. Utifrån detta anser kontoret att den föreslagna volymen för stationskvarteret är lämplig för platsen och föreslår därmed att den inte bearbetas ytterligare.

Stadskvarteren i planområdets norra del bedöms ha en rimlig övergripande skala sett till stadsbild och vyer från längre håll och ansluter i höjd till kringliggande bebyggelse. Av samrådet framgår dock att stadskvarteren upplevs som höga och att stadsrummen mellan kvarteren riskerar upplevas trånga och mörka. Stadskvarteren föreslås därför bearbetas så att den upplevda skalan sänks och stadsrummen blir ljusare och luftigare.

För att minska bebyggelsens upplevda skala samt för att anpassa bebyggelsen bättre till kringliggande byggnader och släppa ner mer ljus i gaturummen föreslås takvåningarna dras in på ett mer påtagligt sätt så att takfoten sänks längs Västra järnväggsgatan, kvartersgränderna och Terminalslingan. Gaturummen föreslås bli rymligare genom att kvarterens hörn fasas av, den centrala platsbildningen Västra Järnvägsplatsen utvidgas och gränderna breddas (se även under rubriken Publika rum/Gaturum och platsbildningar). Sammantaget bedöms dessa ändringar bidra till att göra stadsrummen ljusare och luftigare och minska påverkan på omgivande bebyggelse.

Statens fastighetsverk har yttrat sig i egenskap av sakägare. Kontoret anser inte att förslagets höjd och skala påverkar Statens fastighetsverks fastigheter på Riddarholmen eller Vasagatan.

Struktur

Med utgångspunkt i de synpunkter som framförts och i syfte att möjliggöra en större sammanhållen platsbildning och ljusare stadsrum har kontoret efter samrådet prövat en sammanslagning av

de fyra stadskvarteren i den norra delen till två större kvarter. En sådan struktur är svår att genomföra sett till förutsättningar i överdäckningskonstruktionen och dess relation till underliggande spår och perronger. Den innebär också att finmaskigheten minskar och att kvarteren blir mer storskaliga vilket skulle innebära att förslaget ambition att ta upp stenstadens stadsstruktur försvinner. Hopslagningen tycks heller inte ge någon påtaglig vinst i byggbara kvadratmeter och möjligheten att sänka volymerna utan påverkan på byggrättens storlek till följd av hopslagningen skulle vara marginell. Nackdelarna bedömdes av kontoret vara större än fördelarna och kontoret föreslår därför inte en förändring av kvartersindelningen.

Stadsbild allmänt

När spårområdet överdäckas försvinner siktlinjer som idag finns genom spårområdet men stationsområdets synlighet i stadsrummet kommer fortsatt vara tydligt och skapa orienterbarhet i stadsbilden i och med stationskvarterets tydliga utformning och placering.

Arkitektur

Skönhetsrådet påpekar att det norra stadskvarterets norrfasad får stor synlighet och menar att den kräver bearbetning för att svara upp mot digniteten. De anser vidare att de utkragande våningarna över Terminalslingan i de nya stadskvarteren bör utgå. Stadsmuseet, som ser behov av mer anpassningar av bebyggelsens relation till Cityterminalen (se mer under *Kulturmiljö/ Kulturhistorisk värdefull bebyggelse*), anser dock att överhängen mot Terminalslingan i de nya stadskvarteren på ett fint sätt tar upp terminalbyggnadens gestaltning.

Flera privatpersoner och hembygdsföreningen i Norrmalm önskar att gestaltningen utgår från klassisk arkitektur, stenstadens utformning eller äldre stil i allmänhet och anser att den föreslagna gestaltningen är för rätvinklig, trist eller klumpig. Av dessa privatpersoner är det dock tre som anser att stationskvarteret i söder och dess bågar/valv är ett undantag och tycker det är väl gestaltat i förslaget. Även Stadsmuseet anser att den arkitektoniska gestaltningen av stationskvarteret med bland annat bågmotivet har relevans för byggnadstypen.

En privatperson undrar om den stora entrén till stationskvarteret mot söder kommer användas men konstaterar också att dess gestaltning är viktig. Andra synpunkter på gestaltningen som framförs av enskilda privatpersoner är att höjden i stationskvarterets vänthall bör motsvara höjden på fasadens bågar, ett förslag på en kupol som krön på stationskvarteret samt att byggnaderna bör gestaltas med färre glasfasader eftersom det råder sandbrist och

glasfasader kräver solskydd. En privatperson kommenterar att projektet håller hög arkitektonisk kvalitet.

Statens fastighetsverk anser att projektet har hög arkitektonisk nivå och att Centralhallen och bågformerna i både södra och norra delen är väl gestaltade.

Folksam tycker att detaljplanen ska låta tillkommande bebyggelse signalera en ny årsring i staden, samtidigt som anpassning görs till innerstadens bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det nordligaste stadskvarterets norra fasad (mot Kungsbron) har gestaltats för att inordna sig i stadsväven snarare än att framhäva prominens. Dess funktion är främst kommersiellt och stationsändamålet är begränsat. Dess utformning kommunicerar övergången från Cityterminalens lägre skala på till Kungsbros husets högre skala och bedöms överlag vara väl gestaltat.

De föreslagna utkragningarna över Terminalslingan är delvis en konsekvens av den föreslagna konstruktionen och har hämtat inspiration från Cityterminalens utkragande byggnadsdelar. De ger också väderskydd till bussterminalens hållplatslägen på västra sidan Terminalslingan. Kontoret ser därför utkragningarna som motiverade och föreslår ingen ändring i denna del.

Kontoret konstaterar att det under samrådet har framkommit skilda synpunkter på den föreslagna arkitekturen och noterar att flera är positiva till stationskvarteret och dess bågmotiv. Kontoret bedömer att det presenterade förslaget är väl gestaltat och utformat med en hög arkitektonisk kvalitet.

Stationskvarterets södra fasad föreslås få entréer som kan nyttjas av de som når kvarteret från Vattugatan och Centralbron eller från trapporna ner mot kajen vid Klara sjö respektive Vasagatan. Entréerna fungerar också som utgångar från stationshallen till den föreslagna nya Järnvägsträdgården. Huvudentrén till stationskvarteret kommer dock att vara från Klarabergsviadukten.

Detaljplanen reglerar inte höjden på rummen inne i bebyggelsen men kontoret instämmer i att det är viktigt att stationsrummen utformas så de upplevs generösa.

Kulturmiljö

Riksintresset för kulturmiljövården

Länsstyrelsen anger i den rådgivande delen av sitt yttrande att det är positivt att planhandlingarna analyserar planförslagets påverkan på ett stort antal av riksintressets uttryck, samt bedömer att planområdet har potential och kan utvecklas med hänseende till

platsens funktion som centralstation. Vidare kommenterar Länsstyrelsen att även om förslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset, delar de bedömningen i miljökonsekvensbeskrivningen och den antikvariska konsekvensbedömningen att uttryck för riksintresset skadas och att planförslaget innebär en försvagning av värden som ligger till grund för utpekandet.

Länsstyrelsen bedömer att det framför allt är följande uttryck som skadas: läsbarheten av stadens utbyggnadsfaser, stadssiluetten, stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna, fronterna mot vattenrummen, gatuvyer med enskilda byggnader i blickfånget samt nedre Norrmalm med centralstationen.

Länsstyrelsen anser att staden bör studera och bearbeta planförslaget vidare för att mildra skadan på riksintresset. För stationskvarteret menar de att byggnadens avslutning med de två uppglasade våningarna bör studeras och bearbetas genom att de helt utgår alternativt minskar i omfattning eller i höjd. För stadskvarteren föreslår de att de översta våningarna och dess relation till stadens siluett och läsbarheten av årsringar från viktiga utkiksplatser i staden studeras och att kvarterens relation till kringliggande kvarter bearbetas.

Sakägaren Statens fastighetsverk (SFV) anser att bedömningen av påverkan av kumulativa effekter på riksintresset behöver uppdateras och ta hänsyn till andra nyligen antagna detaljplaner med höga byggnadshöjder.

SFV anser vidare att stationskvarteret men också de bakomliggande byggnaderna innebär en kraftig skalförskjutning som är olycklig för närområdet och menar att förslaget medger en byggnadshöjd i de nya stadskvarteren som närmar sig en försvagning av riksintressets uttryck ”stadssiluetten med den begränsade och jämna byggnadshöjden där endast fåtal byggnader höjer sig över mängden”. De påpekar att påståendet om att förslaget är för storskaligt har stöd i MKB och att staden inte beaktat det tillräckligt. De önskar att planhandlingarna kompletteras med flera vyer; en från Mariaberget och en från Stadshuset.

Folksam tar fasta på en rekommendation i konsekvensanalysen för kulturmiljön om att norra frontens bebyggelseolymer bör bearbetas vidare för att anpassas till intilliggande kvarter och att byggnadshöjden om möjligt bör reduceras. Folksam vill att detta kopplas till deras synpunkter om gaturummens bredd och dagsljusförhållanden och påpekar att stadskvarter 4 förhåller sig i höjd till deras byggnad på Blekholmen 4 men att kvarter 3 är två våningar högre.

Stadsmuseet påpekar att centralstationsområdet har bäring på flera uttryck i riksintresset och bedömer att dessa är adekvat redovisade i planunderlaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar länsstyrelsens bedömning att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset för kulturmiljön och bedömer med utgångspunkt i detta att planförslaget överlag är lämpligt sett till hur det påverkar stadsbilden och uttrycken för riksintresset på en övergripande nivå. Inför samrådet har planförslaget bearbetats och dess konsekvenser studerats i nära samarbete med antikvarisk expertis och kontoret bedömer därför att de konsekvenser som planförslaget trots detta orsakar är rimliga och motiverade sett till de kvaliteter och värden som planförslaget möjliggör.

Det föreslagna stationskvarteret i planområdets södra del har utformats med utgångspunkt i det kulturhistoriskt känsliga läget och omgivningens mycket varierande karaktär. Kvarterets skala och utformning med takvåningar som dras in i två steg syftar till att ge Stockholm Waterfront Buildings påträngande höga volym en ny inramning som successivt tar ner skalan och möter den lägre stationsbyggnaden. Planförslaget har gestaltats med en väl proportionerad gavel med ett tydligt avläsbart bågmotiv som är tänkt att framhäva stationens samhällsviktiga funktion och därför tillåts framträda i stadsbilden och i vyer från Riddarholmen och Södermalm.

Stationskvarteret har utformats för att samspela med och framhäva den befintliga stationsbyggnaden som fortsatt kommer ha kvar sin viktiga roll och funktion i området. Det nya kvarteret har placerats på ett visst avstånd från stationsbyggnaden och getts en horisontell karaktär med en rak takfot som är tänkt att utgöra en lugn fond för stationsbyggnaden. Då stationskvarteret också utgör en del av stationen tillåts det synas bakom den befintliga byggnadens taklandskap utan att för den skull visuellt konkurrera med detta. Stadsbyggnadskontoret bedömer sammantaget att stationskvarteret är utformat med ett tydligt förhållningssätt till riksintresset för kulturmiljön och att de konsekvenser som förslaget medför är motiverade sett till stationskvarterets betydelse för staden.

Kontoret bedömer att stationskvarteret redovisats tydligt i konsekvensanalysen för kulturmiljön där bland annat vyer från Mariaberget (t.ex från Montelius väg) återfinns. I syfte att visa hur förslaget ser ut sett från Stadshuset föreslås en sådan vy tas fram inför granskningen.

Även de norra stadskvarterens taklandskap och dess påverkan på stadens siluett sett från valda vyer har studerats ingående och

bearbetats inför samrådet. Kontoret bedömer att den påverkan som planförslaget får på stadens siluett är begränsad och vidare bearbetning av planförslaget avseende detta bedöms inte vara nödvändig.

De ändringar av takfotshöjder och kvarterens fotavtryck som föreslås i syfte att sänka den upplevda skalan och göra stadsrummen luftigare och ljusare i den norra delen av planområdet bedöms även bidra till att göra planförslaget bättre anpassat till den kringliggande bebyggelsen.

Bedömningen av kumulativa effekter har tagit höjd för nyligen antagna planer så som t.ex. detaljplanen för Orgelpipan 7 vilket syns i de så kallade bedömningsvyerna. Inför granskningen ska även den i detaljplanen för Klara City View föreslagna bygganden läggas in i bilderna och beskrivas. Samordning med konsekvensbedömningen av Klara City View ska också ske.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Byggnadsminnet centralstationens ursprungliga stationsbyggnad, Centralhallen och Södra paviljongen

Länsstyrelsen påpekar att eftersom detaljplanen innebär ändringar som strider mot byggnadsminnet centralstationens stationsbyggnad, Centralhallen och Södra paviljongen så har inledande samråd om detaljplanens påverkan på byggnadsminnet hållits. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att arbetet även fortsättningsvis behöver drivas parallellt med planarbetet.

Länsstyrelsen anser att mötet mellan byggnadsminnets (stationsbyggnadens) siluett och nyttillkommet stationskvarter bör studeras vidare och menar att föreslagen ny byggnad lägger sig som en enhetlig fond bakom stationsbyggnaden vilket medför att planförslaget påverkar dess idag karaktäristiska, uppbrutna siluett negativt.

Stadsmuseet påpekar att kulturmiljövärdena är väl beskrivna i underlagshandlingarna. De anser vidare att det är bra att norra fasaden på stationsbyggnaden friläggs och att Centralplan omformas.

Både museet och Skönhetsrådet är positiva till att den ursprungliga stationsbyggnaden fortsatt får en stark roll i staden. De är också positiva till tillbyggnaden av Centralhallen. Museet menar att tillbyggnaden innebär att Centralhallen fortsatt kommer vara det centrala rummet i stationen och Skönhetsrådet att förlängningen kommer bli en attraktiv del av miljön så länge de utförs kvalitativt och tar vara på kulturhistoriska värden.

Skönhetsrådet anser vidare att mindre lyckade tillägg till byggnadsminnet som verandan mot Centralplan bör tas bort.

Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen *q Byggnadens kulturvärden får inte förvanskas* inte är nödvändig eftersom byggnader som är särskilt värdefulla från kulturhistorisk synpunkt inte får förvanskas, oavsett om det finns en bestämmelse eller ej. Länsstyrelsen menar att en planbestämmelse som föreskriver en skyldighet som redan framgår av annan författning kan skapa flera problem vid lovprövningen.

En privatperson önskar att stationsbyggnadens fasad återställs till ursprunglig utformning från 1871.

Cityterminalen/Terminalen 3

Stadsmuseet menar att Cityterminalen är en förstklassig postmodernistisk byggnad som riskerar att marginaliseras i stadsrummet inte minst av stadskvarter 1 och 4:s placering och gestaltning vilket de anser är olyckligt ur ett arkitekturhistoriskt hänseende. Museet anser att stadskvarterens volymverkan och möte med Cityterminalen bör bearbetas ytterligare - i övrigt kan planförslaget tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt. Förslag på bearbetningar som framförs av museet är indrag/avfasade hörn i kvarter 1 och 4 eller breddning av Terminalslingan och en nedtrappning av de nya kvarterens takavslut mot Cityterminalen. Museet tycker att det förslagna nya överhänget på Terminalslingan tar upp Cityterminalens gestaltning bra.

Alecta framför i samband med synpunkter om att den nya bebyggelsen försämrar dagsljusförhållandena på deras fastighet att dagsljus är en del av byggnadens ursprungliga design och kulturhistoriska värden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Byggnadsminnet

Ett återställande av stationsbyggnadens fasad till ursprunglig utformning bedöms inte vara aktuellt då dagens stationsbyggnad har förändrats över tid och bär spår av olika historiska lager. Ett återställande av den frilagda norra fasaden kommer ske – dock till ett utseende som överensstämmer med byggnadens nuvarande gestaltning.

Kontoret delar inte länsstyrelsens synpunkt att en q-bestämmelse på den befintliga stationsbebyggelsen inte är önskvärd.

Planbestämmelser för skydd av kulturvärden (q) ska enligt Boverket användas för byggnader och anläggningar som är särskilt värdefulla ur kulturhistorisk betydelse. Kontoret antar att länsstyrelsens synpunkt om att en q-bestämmelser inte är nödvändig för byggnader som är särskilt värdefulla från kulturhistorisk synpunkt mer specifikt handlar om byggnader som är byggnadsminnen. Kontoret delar uppfattningen att byggnaden är skyddad mot förvanskning även utan en planbestämmelse.

Planbestämmelsen tydliggör dock på ett enkelt sätt för de som läser detaljplanen att byggnaden inte får förvanskas. Kontoret ser inte att regleringen i plan skulle innebära problem vid lovgivningen. Att byggnaderna som omfattas av q-bestämmelsen ingår i det enskilda byggnadsminnet och att kulturmiljölagen gäller parallellt med plan och bygglagen och detaljplanen tydliggörs i både planbeskrivning och under upplysningar i plankartan.

Cityterminalen/Terminalen 3

Planförslaget har utformats för att anknyta till Cityterminalen/World Trade Center genom indelningen i fyra avläsbara kvarter, genom Terminalslingans föreslagna överhäng samt genom att takfoten dras in så att skalan sänks mot den lägre befintliga bebyggelsen. För att minska kontrasten i skala föreslås den nya bebyggelsen ändras genom att takfoten dras in på ett mer påtagligt sätt så att den upplevda skalan mot Terminalslingan sänks.

Publika rum

Platsbildningar och gaturum

Sakägare, föreningar och en privatperson kommenterar de publika rummens skala och proportioner, främst gällande rummen i och kring stadskvarteren i den norra delen av planområdet.

Folksam och Afa framför oro över att Västra Järnvägsgatan är för trång för att kunna skapa vistelsevärden och möjligheter till stadsliv. Båda föreslår en breddning av Västra Järnvägsgatan och fler eller mer tydligt avfasade hörn på bebyggelsen. Det senare för att öka sikten och tryggheten, skapa variation och öka gångflöden in på Västra Järnvägsgatan. Folksam föreslår att två av gränderna mellan stadskvarteren utgår till förmån för mer yta på Västra Järnvägsgatan och platsbildningen Västra Järnvägsplatsen.

Hyresgästföreningen anser att planförslaget tillskapar för lite friyta utomhus och för mycket skugga på de platser som föreslås och samfundet Sankt Erik föreslår en lägre skala på bebyggelsen för att skapa trivsamma och ljusa stadsrum.

En privatperson tycker att gaturummen är för smala vilket inte ger plats för solljus och föreslår att gatorna breddas eller hushöjderna sänks samt att flera eller alla byggnadshörn fasas av.

Privatpersoner har också synpunkter på specifika gaturum. En privatperson motsätter sig avsmalmandet av Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan och menar att bron som boulevard i sin befintliga bredd skulle vara en tillgång för staden som upplyft utsiktsplattform och platsbildning. Vidare ifrågasätter den yttrande

att Centralplan är en viktig mötesplats i staden och att en smalare bro skulle innebära en tydlig trygghetsförbättring på Centralplan.

En annan privatperson anser att stationsgränden kommer bli trång men ser att den siktlinje den skapar är viktig. Ytterligare en privatperson anser att utomhustrappan förstör siktlinjer och resenärfloeden både inne och utanför stationen och föreslår att den flyttas närmare Vasagatan.

Sakägarnas synpunkter om hur gaturummens proportioner och gestaltning påverkar insyn, ljusförhållanden och skötselmöjligheter etc i deras fastigheter redovisas under rubriken *Olägenheter för grannfastigheter*.

Trafikverket och trafikförvaltningen påpekar båda att den befintliga trappan på Centralplan ner till tunnelbanegången fyller en viktig utrymningsfunktion för Citybanan och tunnelbana och bör vara kvar eller ersättas med likvärdig funktion.

Stadsdelsförvaltningen anser att utformningen av de offentliga rummen ska främja stadsliv och vistelse för alla samt att det är angeläget att skapa kopplingar inom området och till omgivningen, t.ex. Blekholmsstranden.

Föreningen Funktionsrätt påpekar att det är bra om det finns bänkar längs gångvägar mellan målpunkter samt efterfrågar även avskärmade sittplatser (t.ex med hjälp av grönska) för de som har svårt för mycket intryck.

Trafikverket anser att publika rum som är viktiga för stationsfunktionen ska regleras som allmänna platser.

Se också under rubriken *Trafik*, underrubrikerna *Gatunät, Parkering angöring och taxi, Gång och cykeltrafik* samt *Tillgänglighet*.

Synpunkter om trygghet i de publika rummen redogörs för under rubriken *Social hållbarhet*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Västra Järnväsgatans gaturum föreslås utökas genom att kvarterens hörn fasas av vid gatans korsningar med kvartersgränderna och gränderna föreslås breddas för att släppa ner mer ljus och inrymma mer grönska. För att ge plats för ökade vistelsekvaliteter och mer grönska i ett gott solläge föreslås Västra Järnvägplatsen utvidgas. För att minska bebyggelsens upplevda skala och släppa ner mer ljus i gaturummen föreslås takvåningarna dras in på ett mer påtagligt sätt så att takfoten sänks längs Västra järnväsgatan, kvartersgränderna och Terminalslingan.

Det har framkommit under samrådet att den befintliga trappan på Centralplan fyller en viktig funktion för utrymning av tunnelbana och Citybanan. Gestaltningen av Centralplan ska därför bearbetas så att trappan kan behållas och integreras i den framtida utformningen.

Att skapa offentliga rum som främjar stadsliv och vistelse har varit en viktig utgångspunkt i arbetet med detaljplanen. Inom området skapas flera nya kopplingar – kopplingen från gångbanan på Centralbron till planområdet, de nya trapporna mellan Centralplan och Klarabergsplan samt de nya gränderna mellan stadskvarteren över det som idag är öppet spårområde. Den mittersta av gränderna och platsbildningen Västra Järnvägsplatsen kopplar på stråket som leder från Blekholmsstranden, upp på Blekholmsterrassen och över Blekholmstorget till Västra Järnvägsgatan och förlänger det fram till Terminalslingan och dess bussterminal.

Föreningen Funktionsrätts önskemål skickas vidare till gestaltande landskapsarkitekt som får göra en avvägning gentemot andra behov i de publika rummen. Avskärmade platser minskar överblicken i de publika rummen och måste exempelvis avvägas behovet att främja trygghetsaspekter.

Avsmalningen av bron över Vasagatan frilägger den äldre stationsbyggnadens idag motbyggda norra gavel och möjliggör för en enkel entré till stationens nya nav och en ny trappa från Klarabergsplan/bronivån ner till Centralplan. Fördelarna med en avsmalning bedöms vara större än nackdelarna eller de möjligheter till nya former av stadsrum som en bevarad bredd på bron skulle kunna ge upphov till.

Kontoret instämmer i att stationsgränden kommer att bli förhållandevis trång men det kompenseras delvis av att Centralhallen på dess östra sida är låg och ljusförhållande kommer därför vara acceptabla. Gränden skapar en tydlig gräns men den äldre stationsbebyggelsen och den nya, ger möjlighet att se Centralhallens glasade valv utifrån och skapar också, som den yttrande påpekar, en viktig siktlinje som saknas idag.

Kontoret ser inte behov av att ytor mellan plattsformförbindelser säkerställs som allmän plats utöver de gator och ytor som regleras med markreservat x eller z för allmännyttig trafik. Andra publika rum på kvartersmark (t.ex gränder och entréytor) är reglerade med T (Stationsändamål) och kan klassas som en form av förgårdsmark. De kan därmed användas för resenärernas behov.

Park och grönska

Flera kommunala remissinstanser (miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafikkontoret och stadsdelsnämnden), föreningen Funktionsrätt samt privatpersoner är positiva till projektets ambition att tillskapa mer grönska på platsen och påpekar att grönskan både fyller ekologiska funktioner (ekosystemtjänster) och att den ökar vistelsevärdena.

Flera (däribland trafikkontoret) påpekar att grönskan behöver tillräckligt utrymme med erforderliga tekniska lösningar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden trycker på att det är viktigt att ambitionen vidhålls genom hela projektet trots konkurrens från andra funktioner. Stadsdelsförvaltningen tar upp exempel på sådana konkurrerande funktioner (ljusförhållanden och trygghetsskapande) och att en balans mellan dessa funktioner och grönskan är viktigt. Från de privatpersoner som uttalat sig om grönskan framförs ofta önskan om att mängden grönska ska öka ytterligare. Föreningen Funktionsrätt påpekar att grönskan bör allergisäkras.

En privatperson vill att den gamla Järnvägsparken utvecklas samt att den föreslagna Järnvägsträdgården på kvartersmark görs om till allmän parkmark och att den skärmas av från väg- och spårbuller. I samma yttrande framförs synpunkten att gröna tak är bra men inte nås lika lätt som grönska i markplan och det föreslås även trivselhöjande skärmtak med växtlighet över Centralbron och järnvägen. En annan privatperson anser att Järnvägsträdgården ska utgå.

Länsstyrelsen påpekar att planhandlingarna lyfter Järnvägsträdgården som ett viktigt inslag som mildrar negativ påverkan på riksintresset. Om syftet med detaljplanen är att ytan framför stationsbyggnaden ska vara park, anser länsstyrelsen att detta bör regleras i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Möjligheterna till grönska inom planområdet är starkt begränsad med anledning av att mycket av de publika rummen ligger på en överdäckning. Planförslaget innehåller trots detta ett betydande tillskott av grönska jämfört med idag. Kontoret bedömer att det i det fortsatta planarbetet är viktigt att säkerställa att den föreslagna grönskan är möjlig att genomföra samt att de förändringar av strukturen i den norra delen av planområdet som föreslås göras inför granskning förbättrar förutsättningarna för grönska.

Kraven på grönskan inom planområdet är många. Växtligheten ska tåla den utsatta miljön, kunna skötas, bidra till rening av dagvatten samt försköna stadsrummet under flera årstider. Val av lämplig växtlighet ska ta hänsyn till detta samtidigt som risken för

störningar som t.ex. starka allergiska reaktioner ska begränsas i den mån det är möjligt.

I det kommande planarbetet ska regleringen av Järnvägsträdgården studeras vidare för att på lämpligt sätt säkerställa att den blir ett värdefullt tillägg till staden.

Trafik

Riksintresse för kommunikation – tåg och sjöfart

Trafikverkets övergripande bedömning är att föreslagen markanvändning är förenlig med riksintresset för kommunikation. Länsstyrelsen delar denna bedömning. Både länsstyrelsen och Trafikverket påtalar dock att fortsatt hänsyn till riksintresset måste tas genom hela processen och det finns behov av fördjupade tekniska studier för att bedöma den tekniska påverkan på järnvägsanläggningen.

Länsstyrelsen och Trafikverket påpekar att en viktig förutsättning för detaljplanens genomförbarhet och lämplighet med hänsyn till riksintresset för kommunikation är att överdäckningen inte påtagligt försvårar möjligheten till planerad ombyggnation av spårområdet under överdäckningen. Länsstyrelsen påpekar också att det är viktigt att spårtrafiken som samhällsviktig verksamhet kan fortgå under hela byggskedet.

Trafikverket kan heller inte av samrådshandlingarna utesluta att planförslaget innebär intrång i Citybanans skyddszon och därmed påtagligt försvårar nyttjandet av riksintresset. De önskar att tekniska lösningar redovisas i det fortsatta arbetet som visar att överdäckningskonstruktionen inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset, vare sig under byggskedet eller i slutläget.

Arlandabanan Infrastructure AB påpekar att Arlandabanan är riksintresse och att detta bör anges i planbeskrivningen.

Sjöfartsverket finner att inget i planförslaget påverkar sjötrafiken eller riksintresset för den närliggande farleden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det nära samarbetet med Trafikverket ska fortsätta under kommande planarbete för att säkerställa att detaljplanen även framöver är förenlig med riksintresset. Trafikverket ansvarar i samarbete med Jernhusen för att erforderliga studier görs för att kunna bedöma detaljplanen och dess genomförandes tekniska påverkan på järnvägsanläggningen och möjligheten att bygga om spårområdet. Trafikverket arbetar tillsammans med Jernhusen för

att ta fram en genomförandeplan som ska säkerställa att spårtrafiken kan fortgå under byggskedet.

Genomförandet av detaljplanen ska inte innebära påtaglig skada för riksintresset Citybanan. Innan granskning ska tekniska lösningar vars konsekvenser för Citybanan bedöms som godtagbara av Trafikverket redovisas.

Planbeskrivningen justeras så att det tydligare framgår att Arlandabanan är ett riksintresse.

Kontoret noterar att Sjöfartsverket inte har något att erinra mot detaljplanen.

Gatunät

Prioritering av trafikslag

Trafikkontoret är nöjda med prioriteringen av kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik som är i linje med framkomlighetsstrategin men tillägger att det är viktigt att de nya gaturummen fortsatt är flexibla för att kunna hantera framtida förutsättningar för kollektivtrafiken som t.ex. förlängning av spårväg över bron.

En privatperson tycker att prioriteringarna här och på andra ställen är felaktig och att borttagna körfält på viktiga gator lett till köer i innerstan under rusningstrafik. Att ta bort trafik på stadens enda storstadsgata anser den yttrande kommer leda till livlöshet i City.

Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan

Trafikförvaltningen anser att sektionen på bron behöver studeras närmare då de tror att körbanebredderna kan vara för liten (särskilt vintertid då upplag för snö behövs) och att frizon saknas mellan körbana och cykelbana.

KLP är positiva till en avsmalning av bron och nya gångförbindelser mellan Klarabergsplan och Centralplan men anser att konsekvenser för hotell Royal Viking måste studeras vidare.

Alecta motsätter sig att Klarabergsviadukten delvis blir bilfri då det påverkar tillgängligheten till Terminalen 3 (World Trade Center).

Trafiknämnden ser risk för att bron skulle bli för bred om busstrafiken tas bort från Klarabergsgatan, och därmed också bron, till förmån för spårväg och lägger till att en för bred bro kan gå ut över miljön på den undre nivån.

Skönhetsrådet anser att om bron smalnas av bör detta göras konsekvent längs hela gatans sträckning och Klara City View bör därmed kunna dras fram.

Tre privatpersoner skriver i ett gemensamt yttrande att de tycker det är bra att bron smalnas av och att trafiken därmed begränsas medan två privatpersoner anser att avsmalningen är negativ. Den ena anser

att brons bredd bör sparas för att i framtiden kunna rätta till felaktiga trafikprioritering och den andra hänvisar till att det skapar minskad kapacitet i gaturummet inte minst för utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik på egen banvall men alternativt också som ett värdefullt upplyft stadsrum.

Övriga gaturum

Trafikverket och KLP vill att utformningen av Nils Ericsons plan ses över. KLP menar att de föreslagna förändringarna försvårar kongressens logistik och kan leda till utrymmesbrist och trafiksäkerhetsrisker. De är också oroade över hur den föreslagna höjdsättningen påverkar funktionen för deras lastintag. Trafikverket anser att det för Nils Ericsons plan saknas övertygande hantering av resenärstråken och önskar exempelvis väderskydd över resenärstråken, vill se en översyn av angöringszonerna samt påpekar att de fristående uppgångarna från spåren inte är färdigstuderade.

Alecta vill att planförslaget säkerställer framkomligheten på Terminalslingan för samtliga typfordon som trafikerar gatan och informerar att det innebär fordon upp till ledbussar på 18 meter. De anser också att den gatuhöjd som anges i plankartan måste anpassas till befintlig körbana och trottoar. Vidare anser de att utfarten från Terminalslingan mot Klarabergsviadukten hamnar i konflikt med Cityterminalens ramp.

Folksam är oroade över Västra Järnvägsgatans begränsade bredd och menar att den kan hindra möjligheter till att ta upp höjdskillnader, försvåra skyfallshantering och omöjliggöra uppställning av fordon för nödvändigt underhåll av fasader på deras fastighet utmed gatan. De ser också risk för att den föreslagna sicksackrörelsen för trafik på gatan kan skapa extra köbildning på gatan. Med hänvisning till den föreslagna höjdförändringen på gatan framför deras fastighet vill de att hela gatans bredd tas med i planområdet för att såväl entréfunktion som trottoarens funktion och utformning ska kunna säkerställas.

Huvudmannaskap

Trafikverket vill att ytor till, från och mellan plattformförbindelser säkerställs som allmän plats.

Alecta anser att ytan framför Cityterminalen/World Trade Centers entré mot Klarabergsplan inte har kommunalt huvudmannaskap (och ej heller kan eller bör få det).

Övrigt

Se även SVOA:s kommentarer om dimensionerande fordon under Teknisk försörjning/Avfallshantering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Prioritering av trafikslag

Trafikslagsprioriteringen följer stadens framkomlighetsstrategi. Detaljplanen i sig reglerar inte trafiken men förslaget utgår från att Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan blir bilfri. Kontoret anser att fördelarna med att begränsa biltrafiken över Klarabergsplan överväger nackdelarna. Kontoret delar inte uppfattningen om att man genom att ta bort bilar skulle skapa ett livlöst City utan anser i stället att mindre plats för biltrafik ger möjlighet till mer plats för gående och för vistelseytor som uppskattas av många.

Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan

Kontoret konstaterar att de positiva synpunkterna på en avsmalning överväger även om det också framförs kritik mot den samma. Avsmalningen möjliggör fler trappkopplingar mellan Klarabergsviadukten/Klarabergsplan och Vasagatan samt frilägger den äldre stationsbyggnadens norra fasad som därmed kan återskapas. Dessa två faktorer samt ett öppnare stadsrum på Centralplan ser kontoret vara goda skäl till en avsmalning. Måtten på den avsmalnade bron medger både kollektivtrafik och snöröjning samtidigt som den ger plats åt gång- och cykel. Kollektivtrafikfältet planeras primärt att användas av bussar likt dagsläget men skulle även kunna användas för spårväg eller vändspår för spårväg. Flexibiliteten ser kontoret som viktig och den oron för en överbred bro som trafiknämnden har delat inte av kontoret.

Övriga gaturum

Utformningen av Nils Ericsons plan ska utredas vidare inför granskning. En av de saker som ska studeras är siktlinjer till och från huvudentréerna längs gatan, en annan är möjligheterna till en bra lösningen för kongressens lastintag. Trafikverket bör inför granskningen studera utformningen av uppgångarna från spåren vidare. Uppgångarna kommer kräva bygg rätt och med hänvisning till de många skilda anspråken som finns på Nils Ericsons plan kommer bygg rätten inte kunna vara så flexibel att djupare utredningen av utformningen skjuts till senare skede. Kontoret ser inte att väderskydd över gatan är önskvärda då det bland annat begränsar utblickarna mot vattnet och Södermalm.

Terminalslingan är utformad för att kunna trafikeras av alla fordon som idag trafikerar den. Detta ska förtydligas i handlingarna. Höjden på gatan föreslås inte ändras - även detta ska tydliggöras i handlingarna.

Cityterminalens ramp föreslås smalnas av och kommer då inte komma i konflikt med utfarten mot Klarabergsviadukten.

Möjligheterna att bredda Västra Järnvägsgatan är begränsade bland annat av överdäckningens konstruktionslösning. Inför granskningen föreslås dock att den tillkommande bebyggelsens hörn mot Västra Järnvägsgatan fasas av vilket kommer vara positivt för gaturummet. Den nya föreslagna gatuhöjden är ett resultat av den föreslagna skyfallshanteringen. Hur förändringen påverkar Blekholmen 4 (Kungsbrohuset) ska studeras vidare inför granskningen.

Planområdet ska till granskningen justeras så att hela Västra Järnvägsgatans bredd fram till Kungsbrohusets fasad ligger inom planområdet.

Huvudmannaskap

I detaljplanen är allmän tillgänglighet till gatorna säkerställd med z (markreservat för allmännyttig trafik) eller x (markreservat för allmännyttig gång- och cykeltrafik). Detta sätt att säkerställa allmän gatumark är vanlig i City där marken under gatan ofta är kvartersmark, inte sällan med komplicerade ägandeförhållande och svårdragna gränser. Alternativet, att reglera med tredimensionell avgränsning skulle kräva en exakt gräns i höjdd. En enkel och tydlig sådan gräns är svår att definiera i planskedet. Kontoret ser inte heller behov av att ytor mellan plattformsförbindelser säkerställs som allmän plats. Kvartersmarken som avses och som inte regleras med x eller z (t.ex gränder och entréytor) är reglerad med T (Stationsändamål) och kan klassas som en form av förgårdsmark. Den kan därmed användas för resenärernas behov.

Ytan framför Cityterminalen är i gällande plan avsedd för allmän gatutrafik (markreservat för allmännyttigt ändamål). Den yta som synpunkten avser ligger utanför detaljplaneområdet för Centralstaden. I dagsläget har staden inte skapat en rättighet inom markreservatet men avser kunna göra det med stöd av den gällande detaljplanen.

Motortrafik

Sakägarna KLP och Afa har båda tidigare under samrådet i angränsande plan (Klara City View) lämnat synpunkter på trafikhantering och trafikflöden kring Klara City View och förändrade trafiklösningar vid Klarastrandsleden och Blekholmsgatan. De anser att problemen kvarstår även i detaljplanen för Centralstaden.

KLP anser att försämringar i trafiksituationen som uppstår som resultat av detaljplanen för Klara City View även kommer försämringsförutsättningar för genomförandet av Centralstaden-projektet.

KLP anser vidare att Klara City View kommer leda till mer trafik i det kringliggande lokalgatunätet med tillhörande negativa

konsekvenser, att de antagna trafikmängderna i planhandlingarna är för låga och att trafiklösningarna inte är anpassade efter större trafikmängder.

KLP framför också åsikten att transportintensiva verksamheter så som kongressen bör ligga i anslutning till huvudtransportstråk, annars förloras stråkens positiva funktion och dessa blir enbart barriärer. De hänvisar till ÖP, RUFSS, program och vision gällande vikten av att området är väl trafikförsörjt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genomförandeplaneringen av Centralstaden har tagit hänsyn till de nya förutsättningar som Klara City View (KCV) innebär.

Kontoret ser inte att ett genomförande av KCV innebär en förändring av trafikmängderna i lokalnätet som menligt skulle kunna inverka på staden eller på Centralstaden-projektet. En ny trafikutredning har tagits fram för KCV inför granskningen av den detaljplanen och slutsatserna från denna ska koordineras med Centralstaden.

Kontoret anser att området även i framtiden kommer vara väl trafikförsörjt och att samtliga nödvändiga trafikfunktioner är hanterade samt att kongressens trafikbehov inte påverkas negativt av detaljplanen för Centralstaden.

Parkerings, angöring och taxi

Trafikkontoret anser att angöringen inom planområdet är tillfredsställande löst och att taxilösningen är acceptabel om än mindre än idag. De tillägger att det är viktigt att tänka på att behoven kan ändras över tid och att flexibilitet därför är viktigt.

Stockholm parkering är positivt inställda till att antalet parkeringar minskar inom området.

Alecta motsätter sig att möjligheten till angöring med bil vid Terminalen 3:s entré mot Klarabergsviadukten föreslås tas bort och menar att en sådan angöring är en viktig funktion för byggnaden som endast har två entréer.

Folksam påpekar att de behöver angöring för både taxi och besökare till hotell och för funktionshindrade till samtliga sina entréer längs Västra Järnvägsgatan. De frågar också om det kommer att fungera att samtliga taxibilar samlas vid Vasagatan och ser en risk att Västra Järnvägsgatan kommer användas för taxiangöring.

Waterfront Building påpekar att det fortsatt måste finnas god tillgänglighet för trafik till och från deras byggnad.

Trafikverket önskar en översyn av ankomstzonernas angöringsytor. Översynen bör enligt Trafikverket omfatta antal ytor och placering av dessa, marklutningar samt trafiksäkerhet på platser där det finns konflikter mellan trafikrörelser och resenärslöden. Det senare exemplifierar de med Nils Ericsons plan.

Funktionshinderrådet påpekar att färdtjänst ska kunna ta sig fram samt undrar om det går att göra en lösning med taxi under mark likt hur det ser ut vid Nya Karolinska sjukhuset.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planförslaget medger angöring till stationen, och till verksamheter inom och intill planområdet, både från gatunivå (Vasagatan) och på däcknivå (från t.ex. Västra Järnvägsgatan och Nils Ericsons plan). Möjligheterna att angöra från Blekholmsterrassen och nå området över Blekholmstorget och den mittersta av de föreslagna gränderna finns också. Angöringen inom planområdet kompliceras av att stationsändamålet drar till sig oreglerad taxiverksamhet vilket medför behov av att balansera föreslagen angöring mot risken för önskad uppställning av dessa taxibilar. Angöringsmöjligheterna till stationen ska studeras vidare i syfte att skapa en mer robust lösning där stationens olika delar går att nå inom rimliga avstånd.

Då biltrafik inte planeras tillåtas på Klarabergsviadukten öster om Västra Järnvägsgatan/Nils Ericsons plan kommer angöring med bil till Terminalen 3 (World Trade Center) inte vara möjlig från Klarabergsviadukten. Angöring kommer fortsatt vara möjlig från Kungsbron, Östra Järnvägsgatan och via det interna garaget. Framtida angöring till Terminalen 3 ska studeras vidare tillsammans med Alecta, en möjlig förbättring skulle kunna vara att taxiangöring sker via ovan nämnt garage.

De angöringsytor som föreslås inom detaljplanen kommer kunna nyttjas av färdtjänst. Spårområdet gör det svårt att anlägga en lösning med taxi under mark som FHR föreslår.

Gång- och cykeltrafik inklusive cykelparkering

Trafikkontoret är nöjda med hur gång- och cykeltrafiken är hanterad inklusive cykelparkering men anser att även en möjlig access till cykelgaraget från Östra Järnvägsgatan bör utredas.

Stockholm parkering är positivt inställda till ett cykelgarage och är intresserade av att vara med i arbetet med garaget.

KLP anser att det kan bli svårt att förena intensiv cykeltrafik till cykelgaraget med en närliggande hotellentré.

Trafikkontoret påpekar också att det exakta antalet cykelparkeringar kopplade till de kommersiella verksamheternas behov anpassas efter den slutliga storleken på exploateringen.

Folksam vill att cykelparkering på Västra Järnväggsgatan inte placeras utanför deras fastighet då de anser att det blir för trångt framför fasaden och att det kommer störa verksamheterna i fastigheten. De ser hellre att parkeringarna löses i publika cykelrum i bottenvåningarna på de nya stads kvarteren. Alecta motsätter sig de cykelparkeringar som illustrerats framför deras byggnad på Klarabergsplan.

Trafikverket befarar att de många upp- och nedgångarna till plattformarna kan leda till ökade gångrörelser över plattformarna – något de anser vara icke önskvärt. De anser att en tydligare hierarki och systematik för stationsentréerna samt en mer intuitiv styrning av resenärsflöden behöver studeras vidare.

Två privatpersoner framför synpunkter som rör gång- och cykeltrafik – en yttrande önskar att staden prioriterar gång- och cykeltrafik på stadsgator anpassade för detta och en anser att den bristande tillgängligheten mellan Stadshusbron och stationen inte avhjälpas vilket anses olyckligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskningen ska utformningen av cykelgaraget studeras grundligare. Detta omfattar bland annat genomförandefrågor och samordningen med Pennfäktaren 12/Hotell Viking men även att studera möjligheten till kompletterande angöring från Östra Järnväggsgatan samt hur konflikter mellan cykelflöden och gångrörelser på Centralplan kan lösas. Stockholm parkering och fastighetsägaren KLP ska båda involveras i det arbetet.

Cykelparkeringar till verksamheter i den nya bebyggelsen längs Västra Järnväggsgatan planeras lösas under mark men detaljplanen omöjliggör inte publika cykelrum i bottenvåningarna. Besökare till verksamheter både i de nya kvarteren och i den befintliga bebyggelsen bedöms dock skapa behov av cykelparkeringar även utomhus dvs på gator och gränder. Detaljplanen reglerar inte var dessa ska placeras men illustrerar hur plats för detta finns i gaturummen.

Gestaltningförslaget utgår från en primär hierarki hos stationsentréerna där entréerna mot Klarabergsviadukten samt Centralplan är överordnade övriga. En mer noggrann programmering av entréer och styrning av resenärsflöden bör studeras vidare av Trafikverket och Jernhusen gemensamt då detta inte styrs av detaljplanen.

Gång- och cykeltrafik har prioriterats i planförslaget. Kopplingen mellan Stadshusbron och stationen ligger delvis utanför planområdet men förbättras avsevärt av att man kommer kunna nå Nils Ericsons plan och Järnvägsträdgården från den trappa som leder till kajnivån. En motsvarande trappa finns idag men leder bara upp på Centralbron som idag inte har en direkt koppling till stationsområdet. Trappan föreslås byggas om och göras mer attraktiv.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen påpekar att flera trafiksatsningar pågår som påverkar bytespunkt City; Roslagsbanans förlängning, vidareutvecklingen av tunnelbanan, utredning av ny expressbusslinje till Tyresö (med hållplats på Vattugatan), förändrad nattrafik samt även en eventuell koppling av Spårväg City till Lidingöbanan. De tydliggör att detta innebär att resenärsflöden påverkas och att Spårväg Citys utveckling kan påverka sluthållplatsen vid T-centralen. Gällande det senare framför de att tillräckligt god vändkapacitet för spårvägen behöver säkerställas.

Trafiknämnden, trafikförvaltningen och Trafikverket ser alla ett behov av att ta hand om resenärsflöden mellan centralstationen och tunnelbanans blå linje, Roslagsbanans förlängning, och Citybanans entré på Vasagatan. De påpekas att förlängningarna av både tunnelbanans blå linje och Roslagsbanan kommer öka de nämnda resenärsflödena. Trafikverket föreslår en ny entré till centralstationen från Östra Järnväggsgatan medan trafikförvaltningen och trafiknämnden önskar att man utreder möjligheten till en gångförbindelse under mark mellan det så kallade mellanplanet och den nya förbindelsegången.

Trafikförvaltningen påpekar att Cityterminalen utreds för nattrafik med lokalbuss vilket är en lösning som trafikkontoret också nämner i sitt yttrande. Om det inte är en lämplig lösning ser trafikförvaltningen att det kan finnas behov för fler ytor för nattrafiken – hållplatser, regleringsplatser och vändmöjligheter. Om det inte går att ordna en samlad lösning menar de att det är viktigt att samarbeta för att säkerställa att nattrafiken blir trygg och lättorienterad.

Trafikförvaltningen är positiva till att Klarabergsviadukten öster om Nils Ericsons plan blir bussgata men ifrågasätter behovet av hastighetsdämpande åtgärder. Om åtgärderna behövs vill förvaltningen att de utförs enligt RiGata-Buss. De anser också att det minskade antalet reglerplatser för buss på Klarabergsviadukten behöver ersättas samt att det föreslagna hållplatsläget på Klarabergsviadukten är olyckligt då det kommer längre ifrån

bytespunktens centrala delar. De föreslår istället en placering på Klarabergsplan.

Sveriges Bussföretag är i grunden positiva till att Cityterminalen och tågstationen knyts närmare varandra men framför oro för att detaljplanen ska försämra förutsättningarna för Cityterminalen och dess busstrafik genom försämrad framkomlighet när fler gångtrafikanter kommer korsa Terminalslingan, färre hållplatslägen och negativ påverkan på vändmöjligheter för dubbeldäckare. De påpekar också att det är viktigt med hållplatslägen i full höjd och önskar att laddinfrastruktur för elbussar säkerställs i detaljplanen.

Två privatpersoner anser att en förlängning av Spårväg City västerut bör möjliggöras och att detta skulle underlättas om Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan fick behålla sin nuvarande bredd. En annan privatperson framför oro för att Roslagsbanans förlängning kommer öka trängseln på spåren.

Trafikkontoret och trafikförvaltningen påpekar att en fortsatt dialog mellan parterna är viktigt i det fortsatta arbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden är i samverkan med Trafikverket och trafikförvaltningen involverade i de trafikåtgärder som pågår i anslutning till bytespunkt i City. Detaljplaneförslaget kan hantera olika framtidsscenarioer kring Spårväg Citys utveckling oavsett om det handlar om en eventuell förlängning av Spårväg City genom Centralstaden eller om det handlar om att endast stärka dess vändmöjlighet öster om Centralstationen.

Förlängningarna av tunnelbanans blå linje och Roslagsbanan kommer att öka resenärsflödena vid Citybanans entré på Vasagatan. Kontoret ser att en gångförbindelse under mark mellan det så kallade mellanplanet och den nya förbindelsegången under järnvägsspåren hade varit ett effektivt sätt att ta om hand gående under mark. Planförslaget omöjliggör inte denna gångförbindelse, men det krävs att Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan byggs om (rivs och byggs upp på nytt) för att bygga en sådan gångförbindelse. Är trafikförvaltningen intresserad av att utreda en sådan gångförbindelse medverkar staden gärna.

Kontoret instämmer i att det är viktigt att det inför att detaljplanen vinner laga kraft finns en trovärdig plan kring hur nattbusstrafiken hanteras. Det kommer behövas samverkan mellan berörda parter för att säkerställa att natttrafiken blir samlad, trygg och lättorienterad.

Möjligheten att placera hållplatslägen vid Klarabergsplan har studerats, men till följd av att det skulle ge negativa konsekvenser inte minst för vistelsevärdena, bedömdes andra hållplatslägen vara

bättre. Att placera hållplatser vid Klarabergsplan är också mindre flexibelt kopplat till Spårväg Citys utveckling.

De föreslagna hastighetsdämpande åtgärderna är en del av gestaltningen för en sammanhållen Klarabergsplan. Detaljer i tekniska lösningar är inte studerade i detta skede.

Trafikförvaltningens hänvisning till deras riktlinjer kommer behandlas inför projekteringen.

Antalet hållplatslägen på Terminalslingan bedöms inte minska och planförslaget möjliggör för att dubbelrikta Terminalslingan, vilket skulle möjliggöra för dubbeldäckare att angöra alla hållplatslägen. En dubbelriktning av Terminalslingan kommer att utredas vidare i kommande planprocess. Gällande laddinfrastruktur för elbussar är det en fråga för den berörda fastighetsägaren och inget som detaljplanen säkerställer.

Roslagsbanans förlängning kommer inte öka trängseln på spåren inom detaljplanen. Förlängningen kommer ske via nya spår under mark.

Kontoret ska arbeta för en fortsatt dialog mellan parterna under den kommande planprocessen.

Järnväg

Trafikverket bedömer att nyttjandet av spåren för person- och godståg ej kommer att påtagligt försvåras men att planförslaget innebär begränsningar. De påpekar att detaljer som inte framgår i planförslaget, till exempel pelarplaceringar, behöver studeras vidare för att säkerställa att lösningarna är acceptabla. De tydliggör också att spårplanen och redovisat kapacitetsbehov ska ses som ett planeringsunderlag och kan komma att revideras under processen.

Trafikverket kan heller inte av samrådshandlingarna utesluta att planförslaget innebär intrång i Citybanans skyddszon och de föreslår förtydliganden i plankartan kopplat till Citybanan och dess servicetunnel.

Trafikverket kan inte utifrån nuvarande utredningsläge avgöra om tillräcklig plats ges för järnvägens teknikutrymmen i planförslaget.

Trafikverket förtydligar att fortsatt arbete och samarbete krävs för att säkerställa att järnvägsanläggningens behov tillgodoses.

Arlandabanan anser att det är positivt att förslaget innebär förbättrade möjligheter till byten mellan tåg.

Drift och underhåll

Trafikverket bedömer att nödvändigt underhåll av anläggningen kommer kunna utföras i framtiden och under byggskedet, men att anpassningar kan komma att krävas och att en överdäckad

anläggning kan medföra tidsmässiga konsekvenser för drift- och underhållsinsatser jämfört med en icke-överdäckad anläggning. Ökade kostnader för nödvändiga anpassningar anser Trafikverket inte ska belasta dem.

Trafikverket beskriver att drift- och underhållsåtgärderna även kommer att kunna generera mer buller och damm som påverkar miljön i plattformsrummet. De anser att fortsatt samverkan för att hitta lösningar som minimerar negativa konsekvenser behövs.

Stockholms centralstation

Trafikverket beskriver bytespunkten Stockholms centralstation som landets mest tillgängliga plats och största bytespunkt och vill att resenärsperspektivet fullt ut ska genomsyra planförslaget för att uppnå en attraktiv bytespunkt vilket de menar är viktigt för att öka det hållbara resandet.

Trafikverket uppmärksammar att bara uppgångar från plattform 5 redovisas men att uppgångar från plattform 4 (spår 10) saknas i handlingarna och påpekar att vissa uppgångar ligger utanför planområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar att Trafikverket bedömer att detaljplanen är förenlig med järnvägstrafiken men att fortsatt utredningsarbete är nödvändigt. Det är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna antas att Trafikverket och Jernhusen hittar lösningar som är godtagbara och de hittar former för att säkerställa genomförandet och reglera viktiga förhållanden som detaljplanen inte kan säkerställa. Kontoret kommer arbeta för ett fortsatt nära samarbete mellan staden, Trafikverket och Jernhusen under hela den återstående planprocessen.

Plankartan kompletteras med de ytterligare bestämmelser som behövs för att säkerställa Citybanan och dess servicetunnels funktion.

Kontoret noterar att Arlandabanan ser att förslaget innebär en förbättring.

Drift och underhåll

Kontoret instämmer i att det är nödvändigt med fortsatt samverkan för att hitta lösningar som minimerar negativa konsekvenser av och för framtida drift och underhåll av spårområdet. Hur ökade kostnader för anpassad drift och underhåll ska fördelas är en avtalsfråga mellan Jernhusen och Trafikverket.

Stockholms centralstation

Att skapa en fungerande och attraktiv bytespunkt är ett viktigt mål med utvecklingen av Centralstaden. Att skapa en levande och

attraktiv stadsmiljö är ett annat viktigt mål. Resenärsperspektivet är centralt men hänsyn måste också tas till andra perspektiv så som stadsbilden, hållbarhetsaspekter eller upplevelsen av området för andra besökare än resenären. Kontoret emotser en fortsatt dialog kring hur detaljplanen kan stärka resenärsmiljön.

De uppgångar från spåren som Trafikverket uppmärksammar ligger utanför planområdet. Befintliga planer bedöms inte omöjliggöra dessa uppgångar men det är viktigt att möjligheten att tillskapa dessa säkras på andra sätt dvs genom avtal med berörda fastighetsägare.

Logistik

Trafikkontoret anser att leverans- och avfallshantering är tillfredsställande löst men påpekar att det är viktigt att den tänkta lösningen med en extern omlastningshub i Årsta säkerställs i planarbetet.

Trafikverket anger att de saknar redogörelse för uppskattad trafikmängd om den beskrivna omlastningslösningen i Årsta inte genomförs.

Flera sakägare har synpunkter om den föreslagna logistiklösningen. KLP ser risk för kapacitetsbrist på Blekholmsgatan och vill att det säkerställs att föreslagna lösningar för logistik fungerar, inte minst med hänvisning till de trafikförändringar som det närliggande Klara City View-projektet innebär. Alecta anser att logistiklösningens ägande- och ansvarsförhållande är oklara och att det inte är lämpligt att lösningen är beroende av en extern part. Även de framför oro för trängsel och andra olägenheter för grannar vid ökad trafik på Blekholmsgatan. Folksam skriver att Blekholmsgatan fyller flera viktiga funktioner för dem.

Waterfront Building framför att leveranser till deras byggnad fortsatt måste kunna ske med lastbil.

Se även under *Teknisk försörjning/Avfall*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Om en omlastningshub i Årsta inte kommer till stånd bedöms antalet transporter till godsmottagningen på Blekholmsgatan bli ca 290 per vecka. Med omlastningshub beräknas de bli 105 transporter per vecka. Blekholmsgatan bedöms kunna hantera båda dessa transportmängder men det är önskvärt att omlastningshuben kommer till då de minskar transporterna betydligt.

Utformningen av Blekholmsgatan ska studeras vidare och möjligheten att avveckla befintlig gatuparkering för att ge mer plats för godshantering på gatan bör utredas.

Leveranser till Waterfront Building kommer fortsatt kunna ske med lastbil.

Tillgänglighet

Som del av sina rådgivande synpunkter önskar Trafikverket en översyn av angöringszonerna till stationen då de bland annat anser att lagkrav för tillgänglighet inte uppnås.

Rådet för funktionshinderfrågor anser att de utvändiga trapporna bör kompletteras med ramper, och förbundet Funktionsrätt anser att de föreslagna trapporna är bra men bör kompletteras med hissar, för att öka tillgängligheten i gatumiljön. Funktionsrätt påpekar också att det vore bra att skriva ut hur mycket längre avstånden blir för de som inte kan nyttja trapporna när de istället får välja andra vägar.

Rådet för funktionshinder påpekar vidare att färdtjänst ska kunna ta sig fram.

Alecta anser att den tillgängliga angöringen till Terminalen 3 försämras om Klarabergsplan blir bilfri.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den föreslagna lösningen för angöring studeras vidare i syfte att skapa en mer robust lösning med acceptabel tillgänglighet så väl till stationen som till omkringliggande bebyggelse. Se även under Parkering, angöring och taxi.

Att komplettera trapporna med tillgängliga ramper bedöms vara omöjligt på grund av platsbrist. Hissar för att röra sig mellan de olika nivåerna kommer finnas inne i stationen. Dessa ska vara enkla att nå från gatan och kommer vara öppna hela eller stora delar av dygnet. När hissar inte är möjliga att utnyttja är den tillgängliga kopplingen mellan nivåerna via Kungsbron, likt dagens situation. Ett förtydligande av detta ska göras i Trafik-PM.

Färdtjänst kommer kunna nyttja de många angöringsytor som tillskapas inom detaljplanen. Den minskade biltrafiken kommer också att underlätta detta.

Övrigt

Swedavia bedömer att detaljplanen inte har någon påverkan på Bromma flygplats och att dess genomförande skulle vara positivt för transporter till flygplatserna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar Swedavias bedömning.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm vatten och avfall (SVOA) vill att u-områden för vatten och avlopp läggs in i plankartan och att det tydliggörs vilka ledningar de avser. De informerar också om var befintliga servisledningar ligger och att dessa bör användas om möjligt samt att de ser troligt behov av intern tryckstegring i de nya byggnaderna.

SVOA påtalar att fastigheterna ska försörja sina egna anläggningar med brandvatten och därför behöver bygga egna anläggningar för detta.

Trafikverket, SVOA och Storstockholms brandförsvaret anser att hanteringen av kontaminerat släckvatten måste tydliggöras.

Trafikverket anser att avloppssystemet ska vara utformat för att omhänderta förorenat släckvatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Projektets ledningssamordning har kännedom om SVOA:s befintliga ledningar och planhandlingarna ska förtydligas med information om befintliga ledningar och hur rättigheterna till dessa ledningar ska säkerställas. I den komplexa stadsmiljö som detaljplanen omfattar bedömer kontoret att det kan vara bättre att hitta andra sätt att säkerställa ledningar än med u-områden i plankartan. Om plankartan kompletteras med u-områden måste de regleras även i höjdd. Frågan behandlas vidare med ledningsägarna under det fortsatta planarbetet.

Kontoret noterar SVOAs information om eventuellt behov av intern tryckstegring och har skickat vidare informationen till byggaktören som information inför genomförandet.

Lösningar för brandvatten och omhändertagande av släckvatten ska studeras inför granskningen.

Dagvatten

Miljö- och hälsoskyddsämnden anser att möjligheten att rena dagvatten från befintliga vägytor bör studeras vidare. De anser också att de planerade dagvattenåtgärderna bör studeras vidare mer i detalj i det fortsatta planarbetet för att säkerställa genomförbarheten.

Länsstyrelsen och SVOA kommer med rådgivande synpunkter och önskemål om kompletteringar och justeringar av dagvattenutredningen. Länsstyrelsen nämner bland annat att den totala fördröjningsvolymen är felsummerad och anser att kommunen bör visa att fördröjningsvolymen motsvarar åtgärdsbehovet.

Trafikverket är positiva till att fördröjningsvolymen är tydligt beskrivna och att dagvatten inte får avledas till spårområdet men vill få illustrerat hur avledning och bräddning av bebyggelsens avvattning ska hanteras.

Exploateringskontoret påpekar att dagvatten- och skyfallslösningar ska lösas inom kvarterets byggrätter och inte på omkringliggande kommunala gator och ytor.

Alecta och Folksam framför oro för att mer dagvatten ska avledas via ytor framför deras byggnader och vill att påverkan på deras befintliga fastigheter ska tydliggöras. I båda fallen handlar det om dagvatten som idag faller på spårområdet men som efter ett genomförande kommer falla på stadskvarterens tak och skulle kunna rinna vidare ner på Västra Järnväggsgatan respektive Terminalslingan.

SVOA ställer fråga om bestämmelser i plankartan som de bedömer handlar om dagvattenfördröjning – huruvida de är lagenliga och var den angivna fördröjningsvolymen kommer ifrån.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genomförbarheten i de föreslagna dagvattenlösningarna ska säkerställas inför granskningen. Möjligheten till att rena dagvatten från de befintliga gatorna är begränsade men ska studeras vidare innan granskning.

Dagvattenutredningen justeras inför samråd i enlighet med inkomna synpunkter. Det stämmer att den totala fördröjningsvolymen är felsummerad. Stadens åtgärdsnivå avseende dagvatten uppnås på ytor där nya byggnader tillskapas och vatten från den nya bebyggelsen förs inte mot befintliga gator. Åtgärdsbehovet bedöms vara svårt att uppnå för befintliga gator såsom Terminalslingan, Klarabergsviadukten och delar av Nils Ericsons plan.

Bestämmelserna i plankartan som SVOA hänvisar till avser inte dagvattenfördröjning. Bestämmelserna avser en åtgärd för att förhindra översvämning vid skyfall. Sådana bestämmelser har stöd i PBL 4 kap 12 § samt i Boverkets föreskrifter om detaljplan.

EI/Tele

Ellevio informerar om sina befintliga ledningar, behovet av utbyggt nät vid ett genomförande, att ledningsrätter för nya ledningar inom kvartersmark ska säkerställas med u-områden och att fastighetsrättsliga förutsättningar ska vara säkerställda. De önskar också fortsatt delta i ledningssamordning.

Ellevio bedömer att sex nya nätstationer krävs för att försörja ett utbyggt planområde (två i stationskvarteret och fyra i stadskvarteren). De ger förslag på placering och önskar att dessa ytor reserveras och att de får planstöd.

Skanova informerar om att de har befintliga ledningar i planområdet och om deras rutiner för åtgärder som påverkar dessa.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De aviserade sex nätstationerna föreslås placeras under överdäckningen (öster om spåren i den södra delen av planområdet och väster om spåren i den norra delen). Plankartan kompletteras med användningsbestämmelse för teknisk anläggning/elnetstationer (E-område) i de aktuella delarna.

Kontoret noterar Ellevios och Skanovas information om ledningar. Planhandlingarna ska förtydligas med information om befintliga ledningar och hur rättigheterna till dessa ledningar ska säkerställas. I den komplexa stadsmiljö som detaljplanen omfattar bedömer kontoret att det kan vara bättre att hitta andra sätt att säkerställa ledningar än med u-områden i plankartan. Om plankartan kompletteras med u-områden måste de regleras även i höjdled. Frågan behandlas vidare med ledningsägarna under det fortsatta planarbetet.

Energiförsörjning

Stockholm Exergi informerar om att de har befintliga ledningar inom planområdet, att de vill delta i fortsatt ledningssamordning och hur deras rutiner ser ut vid behov av åtgärder i deras distributionsnät.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholm Exergis befintliga ledningar kommer påverkas av ett genomförande av detaljplanen och samråd med Stockholm Exergi har påbörjats.

Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) ser positivt på att det finns en strategi för hur en samordnad avfallshantering kan ske isolerat från de större rörelsestråken men tillägger att en avfallsutredning bör

göras innan granskning och ger exempel på vad en sådan ska innehålla.

SVOA påpekar att fordon för tömning av fettavskiljare är större än vanliga avfallsfordon och där dessa ska komma fram bör gatuutformningen anpassas för detta. De avråder också starkt från att planera avfallstransporter på gångfartsområden och vill inför granskningen se en redovisning av hur detta kan undvikas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En avfallsutredning ska redovisas innan granskning.

Gatutformningen har tagit hänsyn till fordon för tömning av fettavskiljare. Avfallstransporter från avfall utöver spillfett kommer ske genom den samlade logistiklösningen och inte på gångfartsområden eller andra delar av lokalnätet ovan överdäckningen.

Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) kommenterar att den komplexa bebyggelsen kan ställa speciella krav på utrymningssystem och hjälpsystem för brandförsvarets insatser som måste uppfyllas vid projekteringen. De påpekar att det kan vara bra att skapa förutsättningar för detta i tidigt skede. Som exempel pekar de på ventilering av giftig gas och brandgaser som de inte tycker är tydligt redogjort för i handlingarna.

SSBF informerar om att de inte bedömer att rökdykning på en sträcka över 75 meter är möjlig i högriskmiljö men i planhandlingarna står det att längsta avstånd för rökdykning är ca 100 meter.

Fjärrjordning av högspänningsanläggning som nämns som förslag i planhandlingarna ser SSBF enbart som ett komplement – de behöver möjlighet att själva jorda utanför överdäckningen.

SSBF informerar vidare om att deras fordon vid skyfall maximalt kan köra i 0,2 meter högt vatten vid lågt flöde.

SSBF önskar också förtydligande om hantering av kontaminerat släckvatten se under *Teknisk försörjning/Vattenförsörjning, spillvatten*.

Flera remissinstanser och sakägare anger i sina yttranden att utrymningsmöjligheterna måste utredas vidare. Synpunkterna sammanfattas under rubriken *Tekniska olycksrisker*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret delar brandförsvarets syn på att överdäckningen blir komplex och att det kan innebära speciella krav kring utrymning

och hjälpsystem för räddningstjänstens insats. Inför granskning bör en fortsatt dialog genomföras i samverkan med SSBF kring utformning av plattformsrummet avseende ventilerings av brandgaser eller andra giftiga gaser.

Innan granskning ska åtgärder och justeringar för att bebyggelsen ska kunna uppnå brandförsvarets vägledning "Komplexa infrastrukturanläggningar angående insatslängd vid rökdykning" studeras och utvärderas. Detta ska ske i dialog med brandförsvaret.

Möjlighet för SSBF att skyddsjorda järnvägsanläggningen på platser utanför detaljplaneområdet kan inte regleras i detaljplanen. Skyddsjordning bedöms fortsatt kunna ske från befintliga tillträdesvägar norr och söder om planområdet.

Skyfallsutredningen har utgått från att räddningsfordon maximalt kan köra i 0,2 meter högt vatten.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Trafikbuller

Alecta påpekar att mer tung trafik på Blekholmsgatan riskerar medföra bullerstörning för Blekholmen 1.

En privatperson anser att man bör skärma av Järnvägsträdgården mot buller från Centralbron.

Stomljud och vibrationer

Länsstyrelsen, Trafikverket och trafikförvaltningen anser att bestämmelser om stomljud bör införas på plankartan. Länsstyrelsen hänvisar till de två andra remissinstansernas riktlinjer och föreslår 32 dBA (fast) som högsta tillåtna värde, vilket även trafikförvaltningen gör. Trafikförvaltningen preciserar dock att bestämmelsen ska gälla för hotellrum (rum för sömn och vila). Trafikverket hänvisar till sina riktlinjer. Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att påverkan från både stomljud och vibrationer bör studeras vidare för att säkerställa att störningar inte uppstår för de som arbetar och övernattar inom området.

Trafikverket kommer också med rådgivande synpunkter om att alternativa stomljuds- och vibrationsdämpande åtgärder behöver utredas vidare innan granskning och i samförstånd med dem. De rekommenderar också att kontroll sker vid utformning av nya byggnader för att undvika att bjälklagens egenfrekvenser förstärker tåg vibrationerna som förekommer samt att utrymmen känsliga för stomljud bör placeras högre upp i en byggnad och inte rakt över en växel.

Folksam förutsätter att gränsvärden för vibrationer och stömljud inte överskrids i deras fastigheter.

Synpunkter om risk för buller, stömljud och vibrationer under byggtid har inkommit från flera sakägare. Dessa synpunkter redovisas under *Olägenheter för grannfastigheter*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikbuller

Tillkommande trafik på Blekholmsgatan bedöms inte medföra en sådan ökning av bullernivåer att störning uppstår för närboende.

Möjligheten att skärma av buller från Centralbron för att minska bullernivåerna i Järnvägsträdgården har studerats. Åtgärderna får begränsad påverkan på bullernivåerna och är svåra att genomföra utan att påverka utsikt från trädgården och vyn från vattenrummet.

Stömljud

Kontoret föreslår att bestämmelser om stömljud införs på plankartan för att säkerställa att de som övernattar och arbetar i den planerade bebyggelsen inte på ett oacceptabelt sätt påverkas av störningar från stömljud. Bestämmelser föreslås införas för hotellrum och då tydliga riktlinjer saknas ska behovet av bestämmelser för andra typer av lokaler samt behov av åtgärder studeras vidare inför granskning.

Om åtgärder föreslås som påverkar Trafikverkets anläggning kommer dessa att förankras med Trafikverket innan granskning. Trafikverkets önskemål om kontroller utöver de som sker i bygglovsprocessen är inte möjliga att reglera i detaljplan. Trafikverket bör säkra upp dessa frågor i avtal med Jernhusen. Eftersom detaljplanen inte reglerar var växlar kan/ska förläggas är det inte heller möjligt att reglera frågan om lokalers placering i förhållande till dessa.

Tekniska olycksrisker

Risknivåer

Länsstyrelsen meddelar att de varken kan eller kommer att ta ställning till katastrofrisken i detta skede. De har i en skrivelse om detsamma vänt sig till regeringen. Mot bakgrund av skrivelsen förväntar de sig inte att staden omarbetar förslaget avseende katastrofrisk i nuläget.

Trafikverket delar stadens slutsatser att den föreslagna anläggningen medför acceptabel risk och att de åtgärder som måste vidtas för att nå låga risknivåer är förenliga med riksintresset. De påpekar dock att risker måste bedömas även utifrån hur en överdäckning påverkar återställande och idriftsättning av järnvägsanläggningen efter en olycka.

Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvaret (SSBF) uppmärksammar båda att detaljplanen medger hotell inom alla nyttillkomna byggrätter. Ur ett riskperspektiv anser länsstyrelsen att lämpligheten för hotell bör motiveras bland annat eftersom en eventuell utrymning nattetid är svårare än under dagtid. SSBF uppmanar till att utreda var ett hotell kan vara mest lämpligt med hänsyn till riskutsattheten och att specificera hotellets placering dit.

Transportstyrelsen meddelar att de inte kan bedöma korrektheten av riskanalysen gällande katastrofscenarier och kan därmed inte heller bedöma lämpligheten kring hanteringen av transport av farligt gods.

SSBF är tveksamma till att vissa spår klassas som spår för persontåg med lägre krav på dimensionering för överliggande konstruktion. De anser vidare att för att den bedömda samhällsrisken inte ska bli missvisade måste hänsyn tas till alla personer inom planområdet – även de som befinner sig under överdäckningen.

SSBF anser även att kommunen tillsammans med Trafikverket behöver se över vart eventuell omledning av järnvägstrafik vid en eventuell avstängning ska gå samt utvärdera hur den ökade mängden trafik, med och utan farligt gods, kan påverka närområdet utmed omledningen.

En privatperson anser att det är olyckligt att bygga samman kritisk infrastruktur med kommersiella eller privata lokaler.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att länsstyrelsens beslut att inte ta ställning till katastrofrisken är olyckligt och skapar besvärande osäkerheter för den fortsatta planprocessen. En större tydlighet från länsstyrelsen kring deras syn på den framtagna bedömningsgrunden, genomfört analysarbete och stadens ställningstagande i frågan om katastrofrisker är angelägen.

En bedömning avseende överdäckningens möjliga påverkan på återställandetid och idriftsättning efter en olycka ska genomföras innan granskning.

Kontoret ser att det kan finnas anledning att begränsa tillåten byggrätt för hotell inom detaljplanen till följd av riskpåverkan från transporter med farligt gods. Hur begränsningen lämpligast görs studeras vidare inför granskningen.

Kontoret noterar att Transportstyrelsen inte anser sig kunna bedöma korrektheten i genomfört analysarbete.

Dimensioneringen i förhållande till tågtyper och olika brandscenarier har beaktat troliga och möjliga spårågen för godståg respektive persontåg.

Samhällsriskberäkningar och riskvärdering är genomförda utifrån den övergripande uppdelning av planområdet som tillämpats vid framtagande av de två bedömningsgrunderna (ovan respektive under överdäckningen). För att kunna värdera riskerna enligt dessa tillämpas två olika mått (acceptanskriterier), vilket innebär att den sammanräknade risken inte kan jämföras rakt av med något av de två respektive tillämpade riskacceptanskriterierna enskilt. Bland annat är de baserade på olika skalor. För att inte samhällsrisken ska bli missvisande är det därför relevant att studera båda dessa typer av samhällsriskkurvor, men dock inte nödvändigtvis sammanslaget i förhållande till riskacceptanskriterierna. Stadens slutsatser och ställningstagande beaktar samhällsrisken både avseende människor som vistas ovan och under överdäckningen.

Omledning av trafik vid framtida trafikavstängningar (planerade eller oplanerade) bedöms inte vara en detaljplanefråga utan hanteras av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare. Kontoret konstaterar att en förutsättning för genomförandet av planförslaget är att tågtrafiken ska kunna fortgå genom stationen under hela byggtiden, det vill säga att behovet för större eller längre omledningar till följd av genomförandet är litet.

Riskutredningen och de slutsatser och ställningstaganden som kan göras utifrån dessa visar enligt kontoret att det i det aktuella planområdet inte är olämpligt att bygga kommersiella lokaler ovanpå järnvägen så vida föreslagna skyddsåtgärder vidtas.

Skyddsbestämmelser

Länsstyrelsen anser att staden behöver införa åtgärder för skydd vid olycka som leder till brand, explosion och utsläpp av giftig gas för bebyggelsen närmast den södra tunnelmynningen alternativt motivera varför sådan inte behövs trots att avståndet mellan tunnelmynning och byggrätt för hotell och handel är något mindre än de 50 meter som i riskbedömningen anges som avstånd inom vilket sådana åtgärder föreslås. Länsstyrelsen vill också att lämplig placering av brandgasventilation säkerställs med hänsyn till friskluftsintag både i befintlig såväl som planerad bebyggelse.

Alecta vill att det görs en bedömning om huruvida befintliga byggnader längs Kungbron påverkas av samma risker som föranleder skyddsbestämmelser i detaljplanen för ny bebyggelse som vetter mot Kungbron. De efterfrågar också en större tydlighet kring den geografiska utbredningen av skyddsåtgärder både generellt och specifikt för det fasta släcksystemet.

SSBF önskar förtydligande om det i skyddsbestämmelse reglerade sprinklersystemets funktion samt önskar att effekterna av att sprinklervattnet vid olyckor med farligt gods som kan reagera med vatten utreds vidare.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret motiverade inför samrådet avsaknaden av reglering av skyddsåtgärder för den södra fasaden mot Centralbron utifrån en specifik bedömning för platsen och den föreslagna utformningen i planförslaget. Vad gäller möjlighet till utrymning och placering av ventilationsintag bedöms rekommendationerna i riskbedömningen uppfyllas med föreslagen utformning av byggnadsvolymen i det södra kvarteret. En bestämmelse som säkerställer att även slutlig utformning uppfyller detta läggs in i plankartan. Vad gäller fasader och fönster i en viss brandteknisk klass bedöms den aktuella individrisknivån på platsen inte motivera några särskilda krav utöver byggreglerna. Åtgärden bedöms inte heller ha någon betydande skyddseffekt avseende de riskscenarier som bidrar till katastrofala konsekvenser i genomförda samhällsriskberäkningar. Inför granskning avser kontoret att utförligare motivera detta avsteg, alternativt utreda vilka skyddsåtgärder som är lämpliga att vidta för att säkerställa att syftet med rekommendationen i riskbedömningen uppfylls.

Placering av eventuell frånluft för brandgaser kommer (om det blir aktuellt) att behöva beakta placering av friskluftsintag i enlighet med länsstyrelsens kommentar.

Vad gäller befintliga byggnader längs Kungsbron vill kontoret poängtera att de inte omfattas av de skyddsbestämmelser som föreslagits för det nordligaste kvarteret inom planområdet. Detaljplanen medför inte en sådan förändring att fysiska åtgärder är nödvändiga utanför planområdet för att den föreslagna markanvändningen ska vara lämplig.

Enligt framtaget säkerhetskoncept ska det fasta släcksystemet omfatta hela plattformsrummet inklusive nuvarande plattform 1-14. Planbestämmelser kan enbart gälla fastigheter inom planområdet. De särskilda krav som genom planbestämmelse ställs på nya konstruktioner t.ex gällande robusthet gäller enbart inom planområdet.

Sprinklersystemets funktion och effekt vid olyckor med farligt gods kommer att utredas i mer detalj inför granskning samt inom ramen för Trafikverkets projektering av järnvägsanläggningen.

Restriktioner för transport av farligt gods

Transportstyrelsen anser att det är nödvändigt att tydliggöra

möjligheten till, hantering och ansvar gällande trafik med farligt gods.

Flera privatpersoner, Hyresgästföreningen och hembygdsföreningarna för Katarina och Norrmalm vill att restriktioner införs för järnvägstransporter av farligt gods genom innerstaden. Önskan är inte begränsad till eller avhängig detaljplanen utan avser hela innerstaden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret är principiellt positivt till att möjligheten att införa restriktioner utreds, och har initierat en dialog med relevanta statliga myndigheter kring detta. Med anledning av det omfattande arbetet med riskfrågan som bedrivits under planarbetet vill kontoret dock poängtera att staden inför samrådet har tagit ställning till planförslaget och bedömt att det är en lämplig markanvändning, givet de förutsättningar som råder i nuläget (dvs att alla typer av farligt gods kan förekomma på sträckan). Eventuella framtida restriktioner vore positivt, men är inte en förutsättning för den gjorda bedömningen.

Risker i relation till kringliggande bebyggelse

KLP och Alecta önskar få tydligare information om olycksrisker. Alecta vill också att riskanalyserna ska ta större hänsyn till konsekvenser för intilliggande bebyggelse.

Alecta har i ett särskilt yttrande kring riskfrågor kommit med synpunkter om upplevda brister i planunderlaget. De framhåller ett utredningsbehov och vill att påverkan på Terminalen 3 tydliggörs. De vill också att det tydliggörs vilken hänsyn som tagits till befintliga förhållanden samt vilket behov av åtgärder som krävs för att överdäckningen som detaljplanen föreslår inte ska medföra ökad risk för Terminalen 3 vid en explosion.

Alecta ifrågasätter också detaljplanens lämplighet med hänvisning till att nuvarande spår 6 och 7 (som ligger under Terminalen 3 och som i dag är säckspår) föreslås bli genomgående spår vilket skulle kunna medföra att de i framtiden trafikeras av farligt gods.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret konstaterar att riskanalyserna har beaktat riskpåverkan mot intilliggande bebyggelse och inkluderat sådana konsekvenser vid relevanta scenarier i beräkningar av samhällsrisik och individrisk. Detta har varit en ingående del av riskvärderingen och stadens ställningstagande.

En fördjupad dialog med berörda ägare av intilliggande fastigheter har initierats efter samrådet. En fortsatt samverkan kan enligt

kontoret klargöra de osäkerheter och eventuella missförstånd som framkommit i samrådsyttrandena.

Hur spårområdet disponeras (t.ex. genomgående spår eller säckspår) regleras inte av varken gällande detaljplan eller föreslagen ny detaljplan. Som huvudman för spårområdet kan Trafikverket redan idag/utan planändring ändra spårens läge och därmed förlägga genomgående spår under t.ex. Terminalen 3. Detta är därför ingen konsekvens av planförslaget.

Utrymning

Flera remissinstanser och sakägare anger i sina yttranden att utrymningsmöjligheter måste utredas vidare.

Länsstyrelsen anser att staden måste motivera hur de kommit fram till att utrymning av hela överdäckningsområdet är möjlig. Alecta anser att det måste redovisas hur en sådan utrymning skulle kunna gå till rent praktiskt med hänsyn till den planerade markanvändningen.

Trafikverket vill att det verifieras att utrymningsvägar från deras anläggning får erforderlig funktion och kapacitet och att det säkerställs att utrymning via Cityterminalen är genomförbar.

Trafikverket och trafikförvaltningen påpekar båda att den befintliga trappan på Centralplan som i samrådsförslaget föreslås tas bort fungerar som utrymningsväg för den underjordiska kollektivtrafiken och inte kan tas bort utan att påverkan på utrymningen bedöms och hanteras.

Waterfront Building och Alecta påpekar att utrymningsvägar från deras fastigheter måste säkerställas såväl under byggtid som efter genomförande.

Folksam önskar förtydligande om ett påstående i Säkerhetskonceptet att utrymning från en mindre del av planområdet (logistikytan) kan bli aktuell genom deras fastighet.

Waterfront Building påtalar att en befintlig utrymningsväg från deras anläggning, som idag mynnar i den så kallade grusytan, ser ut att inte kunna nyttjas och att fullgoda alternativ måste presenteras som ersättning.

Brandförsvaret undrar hur det ska säkerställas att byggnader ovan överdäckningen ska kunna larmas tidigt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utrymning av hela överdäckningen har bedömts som möjlig utifrån byggnadernas volym, fotavtryck samt gaturummens placering, storlek och utformning. Mer detaljerade analyser för att fastställa exakt utformning med avseende på stora personflöden av både

stationsutrymmen och ovanliggande bebyggelse ska göras inför granskningsskedet.

Utrymningsvägar från Trafikverkets anläggningar och Cityterminalen har studerats i genomförda utrymningsanalyser. Säkerställande av utrymningsvägar genom Cityterminalen måste ske genom avtal, de kan inte hanteras inom planprocessen eftersom de ligger utanför planområdet. Kontoret noterar att gällande detaljplan för Cityterminalen inte möjliggör utrymningsvägar från spårområdet.

Utifrån den information som framkommit under samrådet om rollen som den befintliga trappan på Centralplan har för utrymningen av kollektivtrafiken under mark kommer utformningen av Centralplan bearbetas och trappan ska finnas kvar.

I kommande arbete med genomförandeplanering kommer utrymningsvägar och brandskydd i intilliggande byggnader att studeras i mer detalj för samtliga kommande skeden.

Otydligheter i Säkerhetskonceptet kopplade till utrymning av logistikytan ska förtydligas i kommande versioner av Säkerhetskonceptet.

Efter samrådet har Waterfront Building utrett behovet av den nämnda utrymningen via grusytan som skulle hamna under överdäckningen vid ett genomförande av detaljplanen. Waterfront Building har sedan återkommit med information om att deras utrymning kan tillgodoses på annat sätt om utgången sätts igen.

En beskrivning av lämplig funktion, kapacitet och kompetens för en beredskapsfunktion vid Centralstationen ska tas fram av Jernhusen och Trafikverket i fortsatt samverkan med stadsbyggnadskontoret. Inom ramen för det arbetet kommer bland annat ingå larmkedjor och möjligheten till integration med de brandtekniska systemen i byggnaderna ovan överdäckningen.

Övrigt

Trafikverket, SSBF och SVOA nämner alla att hantering av släckvatten måste tydliggöras. SVOA påpekar också att fastigheterna inom planområdet måste försörja sina egna anläggningar med brandvatten.

Alecta vill få ett förtydligande om huruvida den uppgradering av brandskydd ovan nuvarande plattform 1-4 som genomfördes 2020 tagit höjd för effekterna av en överdäckning enligt planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Lösningar för brandvatten och omhändertagande av släckvatten ska studeras inför granskningen.

Jernhusens konsult har vid möte med Alecta efter samrådet angett att brandskyddsåtgärderna från 2020 uppfyller även de krav som en framtida överdäckning/genomförande av detaljplanen medför.

Skyfall

Länsstyrelsen anser att staden behöver välja en högre klimatkfaktor än 1,25 i det framtida arbetet. De anger att de själva redan 2018 rekommenderat klimatkfaktor mellan 1,2–1,4 och att MSB i sin nya vägledning rekommenderar 1,4. De anser vidare att det behöver framgå av planbeskrivningen hur åtgärder för att hantera skyfall ska utformas och att de har kapacitet till att fördröja ett klimatanpassat 100-årsregn, detta inkluderar takutformningen. Utformningen behöver enligt länsstyrelsen ingå i skyfallsmodellen för att visa storleken på flöden från planområdet till omgivningen.

Trafikverket påpekar att flera av förslagen som i MKB:n bedöms vara Trafikverkets skyfallsåtgärder är åtgärder som verket inte har rådighet över utan snarare är principåtgärder som staden har möjlighet att gå vidare med.

Trafikverket tycker att det är positivt med tydligt angivna fördröjningsvolymmer för respektive kvarter i plankartan.

SVOA vill att det i skyfallsutredningen förtydligas hur stora ytor som behöver ledas till magasin på tak och i gränd.

Återkomsttid

Länsstyrelsen, Trafikverket, trafikförvaltningen, miljö- och hälsoskyddsnämnden och SVOA ser alla ett behov av att studera skyfall med längre återkomsttid och granska konsekvenserna av sådana för samhällsviktig verksamhet. Trafikförvaltningen och Trafikverket nämner att 500-års regn ska bedömas enligt stadens nya riktlinjer.

Skyfallshantering på tak

Länsstyrelsen, miljö- och hälsoskyddsnämnden, SVOA och Storstockholms brandförsvaret (SSBF) anser alla att takens möjlighet att omhänderta föreslagna skyfallsvolymer måste studeras vidare. Utformning, avtappning, volymer, byggbarhet och att säkerställa att taken kan ta emot lasten från vattenvolymer nämns som frågor som behöver studeras närmare.

SSBF frågar om taken även kommer kunna fördröja vatten från mindre omfattande regn.

Påverkan på platser utanför planområdet

Länsstyrelsen påpekar att framkomligheten på Östra Järnväggsgatan och under Centralbron är begränsad redan idag och menar att det är

viktigt att detaljplanen inte ytterligare försämrar framkomligheten på dessa platser. De anser att nödvändiga åtgärder för att säkerställa detta behöver framgå i planbeskrivningen och regleras på plankartan. Trafikverket instämmer i att förhållandena på de två nämnda platserna behöver studeras vidare.

Trafikverket påtalar att utredningen inte påvisar att risken för översvämning av spårområdet från Östra Järnvägsgatan är hanterad då den mur som skiljer gatan från spårområdet inte når ända upp till tak. Vid höga flöden befarar Trafikverket att vatten kan rinna över murkrön och vill att det under fortsatt planprocess bedöms med vilken återkomsttid/vilken sannolikhet det är att så sker. Av samma anledning är de tveksamma till den i planhandlingarna redovisade bedömningen att nedbörds mängden som faller på spårområdet vid ett 100-årsregn minskar med 2500 m³ som resultat av planförslaget.

Trafikverket önskar vidare en tydligare beskrivning av varför det inte går att hindra avrinning till Vasagatan och Östra Järnvägsgatan samt beskrivning av ytterligare åtgärder för att begränsa negativ påverkan på Vasagatan och hur dessa säkerställs/regleras i plan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att möjligheten att utnyttja parkeringsytan söder om planområdet som en tillfällig skyfallsyta bör studeras vidare.

Alecta och Folksam befarar att skyfallssituationen på Terminalslingan och Västra Järnvägsgatan riskerar att försämras. I det första fallet för att avrinningsområdet för Terminalslingan blir större då delar av taken avrinner dit och i det andra fallet för att Västra Järnvägsgatans begränsade bredd kan försvåra skyfallshanteringen. Båda efterfrågar tydligare bedömning av påverkan av skyfallet för deras fastigheter,

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skyfallsberäkningarna ska justeras så att de utgår från stadens egna riktlinjer. Detta innebär att "Stockholmsregn" och klimatfaktor 1,4 blir dimensionerande. Då Stockholmsregn är något mildare än nationell standard bedöms en justerad klimatfaktor inte få betydande effekter på flöden och volymer.

Utformningen av nödvändiga åtgärder för att hantera skyfall ska beskrivas tydligare i planbeskrivningen. I den mån det är möjligt ska utformningen ingå i skyfallsmodellen.

MKB:n innehåller information om de åtgärder som föreslagits under Trafikverkets åtgärdsvalsstudie för klimatanpassning. Beskrivningen av åtgärderna i MKB ses över inför granskningen.

Åtgärderna är inte kopplade till planprojektet och genomförbarheten av åtgärderna påverkas inte av detaljplanen.

Återkomsttid

En bedömning av hur ett 500-årsregn påverkar området ska göras och åtgärder ska föreslås för hur samhällsviktig verksamhet ska skyddas från effekterna av ett sådant regn.

Skyfallshantering på tak

Inför granskningen ska tydliga exempel på lösningar av takens skyfallsfördröjning tas fram och genomförbarheten av dessa lösningar studeras. Mindre regn bedöms kunna fördröjas på taken så länge utloppen/avtappningen av taken utformas för det.

Påverkan på platser utanför planområdet

Förhållandena under Centralbron vid skyfall ska inte försämrats vid ett genomförande av planförslaget. Huvudidén för att säkerställa att ingen försämring uppkommer är att fördröja skyfallsvatten i parkeringsytan under Vattugatan. En sådan lösning kan garanteras genom att planområdet utökas för att omfatta parkeringsytan och/eller genom avtal. Förslag på lösning ska tas fram inför granskning.

Detaljplanen försämrar inte situationen i lågpunkten Östra Järnvägsgatan och föranleder därför varken vidare utredningen eller åtgärder på platsen. Skyfallsutredningen visar också att det inte rinner vatten mot Östra Järnvägsgatan via Vasagatan. Den kommentar om mer vatten på Vasagatan som återfinns i skyfallsutredningen syftar på Vasagatan söder om Klarabergsviadukten.

Hur ett genomförande av detaljplanen förändrar skyfallssituationen för grannfastigheterna ska tydliggöras inför granskning.

Västra Järnvägsgatan framför Folksams byggnad föreslås få en ny höjdsättning delvis för att bygga bort den lågpunkt som finns idag och på så sätt minska risken för översvämmade ytor vid skyfall.

Förorenad mark och grundvatten

Länsstyrelsen kommer med råd om, och Miljö- och hälsoskyddsnämnden kommenterar, att spridning av föroreningar som finns i marken måste förhindras så att inte försämring i vattenstatus eller möjligheten till att uppnå MKN i recipienterna hotas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kompletterande provtagning av jord och grundvatten, samt en fördjupad riskbedömning avseende förorenad mark kommer att behöva utföras inför genomförandet av planprojektet.

Vidare anser nämnden att det bör utredas vilka åtgärder som ska vidtas inom ytor med tydligt förhöjda föroreningshalter för att minska framtida risk för spridning av PAH-ämnen och kvicksilver till yt- och grundvattenrecipient. De ser också behov av att klargöra från vilka byggnader som länshållning/dränering av vatten utförs idag för att få en bättre bild av hur förorenings-spridning via dränering sker.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar länsstyrelsens råd samt nämndens påpekande och informerar byggaktören om behovet av fördjupad riskbedömning och vidare utredning inför genomförandet. Frågan kommer i det skedet bevakas av miljöförvaltningens tillsyn avseende förorenade områden.

Elektromagnetiska fält

Miljö- och hälsoskydds-nämnden anser att frågan om elektromagnetiska fält från tågtrafiken är tillräckligt utredd men att risken för ökade elektromagnetiska fält från fastigheternas nätstationer och transformatorstationer bör studeras vidare.

Trafikverket önskar förtydliganden kring vem ”man” är som strävar efter att begränsa elektromagnetiska fält på arbetsplatser och saknar referens till var värdet 0,4 μ T kopplat till arbetsmiljö kommer ifrån. De anser vidare att det är en fördel att underlaget tydligt visar på att det inte ställs några krav på ombyggnader av kontaktlednings-anläggningen.

Alecta vill att en fullständig elektromagnetisk kompatibilitets-utredning genomförs och redovisas samt att det redovisas hur känsliga installationer i deras fastigheter ska kunna skyddas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskningen ska risken för ökade elektromagnetiska fält från transformatorstationer och andra elnätstationer utredas vidare. Se även om behov av elnätsstationer under Teknisk försörjning.

Begränsningar av elektromagnetiska fält på arbetsplatser bevakas bland annat av Arbetsmiljöverket (om allmänheten har tillträde till lokalerna kan även Strålskyddsmyndigheten ha visst ansvar för föreskrifter och likande). Detta rör främst starka elektromagnetiska fält. Värdet 0,4 μ T är ett högsta medelvärde vid etablering av t.ex. bostäder. Eftersom medelvärde saknas för arbetsplatser används det som ett jämförelsevärde i planhandlingarna, det finns dock inga krav på att det ska uppnås.

Kontoret bedömer inte att behov av en EMC-utredning föreligger eftersom detaljplanen inte bedöms ge upphov till ökade problem med elektromagnetisk kompatibilitet.

Totalförsvaret och beredskap

Försvarmakten bedömer att planförslaget inte riskerar medföra påtaglig skada för totalförsvarets militära del och har därför ingen erinran.

Länsstyrelsen kommer med rådgivande synpunkter i vilka de tydliggör att de saknar resonemang och ställningstagande kring totalförvarsfrågor och anser att staden bör utreda en dimensionerande hotbild noggrannare. Planförslaget bör enligt länsstyrelsen kompletteras med resonemang och ställningstagande som utgår från stationens funktion och användning vid höjd beredskap och dess betydelse för totalförsvaret med hänsyn till att den är en samhällsviktig verksamhet på lokal såväl som regional och nationell nivå främst inom sektorn för transporter. Kompletteringar av planförslaget bör även innehålla resonemang och ställningstagande om skydd av civilbefolkningen genom att beakta behovet av utomhusvarningar, skyddsrum, skyddade utrymmen, trygghetspunkter och utrymning. Staden bör utgå från att befintliga skyddsrum, inklusive inaktiva specialskyddsrum i närheten av området, behöver vara kvar och att planförslaget inte påverkar dem negativt tex. av ökade raslaster eller påverkan på in- och utrymningsvägar.

Länsstyrelsen rekommenderar också att stadens beredskapssamordnare eller motsvarande inkluderas i planarbetet samt hänvisar till MSB:s vägledning om totalförsvarets intressen i samhällsplaneringen.

MSB:s skyddsrumsfunktion har avstått från att lämna specifika synpunkter på förslaget men i en generell text angett att när skyddsrum förekommer i ett planområde måste hänsyn till dessa tas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar att Försvarmakten inte har något att erinra mot planförslaget.

Efter samrådet har kontoret tillsammans med Jernhusen och Trafikverket initierat ett arbete för att utreda centralstationens roll och betydelse för totalförsvaret och beredskap. I arbetet deltar stadens beredskapschef och staden avser även involvera länsstyrelsen. Planhandlingarna ska kompletteras med beskrivningar av stationens funktion och användning vid höjd beredskap och dess betydelse för totalförsvaret samt ur perspektivet samhällsviktiga verksamheter.

Hur planförslaget påverkar skyddsrum i anslutning till planområdet och om åtgärder krävs för att förhindra negativ påverkan på skyddsrummen ska studeras vidare inför granskningen.

Miljö- och klimataspekter

Hållbarhet och klimat

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiva till att åtgärder för att reducera klimatutsläpp vidtagits och att det arbetet planeras fortsätta.

En privatperson anser att byggnaderna bör gestaltas med färre glasfasader eftersom det råder sandbrist och glasfasader kräver solskydd.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret noterar nämndens inställning.

Allt byggande medför en belastning på miljön. Under framtagandet av samrådsförslaget har byggaktören (Jernhusen) arbetat aktivt för att minska projektets klimatpåverkan och resursförbrukning. Detta arbete har resulterat i en reducering av klimatpåverkan främst genom en kraftig minskning av stål i konstruktionen.

Hantering av strandskydd

Länsstyrelsen meddelar att staden behöver komplettera planbeskrivningen med en bedömning som visar att intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen informerar också om att nya regler har trätt i kraft som berör strandskyddet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planbeskrivningen ska kompletteras med en bedömning som visar att intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen kommer med råd om, och Miljö- och hälsoskyddsnämnden kommenterar, att spridning av föroreningar som finns i marken måste förhindras så att inte försämring i vattenstatus eller möjligheten till att uppnå MKN i recipienterna hotas. Länsstyrelsen menar att det är av stor vikt att byggaktören vid ett genomförande ser till att det inte sker.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden vill att man för att minska framtida risk för spridning bör utreda vilka åtgärder som bör vidtas inom ytor med tydligt förhöjda föroreningshalter för att förhindra spridning av PAH-ämnen och kvicksilver till yt- och grundvattenvattenrecipient. Nämnden ser också behov av att klargöra från vilka byggnader som läns hållning och/eller dränering utförs för att få en bättre bild av hur föroreningsspridning via dränering sker idag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret informerar byggaktören om vikten av att säkerställa att spridning av föroreningar inte sker vid genomförandet av detaljplanen samt att det finns ett behov av vidare utredning inför genomförandet.

Miljö kvalitetsnormer för luft

Trafikverket, miljö- och hälsoskyddsnämnden och Alecta ser att det kan finnas behov av vidare utredning av luftkvalitet och avluftningen av plattformsrummet.

Trafikverket önskar en mer detaljerad beskrivning av ventilationssystemets funktion. De vill också att det görs bedömningar av luftkvalitet både under och över överdäckningen samt en jämförelse mellan nollalternativ och planförslag med och utan åtgärder.

De informerar också om vad emissioner bör räknas för och om förekomst av olika loktyper med påverkan på luftemissioner. De önskar också att luftkvaliteten i plattformsrummet regleras genom en planbestämmelse i kartan som anger att plattformsrummet ska utformas eller kompletteras med åtgärder så att luftföroreningar i tunneln inte medför oacceptabla hälsorisker.

Trafikverket påpekar vidare att deras framtagna riktvärde för luftkvaliteten i plattformsrummet är ett målvärde och när ett åtgärdsförslag för hantering av luftkvaliteten finns färdigt inför granskningen kommer de att göra en bedömning av nytta och kostnad och sedan fastställa ett riktvärde.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att om en ventilationslösning av plattformsrummet föreskrivs som innebär ett ventilationsutsläpp av järnvägspartiklar till utomhusmiljön, bör kompletterande beräkningar av haltbidraget från denna källa till utomhusluften göras.

Alecta oroar sig för hur ventilering av plattformsrummet i taknivå ska leda till överskridande av gränsvärden av PM 10 i gatunivå och på tak (där friskluftsintag finns) inom Terminalen 3. De vill att utsläppen ska filtreras för att minska halterna av PM10.

Alecta anser också att beräkningarna av luftkvalitet för Terminalslingan inte är tillräckligt utförliga och att det finns en risk för att föroreningshalter underskattats. De påpekar också att beräkningar inte har uppdaterats efter att planförslaget utvecklats.

Risk för överskridande av MKN

Men hänvisning till att MKN kommer överskridas på taken i närheten av eventuella ventilationsschakt med avluftning från plattformsrummet och att vistelseytor i närheten därmed inte kommer vara lämpliga anser både Länsstyrelsen och Trafikverket att planhandlingarna bör kompletteras. Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen bör kompletteras med exempel på möjlig utformning och placering av vistelseytorna och Trafikverket föreslår en planbestämmelse om placering av vistelseytor.

Trafikverket önskar också en bestämmelse om störningsskydd ska kompletteras så att friskluftsintag ska placeras bort från avluftning av spårområdet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Vidare utredning av luftkvaliteten i plattformsrummet och val av eventuella åtgärder ska göras inför granskning. Om en ventilationslösning med utsläpp av partiklar från plattformsrummet till utemiljön föreskrivs ska kompletterande beräkningar av haltbidraget från denna källa till utomhusluften göras.

Luftkvalitetsutredningens beräkningar är i huvudsak gjorda på ett tidigare bebyggelseförslag. Bedömningar av hur skillnaderna mellan det förslaget och samrådsförslaget bebyggelse påverkar luftkvaliteten har gjorts och ingår i luftkvalitetutredning. Ytterligare beräkningar med en mer avancerad tre-dimensionell modell ska genomföras för hela detaljplaneområdet inför granskning. Inför detta ska det säkerställas att Terminalslingans särskilda förutsättningar är rätt representerade i modellen.

Risk för överskridande av MKN

I samrådsförslaget har en avluftning från plattformsrummet till utomhusluften i taknivå möjliggjorts genom en bestämmelse som medger ventilationsschakt genom både stationskvarteret och stadskvarteren. Om en sådan möjlighet kvarstår i granskningsförslaget ska plankartan kompletteras med bestämmelse som reglerar att vistelseytor inte får placeras i närheten av avluftningen och att friskluftsintag ska placeras bort från avluftningen.

Social hållbarhet och trygghet

Stadsdelsförvaltningen anser att områdets förutsättningar för trygghet och säkerhet bör vara i fokus för projektet och att

utformning av offentliga rum ska främja stadsliv och vistelse för alla.

Folksam ser det som önskvärt att öka stadslivsvärdet genom att tillskapa multifunktionella rum, inte minst för blandning av stadsrum för både rofylldhet och stadspuls.

Afa är oroliga för att mörka och trånga passager skapas i förslaget vilket de menar kommer medföra otrygghet. De kommenterar också att indragna entréer och sittplatser i fasader kan bli otrygga element i stadsrummet.

Föreningen Funktionsrätt vill att en funktionsrättskonsekvensbeskrivning tas fram. Föreningen anser att personer med funktionshinder inte tillräckligt tydligt setts som en målgrupp t.ex. när det gäller tillgänglighetsfrågan där föreningen saknar beskrivning av hur likvärdig tillgänglighet för alla ska uppnås.

Vidare påpekar föreningen att skyltning och liknande måste finnas och fungera även för personer med intellektuell funktionsnedsättning eller synnedsättning. De föreslår även införande av infodisk, trygghetsplats, mötesplats för ledsagning och tillgängliga offentliga toaletter med rimligt avstånd emellan. Föreningen avråder också från användning av begreppet funktionsvariation och förordar att följa Socialstyrelsens rekommendationer om ”personer med funktionsnedsättning”.

Två privatpersoner påpekar att fler bostäder skulle skapa både mer stadsliv och öka tryggheten på platsen och en privatperson anser att planhandlingarnas beskrivning av hur tryggheten i området kommer öka till följd av detaljplanen är överdriven och menar att gränderna och deras kontorsbebyggelse kommer bli mer otrygga än den otrygghet förslaget bygger bort.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att skapa trygga och levande stadsmiljöer har varit en fokusfråga i framtagandet av planförslaget. Inför granskningen föreslås åtgärder i den norra delen av planområdet som ska förbättra ljusförhållandena i gränderna och ge plats åt fler stadslivsvärden.

Kontoret anser inte att en separat funktionsrättskonsekvensbeskrivning behöver tas fram. Bedömningen av sociala konsekvenser ska omfatta konsekvenser för alla personer som besöker platsen eller på annat sätt påverkas av detaljplanen. Inför granskningen ska det studeras om funktionshinderperspektivet i bedömningen kan tydliggöras.

Kontoret uppskattar förslagen för att göra stationsmiljön mer inkluderande för alla, så som tydlig skyltning, infodisk, trygghets- och mötesplatser. Eftersom förslagen riktar in sig på åtgärder som

ligger inom Jernhusens och Trafikverkets ansvar som en del av förvaltningen och driften av anläggningen skickas förslagen vidare till dem. Kontoret noterar också föreningens råd kring begreppsanvändning.

Kontoret instämmer i att en blandning av bostäder och andra verksamheter skulle vara fördelaktigt för tryggheten i området. Att komplettera detaljplanen med bostäder har dock bedömts olämpligt med hänsyn till risknivån.

Förslaget som helhet skapar förutsättningar för stadsliv som förhoppningsvis leder till ökad trygghet inom planområdet.

Barnrättsperspektivet

Föreningen Funktionsrätt anser att det är bra att barnperspektivet finns med i "hållbarhetsanalysen" men saknar funktionshinderperspektivet och påpekar att "även barn är funktionsnedsatta".

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret instämmer i att det är viktigt att bedömningen av detaljplanens konsekvenser för barn och unga inkluderar alla barn oavsett funktionsförmåga. Bedömningen av sociala konsekvenser inklusive barnkonsekvenser innehåller generella beskrivningar av konsekvenserna. Inför granskningen ska det studeras om funktionshinderperspektivet kan tydliggöras ytterligare.

Olägenheter för grannfastigheter och övriga intressenter

Sakägarna är över lag positiva till den stadsutveckling som detaljplanen medger men kritiska till detaljplanens påverkan på deras egna fastigheter och flera avstyrker planförslaget om inte denna påverkan hanteras bättre.

Insyn och ljusförhållanden

Alecta, Folksam och Afa anser att förslaget försämrar ljusförhållandena i deras fastigheter, inte minst i de lägre våningarna och redovisar beräkningar för detta. Folksam påpekar att de har verksamhet med fönster i lokaler som helt byggs för av planförslaget. Alecta och Afa ser också att det finns risk för insyn i deras befintliga kontor och lokaler. Sakägarna anser att försämrade ljusförhållanden och ökad insyn minskar användbarheten och uthyrningsmöjligheterna i deras fastigheter.

Folksam och Afa anser att påverkan på ljusförhållandena härrör till Västra Järnvägsgatans begränsade bredd samt stadskvarterens tilltagna höjd och anser att det vore önskvärt om gatan breddas och/eller hushöjderna sänks.

Waterfront Building vill att det säkerställs att deras byggnad inte förmörkas eller påverkas negativt av den nya bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Påverkan på ljusförhållanden och insyn är ofrånkomligt i en växande stad, inte minst i ett sådant centralt läge som området ligger i. Planområdet har varit aktuellt för utveckling en längre tid och planprocessen har föregåtts av två programarbeten; Program för Västra City och Program för City. Utvecklingen har också stöd i översiktsplanen. Kontoret anser därför att den föreslagna utvecklingen har varit möjlig att förutse och att de försämringar som detaljplanen ger upphov till i de kringliggande byggnaderna måste kunna accepteras. Detaljplanen medför positiva konsekvenser i form av en mer attraktiv stadsmiljö, starkare platsidentitet och förbättrade kopplingar till omgivande stadsmiljö och dessa positiva effekter kommer även gynna fastigheterna i detaljplanens närhet.

De förändringar som föreslås i planområdets norra del, takvåningarna som dras in på ett mer påtagligt sätt så att takfoten sänks, kvartershörnen som fasas av, att den centrala platsbildningen Västra Järnvägsplatsen utvidgas och att gränderna breddas något bedöms sammantaget bidra till att förbättra ljusförhållandena i stadsrummen samt i grannfastigheterna.

Övrig påverkan på intilliggande fastigheter

KLP anser att de, och inte minst logistiken till kongressbyggnaden, påverkas negativt av både Centralstadens detaljplan och detaljplanen för Klara City View samt att de sammanvägda konsekvenserna är större än för varje plan för sig. Den största påverkan ser de sker från förändringar i trafikföringen. Men de ser även att utformningen och höjdsättningen av Nils Ericsons plan påverkar deras lastintag, se mer under *Trafik, Gatunät*.

KLP anser att konsekvenserna för hotell Royal Viking, med nytt cykelgarage inom deras fastighet och ny hotellobby, måste studeras vidare innan lösningar kan fastläggas. De är positiva till att kopplingarna mellan Centralplan och Klarabergsviadukten förbättras och bedömer det som intressant att även studera en ny entréförbindelse/brygga mellan hotellet och Klarabergsviadukten samt önskar att ny hotellfasad får dras ut i liv med bron för att minska risk för tillhåll och otrygghet.

Folksam meddelar att den höjning av Västra Järnvägsgatan som lokalt föreslås utanför deras byggnad på Blekholmen 4 inte kommer kunna tas upp inne i byggnaden och vill att planområdet utökas så att hela gatan är med i detaljplanen (ända fram till deras fasad) så att höjdskillnaderna kan tas upp där och utformningen av hela gaturummet kan säkras. Folksam ser också att detaljplanen riskerar påverka den tekniska försörjningen av deras fastigheter så som bergvärme- och VA-anläggningar.

Alecta påtalar att skyddsrummet i Terminalen 3 och dess tekniska funktioner måste säkerställas långsiktigt såväl som under byggtid. De vill också att nödutrymningen av Terminalen 3 säkerställs i plankartan.

Afa motsätter sig ändringar i gällande detaljplan för Blekholmen 3 och 5.

Alecta ser risk för att ökad belastning av tung trafik kan påverka brofogar i vissa av gaturummen vilket skulle medföra ökat behov av underhåll av brofogar som ligger inom deras fastigheter och skapa störningar så som vibrationer i fastigheter intill brofogar.

Alecta framför också en oro för att ändrade höjder på Terminalslingan ska kräva åtgärder i deras fastighet.

Folksam, Alecta och Afa efterfrågar mer information för att kunna ta ställning till hur deras fastigheter påverkas konstruktivt av förslaget. Alecta ser risk för att deras grundläggning kan behöva förstärkas och att den bärande konstruktionen ska påverkas av håltagningar i Terminalslingan och förändringar i bussrampen på Terminalen 2. Alecta påtalar att detaljplanen inte får begränsa underhållsåtgärder för deras fastighets långsiktiga funktionsduglighet så som den nämnda grundförstärkningen.

Flera sakägare önskar kompensation för de intrång och den skada de anser att detaljplanen och dess genomförande medför på deras fastigheter. De önskar också en fortsatt dialog om påverkan på deras fastigheter och hur detta ska hanteras samt anser att redovisningen av påverkan på grannfastigheterna är bristfällig och behöver förtydligas.

Statens fastighetsverk (SFV) menar att den stora skalan i förslaget riskerar att påverka deras fastigheter på Riddarholmen då dessa ligger visuellt i planområdets påverkansområde. Bland konsekvenserna nämns påverkan på Riddarholmskyrkan och Birger Jarls torns position i stadsbilden och i stadens siluett.

Flera sakägare ser oro för att angöringen till deras fastigheter kommer påverkas negativt se under rubriken *Trafik, Parkering angöring och taxi*.

Alecta har också inkommit i separat yttrande med synpunkter på hur planförslaget förändrar riskfaktorerna påverkan på Terminalen 3 – dessa är sammanfattade under rubriken *Tekniska olycksrisker*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret och stadens projektgrupper för både Centralstaden och Klara City View (KCV) anser att det finns fungerande lösningar för trafik och logistiken till kongressbyggnaden när detaljplanerna för Centralstaden och KCV genomförs – vare sig om båda genomförs eller bara en av dem. Området kommer få en förändrad trafikordning där gående och cyklar prioriteras men det kommer fortsatt vara möjligt att nå kongressen både med bil och transportfordon.

Kontoret instämmer i att lösningar för både stationens cykelgarage (som föreslås ligga i KLP:s fastighet) och ny hotelllobby till Hotell Viking måste studeras vidare. Studien bör också omfatta utredning av möjligheten att angöra garaget från Östra Järnvägsgatan samt lösningar för utrymmet i hotellets sydvästra hörn som idag tas upp av en offentlig rulltrappa. Rulltrappan föreslås tas bort och utrymmet kommer kunna nyttjas till annat och i den övre nivån ge kvarteret Pennfäktaren/Hotell Viking en direkt koppling till Klarabergsplan/bron. Det fortsatta arbetet ska föras i dialog med KLP.

Västra Järnvägsgatan föreslås höjas intill Folksams fastighet för att undvika en lågpunkt och minska risken för översvämning vid skyfall. Inför granskningen måste en överenskommelse om en lösning som både säkerställer god skyfallshantering och fungerande utformning av entré och inre rumsfunktioner på Blekholmen 4 ha träffats.

Hur planförslaget påverkar skyddsrum i anslutning till detaljplanen och om åtgärder krävs för att förhindra negativ påverkan på skyddsrummen ska studeras vidare inför granskningen. Detta inkluderar skyddsrummet inom Terminalen 3. Nödutrymningen av Terminalen 3 bedöms inte påverkas menligt av planförslaget och någon ytterligare reglering av nödutrymningen bedöms inte vara aktuell.

Mindre del av Blekholmen 3 ingår i planområdet. Den aktuella delen är ett 3D-utrymme under Västra Järnvägsgatan. Det har bedömts som lämpligt att få med gatan i planområdet bland annat för att kunna tydliggöra markreservatet för allmännyttig trafik. De delar av Blekholmen 3 som ingår i detaljplanen får samma rättigheter som i gällande plan.

Brofogarna inom Terminalen 3:s fastighet eller på Blekholmsgatan bedöms inte utsättas för ökad tung trafik till följd av detaljplanen.

Inga höjdförändringar föreslås på Terminalslingan. En felvisande gatuhöjdsiffra i plankartan har orsakat missförståndet. Siffran justeras till granskningen.

Inför granskning och antagande ska Jernhusen och berörda sakägare föra en fortsatt dialog kring genomförandet av detaljplanen, tydliggöra hur respektive fastighet kan komma att påverkas samt teckna nödvändiga avtal. Kontoret förutsätter att eventuella krav på kompensation behandlas i dessa dialoger.

Påverkan under byggtid

Flertalet sakägare är oroliga för hur deras fastigheter och verksamheterna i deras byggnader kommer att påverkas under byggtiden. Fler typer av påverkan nämns; dels fysisk påverkan på fastigheter så som risk för sättningar, sprickbildningar, vattensador och nedsmutsning, dels störningar som oljud, buller, vibrationer och försämrad luftkvalitet. Även påverkan på trafik, logistik, tillgänglighet till entréer och utrymning tas upp som saker som kan komma att påverkas negativt under genomförandet. Sakägarna trycker på hur både verksamheter i byggnaderna och fastighetsunderhåll och skötsel måste kunna fortgå under den långa byggtiden.

Sakägarna vill att de och deras hyresgäster ska skyddas mot negativ påverkan under byggtid och kompenseras för den påverkan de kan drabbas av. Flera sakägare önskar också att planhandlingarna ska uppdateras med beskrivning av påverkan på grannfastigheter och ett tydliggörande om hur genomförandet ska hanteras för att minimera påverkan samt att genomförandavtal tecknas med dem innan genomförandet påbörjas.

Alecta påpekar att skyddsrummet på Terminalen 3 inte får påverkas negativt av vibrationer från bygge och planerad skyddsinfiltration.

Arlandabanan saknar redovisning av vilka störningar som kommer uppstå vid genomförandet för såväl tågresenärer som deras verksamhet. De anser att det är viktigt att genomförande sker enligt de avtal som de har med både Jernhusen och Trafikverket så att ingen skada uppstår för flygpendeltrafiken.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Genomförandet av detaljplanen medför en mycket lång byggtid och det är av stor vikt att verksamheter kan fortgå och stadens funktioner kan upprätthållas under hela denna tid. Anpassningar kommer krävas men negativ påverkan på verksamheter och fastigheter ska i möjligast mån undvikas.

Inför granskning ska berörda sakägare informeras närmare om hur genomförandet ska hanteras.

Hur planförslagets genomförande påverkar skyddsrum i anslutning till detaljplanen och om åtgärder krävs under byggtiden för att förhindra negativ påverkan av skyddsrummen ska studeras vidare inför granskningen.

Genomförande

Trafikverket och flertalet sakägare uttalar sig om genomförandefrågor.

Trafikverket påpekar att en omfattande planering för genomförandeskedet kommer att krävas och att under den långa byggtiden måste kapaciteten för tågtrafiken, underhåll av anläggningen och tillgänglighet för resenärer säkras.

Trafikverket kommenterar vidare att etappindelningen och genomförandet kommer att kunna innebära vissa begränsningar för järnvägsanläggningen. De anser att konsekvenserna behöver identifieras och hanteras både ekonomiskt och praktiskt i god tid innan och under genomförandet tillsammans med berörda parter. De påpekar också att det inte framgår i planbeskrivningen att genomförandet kommer medföra stora konsekvenser för deras anläggning.

Trafikverket vill att man under byggtiden säkerställer efterlevnad av MKN för luftkvalitet och att skyddsåtgärder kan sättas in vid behov under kontinuerligt dammande arbete.

Alecta saknar en tydlig tidplan och etappindelning i handlingarna. Tidplan, samordning och genomförandeavtal behövs för att det inte ska uppstå praktiska, ekonomiska och sociala problem under lång tid – det är en viktig del av ett lyckat stadsutvecklingsprojekt att lösa detta.

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att använda samma dimensionerande värden i plan som projekteringsskede avseende trafikmängder, fordonstyper, laster på konstruktioner, nederbördsmängder och deras återkomsttider, antal resande med och utan funktionshinder, dimensionerande bränder, mängder och sammansättningar av farligt gods-transporter och att de ingående värden som använts bör dokumenteras. De anser också att de utformningslösningar som arbetas fram till granskningen ska möjliggöra och säkerställa en effektiv framtida drift och underhåll av anläggningen.

Sakägarnas synpunkter på påverkan på egna fastigheter under genomförandet redovisas under rubriken *Olägenheter för grannfastigheter*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Innan granskning ska genomförandeplaneringen fördjupas så att berörda parter kan informeras om huvuddragen i genomförandet. Detta omfattar bland annat tekniska och juridiska genomförandefrågor, tidplan/etapputbyggnad, hantering av störningar och ansvarsfrågor. Det är Jernhusen och Trafikverket som ansvarar för genomförandeplaneringen. Dialog med övriga berörda parter ska ske.

Planhandlingarnas beskrivning av genomförandet ska förtydligas och utvecklas.

Transportstyrelsens synpunkter noteras och skickas vidare till Jernhusen och Trafikverket inför fortsatt projektering.

Fastighetsrättsliga frågor och avtal

Lantmäteriet meddelar att användningsbestämmelser som inte tydligt anger avgränsning för vad som är kvartersmark för allmänt ändamål respektive enskilt ändamål kan medföra svårigheter vid det fastighetsrättsliga genomförandet dels för att fastigheter ska vara lämpliga enligt fastighetsbildningslagen, dels i det fall parterna inte skulle komma överens.

Trafikverket meddelar att erforderliga fastighetsrättsliga överenskommelser och avtal behöver träffas över delar som inte regleras i detaljplanen annars blir genomförandet av helheten inte möjlig. Trafikverket tydliggör också att avtal med Jernhusen om följdkostnader pga överdäckningen måste tecknas innan exploateringsavtal mellan staden och Jernhusen. De anser att detaljplanen inte får leda till ökade kostnader för Trafikverket jämfört med om överdäckning inte görs.

Exploateringskontoret påpekar att exploateringsavtal ska finnas och att särskilt avtal gällande skydd av kulturvärden ska tecknas mellan staden och fastighetsägare innan detaljplanen antas.

Flera sakägare beskriver befintliga servitut som påverkas eller har betydelse för detaljplanen.

Alecta motsätter sig fastighetsintrång och vill att detaljplanen ska stämma överens med gällande fastighetsindelning. De påtalar också att två servitut saknas och vill att listan över rättigheter ses över och kvalitetssäkras.

Arlandabanan påpekar att deras avtalsenliga rättigheter måste beaktas vid fastighetsbildningsåtgärder.

Flera ledningsägare har angett behov av u-områden, se under rubriken *Teknisk försörjning*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Lantmäteriets synpunkter har delgetts kontoret redan i framtagandet av samrådskartan. Användningsbestämmelser för enskilt och allmänt kvartersändamål har hållits skilda i plankartan så långt kontoret funnit det möjligt. Tydligare gränser mellan enskilt och allmänt kvartersändamål (främst representerade av olika former av centrumändamål C och trafikändamål T) skulle innebära en stor förlust av framtida flexibilitet och ställa krav på att fastställa exakta gränser mellan stationsändamål (t.ex. väntsal) och kommersiella verksamheter. I vissa lägen har sådana gränser kunnat sättas, t.ex. tillåts inte enskilt ändamål i spårområdet.

Avtal och överenskommelser om de frågor som inte regleras i detaljplanen men som är nödvändiga för att genomförandet av detaljplanen ska vara möjlig, inklusive ett exploateringsavtal, ska vara tecknade innan antagande av detaljplanen. Trafikverket och Jernhusen bör sörja för att arbeta fram de avtal som de själva identifierat som nödvändiga dem emellan.

Listan över servitut och rättigheter ska ses över inför granskning och de fastighetsrättsliga konsekvenserna förtydligas ytterligare. Avtalsenliga rättigheter ska beaktas vid fastighetsbildningen. Fastighetsintrång och förändringar i gällande fastighetsindelning kan inte uteslutas. Möjligheten till detta ska vid behov säkras med avtal innan detaljplanen antas.

Ekonomiska aspekter

Trafikverket påpekar att underhållskostnaderna ökar till följd av föreslagen markanvändning och att detta måste analyseras och värderas i kommande skede.

Exploateringskontoret och trafikkontoret meddelar att varken exploateringsnämnd eller trafiknämnd får drabbas av kostnader med anledning av detaljplanens framtagande och trafikkontoret informerar att ekonomiska medel för framtida drift och underhåll behöver säkras vid genomförandet och påpekar att det är viktigt att skapa förutsättningar för att den höga ambitionsnivå som återfinns i utformningsförslaget även kan genomsyra förvaltningen av staden ytor inom projektet.

KLP menar att de i framtiden inte kan bibehålla ansvaret för skötsel som föreligger i befintligt servitut för Nils Ericsons plan.

Sakägarna önskar kompensation för påverkan på deras fastigheter, se under *Olägenheter för grannfastigheter*.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det åligger Jernhusen och Trafikverket att komma överens om hur ökade kostnader för underhåll och drift ska hanteras när detaljplanen är utbyggd.

Stadens projektgrupp, i vilken både exploateringskontoret och trafikkontoret deltar, finns med i utformandet av planförslaget i syfte att säkerställa att förutsättningar för drift och underhåll beaktas i utformningen av den nya stadsmiljön.

Nils Ericsons plan är en kvartersgata vars framtida skötsel är en fråga för de fastighets- och rättighetshavare som nyttjar platsen. Stadens intressen i gatan omfattar endast det markreservat för allmännyttig gångtrafik som finns med i samrådsförslaget plankarta (x-område) – om markreservatet åberopas och rättighet inrättas för stadens räkning blir staden ansvarig för driften av just denna del av gatan.

Övriga frågor

Folksam lyfter förslaget att använda konst i den norra delen av området för att väcka intresse och tydligt göra Västra Järnvägsgatan till en entré in i området. En privatperson önskar att konstnärliga processer får vara med tidigt i processen.

AFA och Folksam föreslår tillfällig platsutveckling under byggtiden för att skapa mervärde under det långa genomförandet.

Idrottsförvaltningen anser att det är bra att detaljplanen prioriterar rörelser i staden som ger bättre folkhälsa, såsom cykling och gång.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret välkomnar idén att använda konst inom planområdet för att stärka platsens upplevelsevärden och bidra till stadslivet.

Kontoret är också positiva till tillfällig platsutveckling under byggtiden och ser att planerandet av en sådan skulle tjäna på att involvera alla aktörer på platsen, såväl byggaktör som fastighetsägare till kringliggande fastigheter samt staden.

Kontoret instämmer i idrottsförvaltningens synpunkt.

Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Försvarsmakten

- MSB Skyddsrumsenheten
- Sjöfartsverket
- Utbildningsförvaltningen
- Idrottsförvaltningen

Ej tillgodosedda synpunkter

De huvudsakliga synpunkterna som inkommit under samrådsperioden som ej tillgodosetts är:

- Önskan från främst privatpersoner att planförslaget kompletteras med bostäder
- Önskan från privatpersoner och hembygdsförening att gestaltningen tar tydligare avstamp i klassisk arkitektur
- Synpunkt från Skönhetsrådet att de utkragande våningarna över Terminalslingan ska utgå samt att gestaltningen av den norra fasaden mot Kungsbron ska bearbetas
- Privatpersoners synpunkt att spårområdet bör lämnas obebyggt för att bibehålla siktlinjer i staden
- Skönhetsrådet och Folksam önskan att en hopslagning av stadskvarteren från två till fyra kvarter studeras vidare
- Önskemål från länsstyrelsen, stadsmuseet och Statens fastighetsverk om att sänka höjden och ta bort de översta våningarna på det södra stationskvarteret.
- Önskemål från privatpersoner att högre bebyggelse ska medges
- Alectas önskemål att angöring med bil till Terminalen 3 ska möjliggöras från Klarabergsplan och att ytan framför Terminalen 3 inte ska få kommunalt huvudmannaskap
- En privatpersons önskan att stationsbyggnadens fasad återställs till ursprunglig utformning från 1871
- Flera privatpersoners synpunkt att Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan inte ska smalnas av och att biltrafik bör tillåtas där
- Trafikverkets synpunkt att publika rum som är viktiga för stationsfunktionen ska regleras som allmänna platser
- Trafikförvaltningens synpunkt att det föreslagna hållplatsläget på Klarabergsviadukten bör flyttas
- Rådet för funktionshinder och förbundet Funktionsrätts synpunkt att utomhustrapporna bör kompletteras med ramper och hissar.
- En privatpersons synpunkt att man bör skärma av Järnvägs-trädgården mot buller från Centralbron.

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget som möjliggör en utveckling av området vid Stockholms centralstation och gör staden mer attraktiv och sammanhängande. Detaljplanen främjar ett hållbart resande med järnväg genom att moderna stationsmiljöer kan uppföras som motsvarar den utbyggnad av spårkapaciteten som Trafikverket planerar. Den centrala stadens attraktionskraft stärks och marken utnyttjas mer effektivt då det öppna spårområdet däckas över med ny bebyggelse för centrumändamål och plats för upp till 10 000 nya arbetsplatser i landets bästa kollektivtrafikläge. Detaljplanen bidrar till att göra stadsmiljön i Västra City vackrare, tryggare och grönare genom att gående och cyklister prioriteras framför bilen och publika platser utformade för möten, vistelse och grönska tillskapas.

Planförslaget har utformats med hänsyn till riksintresset för kulturmiljön och den plats som den nya bebyggelsen tar i stadsbilden bedöms vara motiverad sett till Centralstationens betydelse för staden. Med utgångspunkt i de synpunkter som framförts under samrådet bedöms den föreslagna bebyggelsen i den norra delen av planområdet behöva bearbetas i syfte att minska den upplevda skalan, att göra stadsrummen luftigare och ljusare samt att minska påverkan på den omgivande bebyggelsen.

Riskfrågan har utretts noggrant genom ett omfattande och systematiskt arbete som även har involverat Länsstyrelsen och Trafikverket och i detaljplanen regleras ett antal åtgärder som tillsammans med övriga åtgärder som ska genomföras av andra parter bedöms bidra till att risknivån i området hamnar på en tolerabel nivå. Länsstyrelsen har i samrådet framfört att riskfrågorna överlag är väl hanterade men anser sig inte kunna ta ställning till frågan om katastrofrisk. De har i stället i en skrivelse till Regeringskansliet framfört ett önskemål om att ta fram nationella riktlinjer för bedömning av katastrofrisk samt att göra det möjligt att lägga restriktioner för transporter av farligt gods på järnvägen. Stadsbyggnadskontoret är positivt till att möjligheten att införa restriktioner för transporter av farligt gods på järnväg utreds men vidhåller oavsett detta sitt ställningstagande om att planförslaget i sin nuvarande form är lämpligt för platsen. Detta då alla rimliga skyddsåtgärder föreslås vidtas och då sannolikheten för att en olycka med katastrofala följder ska inträffa är extremt låg.

För att säkerställa att påverkan på nya hotell och arbetsplatser blir acceptabel bedöms nivåer av stomljud behöva regleras tydligare i detaljplanen. Centralstationens betydelse för totalförsvar och

beredskap ska utredas och frågor gällande trafik, dagvatten, skyfall, samt luftkvalitet behöver studeras vidare inför granskningen av detaljplanen. Även påverkan på intilliggande fastigheter under genomförandet av detaljplanen ska utredas vidare och beskrivas tydligare i planhandlingarna.

Detaljplanen bedöms vara förenlig med riksintresset för kommunikationer och med Trafikverkets spårplan för utbyggnad av spår och plattformarna vid Stockholms central. Då ombyggnaden av järnvägen är beroende av statlig finansiering och medel från den nationella planen för infrastruktur som beslutas av regeringen under våren 2026 behöver den fortsatta planprocessen samordnas med Trafikverket och Jernhusen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Maria Sahlstrand

Enhetschef

Martin Styring

Stadsplanerare