

Samrådsredogörelse Tidig planeringsdialog Detaljplan för Centralstationsområdet i stadsdelen Norrmalm, Dp 2016-17154

Innehåll

Sammanfattning	1
Bakgrund	2
Förslagets syfte och huvuddrag	2
Hur den tidiga planeringsdialogen bedrivits	2
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Allmänt om samrådet och planprocessen	3
Allmänt om förslaget och utvecklingen	3
Riksintresse kommunikation	4
Människors säkerhet	5
Riksintresse kulturmiljövård	7
Övriga frågor	8
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	9
Inkomna synpunkter	9
Statliga och regionala myndigheter och förbund	9
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	14

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en blandad stadsbebyggelse med kontor, handel, bostäder, kultur, service och offentliga platser genom en överdäckning av spårområdet mellan Vattugatan i söder och Kungsbron i norr. Projektet är komplext. För att kunna bedöma genomförbarheten av detaljplanen krävs noggranna utredningar av och avvägningar mellan en rad intressen. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att en tidig planeringsdialog med några remissinstanser var nödvändig för att kvalitetssäkra underlag avseende tre nyckelfrågor för projektets genomförbarhet: riksintresse för kommunikation, människors säkerhet samt riksintresse för kulturmiljövården. Ett underlag för tidig planeringsdialog togs fram och sändes på remiss under tiden 6 mars till 20 oktober 2019.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Samtliga remissinstanser menade att det var möjligt att fortsätta att driva planarbetet men lyfte fram en rad frågor som behöver belysas ytterligare och/eller analyseras djupare.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i behovet av ytterligare fördjupningar och analyser. Arbete i olika arbetsgrupper har redan påbörjats. Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att pröva en utveckling av Centralstationen och området kring stationen genom att överdäcka bangårdarna mellan Kungsbron och Vattugatan. På överdäckningarna möjliggörs för blandad stadsbebyggelse med kontor, handel, bostäder, kultur, service och offentliga platser. En utveckling av Centralstationen behövs för att klara ökad järnvägstrafik med fler resenärer. Genom att överdäcka spårområdet kan området kring Centralstationen bättre integreras i stadsväven, öka kopplingar mellan stadsdelar och de offentliga rummen kan stärkas. Kopplingar mellan de två nivåerna Klarabergsviadukten och Vasagatan kan förbättras.

Hur den tidiga planeringsdialogen bedrivits

En överdäckning av Centralstationsområdet är komplex ur flera aspekter. Centralstationen är samhällsviktig verksamhet och stadsbyggnadskontoret har sett behov av att belysa och tydliggöra vissa kritiska förutsättningar för fortsatt planarbete. Syftet med den tidiga planeringsdialogen är att stämma av och kvalitetssäkra underlag och i ett tidigt skede bedöma om det är meningsfullt att gå vidare med en detaljplaneprocess. Detta sker med utgångspunkt från tre identifierade nyckelfrågor:

- riksintresse kommunikation,
- människors säkerhet, och
- riksintresse kulturmiljövård.

Den tidiga planeringsdialogen genomfördes genom ett att underlag skickades ut till en mindre grupp remissinstanser. Förutom underlaget fanns utredningar kring riskfrågor och kulturmiljö att tillgå. Även de utredningar som påbörjats inom ramen för miljöbedömningen och framtagande av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) fanns listade och tillgängliga för den som så önskade. Delar av utredningarna var belagda med sekretess, men remissinstanser kunde läsa dessa på plats på stadsbyggnadskontoret.

I utskicket till remissinstanserna listades ett antal frågor som stadsbyggnadskontoret särskilt önskade belysa. Frågorna var dels generella frågor till samtliga remissinstanser, dels specifika frågor till varje instans. Frågorna handlade i huvudsak om hur remissinstanserna såg på utredningarnas kvalitet, omfattning och nivå, samt vilka behov man såg av ytterligare utredningar.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Allmänt om samrådet och planprocessen

Remissinstanserna har inte kommenterat processen med tidig planeringsdialog i sina svar, men stadsbyggnadskontoret har muntligen fått svar från flera instanser som uppskattar initiativet och att få komma in tidigt i planeringsprocessen.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Ingen av remissinstanserna ser något hinder för fortsatt planarbete. Däremot lyfter instanserna fram behov av fortsatta och fördjupade utredningar. Länsstyrelsen framhåller att Stockholms central är ett riksintresse som är överordnat stadens intresse av att bygga ovanpå järnvägsanläggningen. Länsstyrelsen lyfter vidare fram vikten av att beakta förändrad hotbild och om det kan påverka exploateringens lämplighet. Länsstyrelsen bedömer vidare att det finns risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och att de föreslagna volymerna måste bearbetas vidare i det fortsatta planarbetet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) lyfter fram vikten av att resultat från olika analyser som risk- och sårbarhetsanalys och kvantitativa riskanalyser vägs samman så att en samlad bild av planens genomförande kan redovisas. Även stadsledningskontoret (SLK) lyfter fram vikten av helhetssyn vad gäller risk. SLK påpekar också att Centralstationens roll för totalförsvaret behöver analyseras mer. SLK menar att en omvärldsanalys runt komplexa anläggningar kan vara ett bra komplement i analysen av Centralstationens funktion ur ett säkerhetsperspektiv.

Trafikverket (TrV) påpekar att det finns andra sätt att utveckla och utöka stationsfunktionen än med en överdäckning. TrV lyfter också fram Centralstationens betydelse för den stora bytespunkten som omfattas av många olika trafikslag, en synpunkt som även Trafikförvaltningen Region Stockholm lyft fram. Trafikförvaltningen önskar en särskild dialog med Stockholms stad rörande bussterminalen som sträcker sig från Blekholtsterrassen i väster till Sveavägen i öster och från Fredsgatan i söder till Kungsgatan i norr.

Stadsmuseet lyfter i sitt svar, dels att området ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, dels att Centralstationen är byggnadsminne och blåklassad på museets klassificeringskarta.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med remissinstanserna om att utredningarna behöver fördjupas och kompletteras bland annat med frågor kring förändrad hotbild. Inför framtagande av samrådshandlingar kommer arbetsgrupper bildas för att arbeta vidare med olika frågor som lyfts fram i remissen.

Riksintresse kommunikation

Järnvägstrafik

Länsstyrelsen påpekar att staden måste visa att detaljplanens genomförande är förenligt med riksintresse kommunikation som Trafikverket för närvarande håller på att precisera. Trafikverkets synpunkter på detaljplanen kommer att vara av stor betydelse för Länsstyrelsen bedömning.

Trafikverket (TrV) lyfter fram att järnvägen genom Stockholm är del av ett större system och att Centralstationen är av nationell och strategisk betydelse. TrV arbetar med att ta fram en precisering av riksintresset. TrV påpekar att den spårplan som tagits fram endast är en aspekt av riksintresset. TrV meddelar att man kommer att uppdatera underlaget vad gäller krav på vilken axellast bangården ska klara från 22,5 ton till 25 ton STVM (största tillåtna vikt per meter) vilket även bör framgå av stadens underlag. TrV lämnar också information om kapacitet och dimensionering som bör inarbetas i underlagen. TrV lyfter att det är av allra största vikt att Centralstationens funktion som transportnod kan upprätthållas. Möjligheten till byten mellan olika färdssätt måste säkerställas. TrV listar slutligen ett urval av större projekt som kan komma att påverka en ombyggnad av Centralstationen.

Transportstyrelsen meddelar att godkännande av järnvägsanläggningen under överdäckningen är inriktad på person- och trafiksäkerhet samt möjlighet till utrymning och räddning.

Kollektivtrafik i övrigt

Trafikförvaltningen Region Stockholm vill framhålla vikten av att den regionala kollektivtrafiken får ökat fokus i detta tidiga skede av planeringen. Resandet väntas öka i bytespunkten, dels i takt med befolkningsökningen, dels på grund av beslutade investeringar som Roslagsbanans förlängning till City. Riksintresse kommunikation kan till viss del anses omhänderta den kollektiva trafiken, men detta perspektiv är ännu ofullständigt i Trafikverkets precisering av riksintresset. Trafikförvaltningen lyfter särskilt fram behovet av att diskutera busstrafiken och bussterminalen framförallt med staden.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret följer arbetet med riksintressepreciseringen och Trafikverket är en aktiv dialogpart. Stadsbyggnadskontoret anser därmed att frågan om riksintresse kommunikation tas omhand i planarbetet. Stadsbyggnadskontoret har inlett en dialog med Transportstyrelsen för att säkerställa att detaljplanen korrekt hanterar frågor som rör Transportstyrelsens möjligheter att godkänna en färdig anläggning. Centralstationen är en viktig nod för nationellt, regional och lokalt kollektivt resande.

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Trafikverket och Trafikförvaltningen Region Stockholm att det är av största vikt att bytespunkten kan ta hand om ökat kollektivt resande och behov av bra bytesmöjligheter mellan olika trafikslag. En arbetsgrupp med särskilt fokus på dessa frågor har bildats.

Människors säkerhet

Risk och säkerhet

Länsstyrelsen anser att fler riskkällor behöver beaktas för att genomförbarheten av överdäckningen ska kunna klargöras. Länsstyrelsen lyfter fram geoteknik, risk för ras, skred och erosion samt översvämningsrisk som exempel. Länsstyrelsen anser att staden i den fortsatta planeringen ska beakta kommande underlag från Säkerhetspolisen gällande dimensionerande hotbild. Vad gäller risk och säkerhet behöver staden förhålla sig både till dagens riskbild samt hur den förändras med en överdäckning. Vid värdering av risk behöver det finnas en tydlig koppling mellan risken som verksamheten medför jämfört med de nyttor som samma verksamhet medför. Länsstyrelsen anser inte att det är avsikten att jämföra onyttan av ökad risk för resenärer med nyttan med bostäder, handel etc. ovanpå överdäckningen för en annan grupp

människor. Länsstyrelsen noterar vidare att det finns behov av att föra dialog kring lämpliga analysmetoder, utvärderings- och acceptanskriterier med avseende på människors säkerhet över och under överdäckningen.

Länsstyrelsen bedömer att det är rimligt att bedöma planens påverkan på säkerheten ovan och under överdäckningen var för sig. Utöver det bör staden även göra en helhetsbedömning av planens påverkan på människors säkerhet över och under överdäckningen. Det är viktigt att staden säkerställer att det i finns goda förutsättningar för t.ex. Transportstyrelsen att godkänna anläggningen under överdäckningen enligt järnvägslagen.

Storstockholms brandförsvär (SSBF) anser inte att riskerna blivit beaktade i sin helhet. SSBF menar att begränsningen av riskbedömningen till enbart tekniska olycksrisker enbart ger en bit av den totala riskbild som behöver bedömas i planarbetet. SSBF gör bedömningen att resonemangen och beräkningarna av individrisken är otydliga eller direkt felaktiga.

Samhällsviktig verksamhet och samhällsrisk

Länsstyrelsen bedömer att den platsspecifika risk- och sårbarhetsanalysen är en bra utgångspunkt för fortsatt arbete, men analysen behöver fördjupas. Länsstyrelsen lyfter att en överdäckning medför ökad sårbarhet för samhället på alla nivåer, delvis för att en kollaps av överdäckningen på spåren skulle innebära avbruten tågtrafik genom Stockholm under en längre tid än om öppet liggande spår förstörs. Länsstyrelsen menar att denna sårbarhet bör beskrivas.

SSBF lyfter att riskanalysens presenterade totala samhällsrisk är mycket hög men att dessa beräkningar i stort lämnas utan diskussion med hänvisning till att acceptanskriterier saknas. SSBF menar att det är diskussion kring denna riskbild analysen ska handla om. SSBF saknar resonemang kring bortvalda farligt-godsklasser i riskanalysen och hur de kan påverka sannolikheten för en olycka.

Räddningstjänst

SSBF lyfter fram att Centralstationen är en personintensiv verksamhet och en plats med en annan hotbild än andra platser i staden. Insatsmöjligheterna vid en brand är idag undermåliga. Avstånd och angreppsvägar till perronger kan i vissa lägen bli exceptionellt långa. Kommunala brandposter saknas i området mellan Klarabergsviadukten och Kungsgatan. SSBF menar att ett helhetskoncept för insats bör tas fram och kommuniceras med

SSBF. SSBF lyfter fram Citybanan som ett bra exempel på när arbetet mellan projektör och SSBF resulterade i goda insatsmöjligheter för brandförsvaret.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med remissinstanser om att frågorna kring människors hälsa och säkerhet är komplexa och behöver ytterligare fördjupas. I det fortsatta arbetet med samrådshandlingar kommer fler riskkällor utredas vidare för att säkerställa att planen är möjlig att genomföra.

Stadsbyggnadskontoret kommer tillsammans med Jernhusen och Trafikverket fortsätta föra en dialog med bland annat Länsstyrelsen rörande utvärderings- och acceptanskriterier avseende människors säkerhet över och under överdäckningen. Kontoret har även en dialog med SSBF rörande den totala riskbilden. Arbetet med platsspecifik risk- och sårbarhetsanalys kommer att fortsätta och fördjupas.

Riksintresse kulturmiljövård

Kulturhistoriska värden

Länsstyrelsen lyfter att nyckelfrågor för hantering av riksintresset kulturmiljövård är hur ny bebyggelse möter fronten mot vattnet, vattenrummen, stenstadens tydliga yttre gräns, den enhetliga stenstadsbebyggelsen och stadssilhuetten. De kan finnas risk för påtaglig skada på riksintresset och de volymer som visades i underlaget måste bearbetas vidare. Centralstationsområdet är känsligt för ytterligare påverkan. Länsstyrelsen lyfter särskilt fram den redovisade högre volymen som medför negativ effekt på riksintresset och kan komma att medföra påtaglig skada.

Stadsmuseet bedömer att det underlag som tagits fram beaktar rätt aspekter och att avgränsningen av arbetet är korrekt i nuvarande skede. Bedömningsgrund och metodval är lämpliga och analysen håller tillräckligt god kvalitet vad gäller indata, transparens och dokumentation. Stadsmuseet lämnar även synpunkter angående det fortsatta arbetet. Byggnadskroppar närmast vattenrummet behöver studeras utifrån volym och möte med Centralstationen. Utblickar över Riddarfjärden från Södermalm studeras vidare; viktiga symbolbyggnader ska fortsatt framträda tydligt i stadsbilden. Även föreslagen bebyggelses möte med Cityterminalen behöver studeras vidare. Stadsmuseet framhåller även vikten av att volymerna studeras så att välkomnande stadsrum med tydliga platsbildningar, utan mörka och monotona kan skapas. Stadsmuseet menar att den

höga byggnad som visades som alternativ i volymstudien kan upplevas som omotiverad och bör utgå, alternativt sänkas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer med Länsstyrelsen och Stadsmuseet att volymerna som presenterades i den tidiga dialogen behöver studeras vidare avseende påverkan på riksintresse kulturmiljövård. Området kring Centralstationen är känsligt, dels för att stadens front mot vattnet berörs av ny bebyggelse, dels för att området redan är så påverkat av Centralbron och dess ramper. Jernhusen har för avsikt att genomföra parallella uppdrag där volymer och struktur ska studeras. Resultatet blir underlag för det fortsatta planarbetet.

Övriga frågor

Länsstyrelsen lyfter fram att fler riskkällor behöver studeras, bland annat de geotekniska förutsättningarna, risk för ras och risk för översvämning. Länsstyrelsen lyfter även att staden ska beakta kommande underlag från Säkerhetspolisen rörande dimensionerande hotbild (DHB). Trafikverket har tagit del av de utredningar som hittills tagits fram inom ramen för arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen. Verket lyfter fram vikten av att fördjupade studier kring geoteknik, grundläggning och hydrologiska förutsättningar görs. Trafikförvaltningen vill lyfta fram vikten av att tidigt utreda eventuella intrång i förvaltningens anläggningar. Transportstyrelsen upplyser om att en ny järnvägslag, preliminärt benämnd järnvägstekniklagen är under utarbetande och planeras träda i kraft första halvåret 2020. MSB påpekar vikten av att ta hänsyn till de skyddsrum som finns i anslutning till planområdet och in- och utrymningsvägarna till dessa. Stadsledningskontoret lyfter att frågan om Centralstationens roll i totalförsvaret behöver analyseras mer.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret är införstådd med att det finns en rad frågor som behöver studeras vidare i den fortsatta planprocessen. De dialoger som är påbörjade med olika remissinstanser kommer att fortsätta. Till samrådet kommer knäckfrågorna i den tidiga dialogen samt övriga frågor som lyfts av olika remissinstanser ha belysts ytterligare.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Den tidiga planeringsdialogen har lämnat värdefulla synpunkter på det material kring knäckfrågorna riksintresse för kommunikation, människors säkerhet och riksintresse för kulturmiljövården som hittills tagits fram i planarbetet. Därtill har synpunkter lämnats på ytterligare frågor av vikt att belysa inför samrådet.

Stadsbyggnadskontoret är väl medvetet om behovet av fördjupning och breddning av utredningsmaterialet. Kontoret har initierat flera arbetsgrupper där olika remissinstanser ingår för att tillsammans med dessa fortsätta arbetet med de olika utredningarna.

Detaljplanen är komplex och fortsatt dialog är en framgångsfaktor för detaljplaneprocessen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2016-17154. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Tidig planeringsdialog ligger utanför den formella planprocessen enligt plan- och bygglagen (PBL) och Länsstyrelsens yttrande rör endast synpunkter på underlagets utgångspunkter och behov av eventuella kompletterande utredningar inför samråd. Länsstyrelsen anser att fler riskkällor behöver beaktas, bland annat områdets geotekniska förutsättningar, risk för ras och skred samt översvämningsrisk. Länsstyrelsen anser att staden ska beakta kommande underlag från Säkerhetspolisen angående dimensionerande hotbild i den fortsatta planeringen.

Länsstyrelsen anser att även om en överdäckning skulle innebära en förbättring i riskhänseende jämfört med nuläge/nollalternativ är det avgörande vilken risknivå som bedöms som acceptabel.

Länsstyrelsen anser att det vid värderingen måste finnas en koppling mellan nyttan och onyttan för de som utsätts för ökad risk. Ökad risk för resenärer kan inte uppvägas av nyttan för andra människor med bostäder/kontor/handel ovanpå överdäckningen. Risk och säkerhetsfrågorna är komplexa och Länsstyrelsen bedömer att det kan vara värdefullt att studera andra platser med generellt höga risknivåer, men som accepteras av samhället, till exempel flygplatser. Det är viktigt att skilja på vad som kan säkerställas på

plankartan och vad som är organisatoriska åtgärder för att höja säkerhet och minska konsekvenser.

För att kunna bedöma påverkan på riksintresse kommunikation bedömer Länsstyrelsen att det är nödvändigt att se pelarplaceringar på plankartan. Länsstyrelsen anser även att om den enda möjliga skyddsåtgärden för att klara acceptabel risk är restriktioner för tågtrafiken så tillgodoses inte riksintresse kommunikation. Riksintresset för kommunikation är överordnat Stockholms stads intresse av att kunna bygga ovanpå järnvägsanläggningen.

Länsstyrelsen bedömer att det är rimligt att utvärdera planens påverkan på säkerheten ovan respektive under överdäckningen var för sig och att bedömningsgrunderna därmed delas upp för respektive plats. Därutöver bör staden göra en helhetsbedömning av planens påverkan på människors säkerhet.

Länsstyrelsen påminner om att det är flera olika lagar som behöver beaktas vid planläggningen så att det är möjligt för berörda aktörer att uppfylla krav. Staden måste säkerställa att det är möjligt för exempelvis Transportstyrelsen att godkänna anläggningen enligt järnvägslagen.

Länsstyrelsen bedömer att den platsspecifika risk- och sårbarhetsanalysen (RSA) är en bra utgångspunkt för fortsatt arbete, men ser också att analysen behöver fördjupas. RSA är ett medel för att förstå effekter och konsekvenser för Centralstationens funktionalitet i vardag och vid kris/höjd beredskap.

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården och att de i underlaget för tidig planeringsdialog redovisade volymerna på ny bebyggelse behöver bearbetas. Länsstyrelsen lyfter särskilt fram påverkan på stadens front mot vattnet och möjligheten att uppfatta stadsfrontens årsringar med avläsbara stadsdelar.

Trafikverket (TrV)

TrV lyfter fram vikten av en nära samverkan i en fortsatt process för samsyn kring krav och planeringsförutsättningar. TrV anser inte att det finns någon fråga som är så allvarlig att fortsatt planarbete inte kan ske. Dock måste bedömningsgrunder och avgränsning förtydligas för att den sammanvägda bedömningen om överdäckningen är möjlig att genomföra ska kunna göras.

TrV arbetar med riksintressepreciseringen och hänsyn till riksintresset och dess funktioner måste tas under hela

planeringsprocessen samt genomförandeskede till färdig anläggning. De studier som genomförs i detaljplanearbetet och åtgärdsförslag som tas fram måste hela tiden bedömas mot hur riksintresset påverkas. TrV ser ett stort behov av antalet fördjupade tekniska studier som underlag för att bedöma den tekniska påverkan på järnvägsanläggningen och riksintresset.

Centralstationen är en betydelsefull kollektivtrafiknod. Det är av största vikt att den även fortsatt är en effektiv och väl fungerande bytespunkt.

TrV lämnar ett antal detaljerade kommentarer kring PM Risk som behöver ses över. Även risk- och sårbarhetsanalysen behöver ses över och arbetet behöver också fortsätta.

En omfattande planering för ett genomförandeskede kommer att krävas. Genomförandeskedet med en planerad lång byggtid medför extra fokus på att säkra kapacitet för tågtrafiken samt säkra underhåll av anläggningen och tillgänglighet för resenärer.

TrV informerar om Transportstyrelsens nya föreskrifter om plattformsrums som beräknas komma under 2020. Dessa måste inarbetas i handlingarna. TrV påpekar också att plattformsrums inte kan likställas med tunnel.

Ägande, ansvar och finansiering måste tydliggöras i en fortsatt process.

Försvarmakten

Försvarmakten framhåller att framkomligheten under byggtiden inte får inskränkas och kapaciteten för transporter måste bibehållas utan avbrott.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB menar att det bör finnas en tydlig och samlad bild av risker från verksamheten ovan mark, i byggnaderna och under mark. MSB ser en fara att hantera riskfrågorna i planen på olika sätt och i olika dokument.

MSB framhåller att planen inte får medföra några inskränkningar i transporter av farligt gods och att planen ska beakta möjligheten av att andra störningar kan medföra omfördelning som påverkar centralstationsområdet.

MSB påminner om vikten av att bevaka befolkningsskyddet i planen. I anslutning till planområdet ligger både stora och mindre skyddsrum. In- och utrymningsvägarna till och från skyddsrummen och skyddsrummens funktion bör beaktas vid förändringar av markanvändningen i nära anslutning till dessa. Bland annat bör inte berörda byggnader belastas med risk för ökade raslaster.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen framför att den EU-reglering som finns (TSD:er och CSM-RA) samt Trafikverkets säkerhetsstyrningssystem ska följas och dokumenteras för att säkerställa att alla risker omhändertagit. Transportstyrelsen lämnar lista på aktuella TSD och CSM-RA.

Transportstyrelsen meddelar att en ny järnvägslag preliminärt träder i kraft under första halvåret av 2020. Utifrån den nya lagen kommer Transportstyrelsen att ge ut tekniska regler för spår, signal och plattformsrums som kommer att gälla för projektet.

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Trafikförvaltningen lyfter vikten av att den regionala kollektivtrafiken får ett ökat fokus i den tidiga planeringen. Trafikförvaltningen ser ett behov att tillsammans med staden studera bussterminalen och busstrafiken i City i övrigt. En tät dialog kring kollektivtrafiken önskas med berörda parter, särskilt bussterminalens funktion och avtalsprinciper är viktiga frågor. Eventuella intrång i Trafikförvaltningens anläggningar behöver utredas tidigt i planprocessen och relevanta avtal upprättas.

Trafikförvaltningen påpekar även att kollektivtrafiken ska fungera under hela byggtiden. Trafikförvaltningen ser att en tät dialog behövs för att säkerställa att rätt underlag tas fram angående kollektivtrafik och samspelet med övriga projekt i länet. Hur kollektivtrafiken hanteras i riksintressepreciseringen bedöms som ofullständigt och detta har även lyfts med Trafikverket.

Storstockholms Brandförsvär (SSBF)

SSBF saknar en sammanvägd riskbedömning och önskar se ett helhetsgrepp om riskbilden. Nuvarande riskanalys bedömer enbart tekniska olycksrisker. Centralstationens överdäckning är ett komplext projekt, med både traditionella risker i form av tekniska olycksrisker kopplade till tågtrafik, men även översvämningss-problematik, antagonistiska hot och en roll som samhällsviktig verksamhet. En olycka eller avsiktlig attack riskerar att påverka ett

stort antal personer men även järnvägstrafiken för hela riket. SSBF saknar resonemang om sammanvägd risk, och framförallt om sammanvägd acceptans. Sammanvägningen av den totala riskbilden kan vara avgörande för om planen är genomförbar eller inte.

SSBF ser oklarheter i hur resenärslöden och fördelning av personer i olika byggnadsdelar inom och kring Centralstationen och vid olika tider gjorts. SSBF menar att säkerhet bör bedömas utifrån räddningstjänstens möjlighet till insats och hur utrymnings-situationen ser ut. För att brandförsvaret ska ha möjlighet att genomföra snabba, effektiva och säkra insatser vid en brand bör ett helhetskoncept för insats tas fram och kommuniceras med SSBF. SSBF påpekar i sammanhanget att när in-/utrymning vid brand respektive antagonistiska händelser är vitt skilda saker och bör behandlas som så i utredningar.

Eftersom Centralstationen i sig är personintensiv och kantas av andra persontäta verksamheter kan Centralstationen inte ses som ett ensamt objekt vid dimensionering av effektiva utrymningslösningar. SSBF påpekar att gaturummet är mycket begränsat med tanke på antalet människor i området. SSBF menar att anläggningens egna organisation måste ha förmåga att initiera och säkerställa utrymning. Alla, även funktionsnedsatta, ska kunna utrymma på egen hand.

SSBF resonerar kring bortval av farligt gods klass 4,6,7 och 8 i riskanalysen. Dessa farligt gods-kategorier väljs generellt bort i riskanalyser eftersom de bara har påverkan i det direkta närområdet. Konsekvenserna kommer troligtvis inte överskrida konsekvenser hos andra olyckstyper som valts, men om ämnesklasserna ingår i bedömningen, kommer de påverka sannolikheten för en olycka.

Vad gäller beräkningar och resonemang kring samhällsrisk och individrisk menar SSBF att resonemang och beräkningar av individrisk är otydliga eller felaktiga. Rapporten presenterar en total samhällsrisk som är mycket hög, men resultaten lämnas i stort utan diskussion, med hänvisning till att det inte finns några acceptanskriterier angivna. SSBF anser att det är diskussionen runt denna riskbild som är det som analysen skall handla om. SSBF önskar klarhet i vad tredjepartsgranskningen av riskanalysen ansett om analysens upplägg, acceptanskriterier, beräkningsmetoder och slutsatser.

Angående bedömningsgrund och metodval bör tillämpligt lagrum och andra juridiska frågor utredas grundligt innan projektet kan gå vidare.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Stadsledningskontoret (SLK)

SLK önskar en vidareutveckling av analysen av samhällsvinsterna kontra riskerna samt analysen av antagonistiska hot. Vidare ser SLK att Centralstationsområdets roll inom totalförsvaret måste analyseras mer. SLK saknar analys kring Centralstationens funktion och påverkan på Sverige ur ett säkerhetsperspektiv.

Perspektivet riksintresse kommunikation behöver analyseras mer och djupare. Det hade varit bra med en omvärldsbevakning från övriga världen runt komplexa anläggningar som Centralstationen med kringområde. SLK ser ett behov av att utveckla värdering av risk och frågar sig om det finns modernare underlag än DNV:s kriterier.

Stockholms stadsmuseum

Stadsmuseet behöver se fördjupade utredningar/analyser gällande tillkommande byggnaders påverkan på kulturhistoriska värden samt stadsbild i närområdet och på håll för att kunna lämna ett komplett yttrande. För detta krävs tydligare illustrationer av byggnadernas tänkta placering, utbredning, höjd, gestaltning och fasadbehandling. Museet påminner om att Centralstationen är statligt byggnadsminne.

Stadsmuseet lämnar synpunkter på ytterligare bearbetningar som kan komma att krävas för att planens påverkan på riksintresset samt övriga kulturhistoriska och stadsbildsmässiga värden ska kunna göras. Stadsmuseet anser att byggnadskroppen närmast vattenrummet i söder bör bearbetas för ett bättre möte med Centralstationen, samt för att få en utformning som lyfter fram befintlig Centralstation och förmedlar dess funktion. Centralstationen med sin platsbildning måste ha en fortsatt framträdande plats i stadsrummet.

Planförslaget behöver utvecklas så att påverkan på vyer söderifrån från olika platser kring Riddarfjärden mildras. Kulturhistoriskt viktiga symbolbyggnader som Stadshuset och Klara kyrka ska fortsatt tydligt framträda i stadsbilden.

Utblickar norrifrån mot Riddarholmen och Södermalm, t.ex. från Banhusbron, riskerar att försvinna helt. Stadsmuseet ser de som önskvärt om arkitekturen i dessa delar bryts upp, placeras och gestaltas på så sätt att dessa vyer fortsatt går att avläsa.

Utformning av den nya Centralstationen mot Klarabergsviadukten bör utformas som ett tillägg i stadsbilden som tydligt förmedlar

funktionen samt förstärker platsbildningen. Cityterminalen har en väl gestaltad västfasad som utformats för att betraktas på håll. Stadsmuseet anser att den planerade byggnaden i väst bör omarbetas, så att Cityterminalens tidstypiska och genomtänkta arkitektur fortsatt kan upplevas i delar.

Stadsmuseet påpekar att i och med att exploateringen i området höjs, och de öppna rummen kring spårområdet försvinner, riskerar gaturummen vid Klarabergsviadukten och Kungsbron att bli mörka, täta och monotona vilket måste beaktas i det fortsatta planarbetet.

Den högre volymen i den norra byggnadsmassan är synlig från flertalet vyer, och kan upplevas som omotiverad. Stadsmuseet menar att den av stadsbildsmässiga skäl bör utgå, sänkas eller omgestaltas.

Maria Sahlstrand
planchef

Anna Arén
stadsplanerare