

Handläggare
Anna Arén
Telefon 08-508 27 486Till
Stadsbyggnadsnämnden

Detaljplan för Centralstationsområdet i stadsdelen Norrmalm, Dp 2016-17154, redovisning av tidig planeringsdialog

Förslag till beslut

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisning av tidig planeringsdialog.
2. Ett detaljplaneförslag upprättas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör

Monika Joelsson

Avdelningschef

Maria Sahlstrand

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Inom ramen för arbetet med detaljplan för centralstationsområdet har en tidig dialog hållits med utvalda remissinstanser. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med berörda parter identifierat ett antal kritiska frågor inom planarbetet som behöver fördjupas och tydliggöras i ett tidigt skede för att planprocessen ska kunna fortgå med tydligare förutsättningar och med en möjlighet att kunna uppnå den målbild som satts upp för projektet. En tidig dialog innebär inga formella ställningstaganden utan ska mer ses som ett led i att föra processen vidare i ett mycket komplext planarbete.

Syftet med dialogen är att få ökad klarhet kring samt att kvalitetssäkra kunskaps- och utredningsunderlag.

Stadsbyggnadskontorets frågor till remissinstanserna gäller tre nyckelaspekter: riksintresse för kommunikation, människors säkerhet och riksintresse för kulturmiljövård.

Samtliga remissinstanser är positiva till fortsatt arbete och lämnar viktiga synpunkter på fortsatt utredningsbehov. I resultatet av den tidiga dialogen kan konstateras att det framför allt är frågan kring människors hälsa och säkerhet relaterat till riskfrågan som behöver utredas vidare och förtydligas.

Stadsbyggnadskontoret ser mycket positivt på planarbetet med att överdäcka spårområdet i anslutning till centralstationsområdet, ett område som sträcker sig från Vattugatan i söder via Klarabergsgatan till Kungsbron i norr. En överdäckning i detta läge utgör ett strategiskt viktigt projekt som läker ett öppet sår i denna stadslandskapet, som kan tillföra många nya arbetsplatser och andra funktioner i stadens mest tillgängliga läge samt innebär att kopplingen från Citys centrala delar kring Sergels torg länkas tydligare västerut mot Kungsholmen. Planerna ligger också i linje med de styrdokument som hanterar stadsutvecklingen på en mer översiktlig nivå, både relaterat till Programmet för City samt översiktsplanen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisning av den tidiga planeringsdialogen och att ett detaljplaneförslag upprättas i enlighet med tidigare fattat beslut 2016-12-08 av Stadsbyggnadsnämnden avseende nu aktuellt planärende (Start-PM för Centralstationen, del av Norrmalm 5:3 m.fl.). Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att redovisa samrådsförslaget för Stadsbyggnadsnämnden inför samråd.



Flygvy över centralstationsområdet.

UTLÅTANDE

Syfte

Syftet med detaljplanarbetet är att pröva en utveckling av Centralstationsområdet. Genom överdäckning och utveckling av spårområdet mellan Vattugatan i söder och Kungsbron i norr kan stadsdelen utvecklas till en mer blandad stadsbebyggelse med kontor, handel, bostäder, kultur, service och offentliga platser. En utveckling av Centralstationen ska möjliggöra bättre tillgänglighet och klara en ökad järnvägstrafik med fler resenärer.

Syftet med planarbetet är att pröva en struktur för området som ska bidra till:

- Centralstationsområdet blir en mer integrerad del av staden
- En sammanhållen stadsmiljö
- Förbättrade och mer tillgängliga stråk
- Stärkta offentliga rum
- Varierad bebyggelse och innehåll

Bakgrund

Plandata

Planområdets avgränsning och närområdets karaktär
Planområdet avgränsas i söder av Vattugatans förlängning, i öster av Vasagatan-Klarabergsgatan-Terminalslingan, i norr av Kungsbron och i väster av Västra Järnvägsgatan-Nils Ericsons Plan.

Området kring Centralstationen utgörs idag av bebyggelse från olika tidsepoker som gemensamt präglas av storskalighet med delvis högre höjd än stenstaden. Genom tidigare genomförda överdäckningar av delar av spårområdet har området olika höjdnivåer. Höjdskillnaderna förstärks av trafikbarriärer och gör det svårorienterat för framförallt fotgängare och cyklister.

Markägoförhållanden

Planområdet utgörs i huvudsak av fastigheten Norrmalm 5:3 som ägs av Jernhusen.

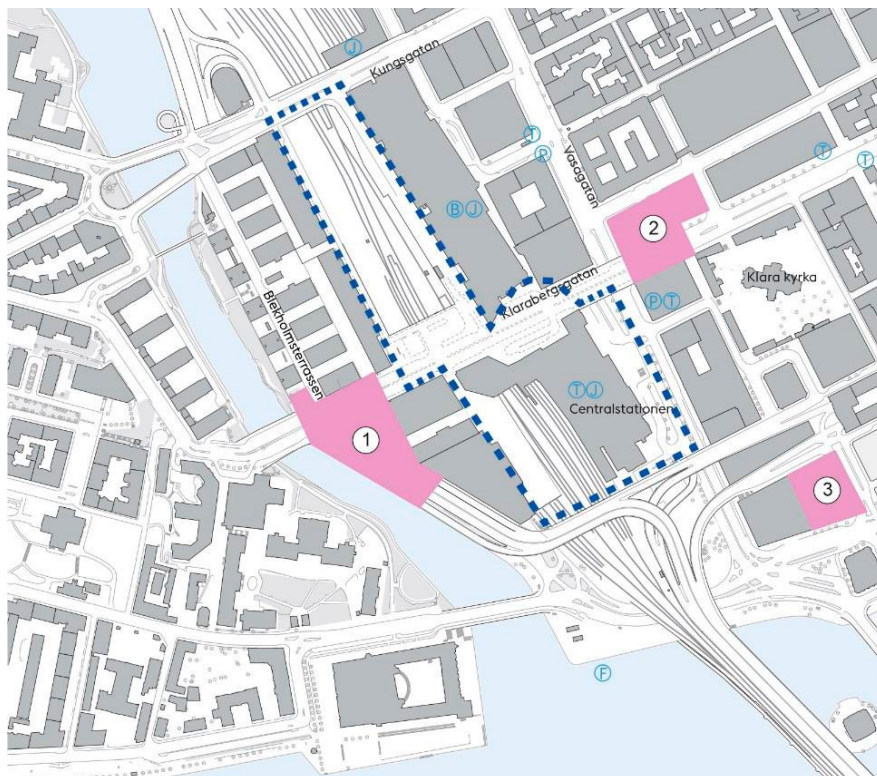
Pågående detaljplaner i området

Planer och program som pågår i anslutning till centralstationsområdet och som bedöms kunna medföra kumulativa effekter är följande:

1. Norrmalm 4:41. Planens syfte är att möjliggöra för tillkommande kontorsarbetsplatser, bostäder, centrumanvändning och handel. Start-PM beslutat.

2. Orgelpipan 7. Planens syfte är att möjliggöra för bland annat tillkommande kontorsarbetsplatser, centrumanvändning och handel. Start-PM beslutat.

3. Snäckan 8. Planen syftar till att uppföra ett modernt kontorshus med centrumanvändning i bottenvåningar och parkering i källarplan. Detaljplan antagen, men överklagad.



Detaljplaneområdet, streckad blå linje och pågående detaljplaner i närområdet. Nr 1. Norrmalm 4:41 (Snurrtomten), nr 2 Orgelpipan 7 och nr 3 Snäckan 8.

Övergripande beslut och styrande dokument

Översiktsplan

I översiktsplanen utpekas spårområdet från Klara Mälarstrand och norrut som ett utvecklingsområde. Citys attraktivitet och betydelse som knutpunkt lyfts fram som en framgångsfaktor för stadens tillväxt och utveckling. Ett tätare City och en mer intensiv stadsmiljö kan framförallt åstadkommas genom förändringar i befintlig bebyggelse och utveckling av de offentliga rummen genom bland annat mer blandade funktioner i bottenvåningar. En överdäckning av spårområdet tillför byggbar mark till City.

Riksintressen

Planen berör riksintresse för kommunikation Karlberg – Stockholms central och riksintresse för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården.

Program

Program för City

Program för City antogs av kommunfullmäktige i maj 2018.

Programmet pekar på vikten av fortsatt utveckling av City men i samklang med kulturhistoriska värden. Vid om- och tillbyggnader ska värden tillföras staden och stadsmiljön genom exempelvis levande bottenvåningar och högklassig arkitektur. I programmet lyfts Västra City, som omfattar spårområdet från Klara Mälarstrand till Barnhusbron, fram som den del i City där det är möjligt att pröva en högre bebyggelse än i stenstaden i övrigt förutsatt att riksintresse för kulturmiljövården och mötet med den befintliga staden och stadsstrukturen kan omhändertas.

En revidering av programmet med syfte att utveckla City till en mer grönskande, levande och trygg stads- och gatumiljö dygnet runt pågår.

Program Västra City

Stadsbyggnadskontoret tog 2008-09 fram ett planprogram för Västra City. Programförslaget baserades delvis på en större ombyggnad av spår- och stationsområdet vilket för närvarande inte är aktuellt.

Kommunala beslut i övrigt

Vision för City 2030

Kommunfullmäktige antog i oktober 2012 Vision för City 2030.

Visionens mål är bland annat att skapa en attraktiv, levande och trygg stadskärna. En överdäckning av spåren tillför ny byggbar yta där ett blandat innehåll kan förverkligas.

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden fattade 2016-12-08 beslut om start-PM för planläggningen av centralstationsområdet. I beslutet anförde nämnden att det i det fortsatta planarbetet är av särskild vikt att pröva en stor variation i innehållet med både kontor, handel, bostäder, kultur och allmän service. Det centrala läget ställer stora krav på områdets utformning, de arkitektoniska ambitionerna bör vara höga.

Stadsbyggnadsnämnden menade att det i det kommande området finns stora möjligheter att utforma attraktiva och inbjudande offentliga rum och att denna möjlighet ska tillvaratas.

Process och samverkan

Behovsbedömning och avgränsningssamråd

Stadsbyggnadskontoret bedömde i samband med beslut om start för planarbete att detaljplanens genomförande antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 4 kap plan- och bygglagen

(PBL) och 6 kap miljöbalken (MB) att en miljöbedömning behöver göras. Enligt miljöbalken ska den myndighet eller kommun som ansvarar för framtagandet av en plan eller ett program samråda omfattningen av och detaljeringsgraden för MKB med den eller de kommuner och länsstyrelser som berörs av planen eller programmet innan detta bestäms.

Avgränsningssamråd med länsstyrelsen hölls den 13 juni 2017. Länsstyrelsen lämnade den 24 november 2017 ett yttrande över avgränsning av MKB när det gäller omfattning och detaljeringsgrad. Utöver de tre nyckelfrågor som identifierats lyfter länsstyrelsen fram yt- och grundvatten inklusive översvämningsrisk och risk för skred som viktiga frågor att belysa på grund av närheten till Mälaren, dels för att Mälaren kan översvämma spårområdet, dels avseende miljökvalitetsnormer

Då den tidiga planeringsdialogen inte regleras i PBL eller MB har det inte gjorts någon MKB i detta skede. I den fortsatta planprocessen med plansamråd kommer en MKB att upprättas och frågorna ovan fördjupas.

Påverkan på samhällsviktig verksamhet

I avgränsningssamrådet för MKB och i sitt yttrande i den tidiga planeringsdialogen, lyfter länsstyrelsen behovet av att beakta Centralstationen som samhällsviktig verksamhet och hur en överdäckning kan påverka krisberedskapen. Att bevaka samhällets funktionalitet ingår även i stadens trygghets- och säkerhetsprogram, det är dock ovanligt att detta görs på regelbunden basis vid nybebyggelse.

För att klargöra detta perspektiv av aspekten *risk och säkerhet* har första steget i arbetet med en risk- och sårbarhetsanalys (RSA) för platsen genomförts med olika aktörer som dels ingår i den regionala samverkansfunktionen Samverkan Stockholmsregionen (SSR), dels har ansvar inom olika planerings- och tillståndprocesser. Analysen syftar till att identifiera och analysera aktörernas *åtaganden på platsen*, vad de är *beroende* av för att klara dessa, samt vilka *hot* eller händelser som kan hindra dem från att uppfylla sina åtaganden.

Ett fortsatt analysarbete kommer att inriktas mot att klargöra påverkan på vad inom centralstationsområdet som är att betrakta som samhällsviktigt. Arbetet kommer även att försöka förtydliga behovet av åtgärder gentemot en bredare hotbild där bland annat frågor som rör avsiktliga händelser, förmåga vid höjd beredskap antagonism. etc.

Planeringsförutsättningar och bedömningsgrunder

Generella planeringsförutsättningar

Jernhusen och Trafikverket har tillsammans tagit fram en spårplan för centralstationsområdet. Spårplanen omfattar de utökade kapacitetsbehov Trafikverket ser inom överskådlig tid och visar på de möjligheter som finns att grundlägga en överdäckning i spårområdet.

Trafikverket har tagit fram antaganden för järnvägstrafiken år 2030 och 2045. Dessa antaganden grundar sig på faktiska tidtabellsförslag som använts i olika underlagsrapporter gällande ny generation järnväg, höghastighetsuppdraget söder om Stockholm och olika utredningsrapporter gällande strategi för Ostkustbanan. Olika utredningar inom ramen för tidig planeringsdialog använder siffrorna i antagandena på lite olika sätt beroende på vilken fråga som ska belysas, men underlaget är detsamma i alla utredningar.

Jernhusen har studerat möjlig konstruktion av en överdäckning för att säkerställa genomförbarhet och hur en överdäckning påverkar riksintresse för kommunikation.

För att belysa påverkan på kulturmiljön av nya volymer där det idag inte finns någon bebyggelse har Jernhusen tagit fram volymstudier omfattande mellan 130 000 och 150 000 kvm BTA. Dessa utgör underlag för såväl bedömning av antal människor som kommer att tillkomma, som för att bedöma påverkan på gaturum, stadsrum och i de långa vyerna. Både den norra och södra delen planeras innehålla stationsytor, men även kontor och handel samt på norra delen också bostäder.

Farligt gods

Frågan om rimligheten i att det går farligt gods genom Stockholm har också varit uppe till diskussion. I januari 2018 kom Trafikverket med ett ställningstagande avseende godstransporter på järnväg genom Stockholm. Trafikverkets ställningstagande är att det inte är möjligt att reglera godstransporter på järnvägen genom Stockholm så att transporter som kan innehålla specifik last inte får framföras.

Nyckelfrågor

Riksintresse kommunikation

Planarbetet för Centralstationen har föranlett länsstyrelsen att begära en precisering av riksintresset Stockholms central av Trafikverket. Riksintresset avser byggnader och anläggningar som har direkt samband med funktionen att bedriva järnvägstrafik, inklusive möjligheterna till drift och underhåll av anläggningen. Till

riksintresset hör även anspråk för planerade och framtida ny- och ombyggnader.

Som underlag till riksintresseprecisering har Trafikverket och Jernhusen tillsammans tagit fram ett förslag till spårplan som ska tillgodose framtida funktion och anläggningar.

Människors säkerhet

För att kunna ta ställning till den påverkan på människors säkerhet som följer av en överdäckning har ett förslag till bedömningsgrund tagits fram av stadsbyggnadskontoret för att värdera erhållna risknivåer och åtgärdsförslag. Förslaget innebär en uppdelning av bedömningsgrund ovan respektive under överdäckningen. Förslaget har tagits fram i samverkan med Trafikverket och Storstockholms brandförsvär.

Bedömningsgrunden ovan överdäckningen innebär att utgångspunkt tas i DNV:s (Det Norske Veritas) kriterier i rapporten *Värdering av risk*. Kriterierna är dock inte tillämpliga på händelser med mycket stora konsekvenser. Under överdäckningen behöver en sådan händelse värderas. Till den tidiga planeringsdialogen togs ett förslag fram för att tydliggöra hur staden ska värdera sådana katastrofscenarier. Förslaget inkluderar bland annat att fler analysmetoder än den kvantitativa riskanalysen behöver tillämpas, att möjligheter till fortsatta förbättringar beaktas, samt att riskpåverkan inkluderas i planens sammanvägda bedömning av nyttor och onyttor. Förslaget behöver vidareutvecklas i det fortsatta planarbetet.

Ovan överdäckningen kan människors säkerhet hanteras inom ramen för PBL. Under överdäckningen styrs människors säkerhet av flera olika lagrum, bl.a. järnvägslagen och den kommande järnvägstekniklagen. Det innebär att ansvaret för att definiera en lämplig bedömningsgrund under överdäckningen är fördelat på flera aktörer utöver staden, bl.a. Trafikverket och transportstyrelsen.

En riskbedömning har tagits fram och har varit del av underlaget i den tidiga planeringsdialogen. Resultaten i riskbedömningen visar att vad gäller människors säkerhet ovan överdäckningen så hamnar individrisknivån på en acceptabelt låg nivå i kringliggande bebyggelse och ovanpåliggande bebyggelse. Sammantaget visar resultaten att samhällsrisk ovan överdäckningen kan tolereras förutsatt att bedömningsgrundens villkor avseende katastrofscenarier beaktas i fortsatt planarbete.

Under överdäckningen ökar samhällsrisknivån till följd av en överdäckning. Det gäller framför allt händelser med låga

sannolikheter, men som kan generera stora konsekvenser. Arbetet att ta fram en modell för ställningstagande till denna ökade risk, en s.k. bedömningsgrund, är utmanande och det finns osäkerheter kopplade till hur beslut och förankring av en sådan modell ska ske inom staden och i relation till andra berörda parter. Det saknas idag praxis kring ett sådant arbete. Liknande resonemang kring bedömningsgrunder för händelser med låg sannolikhet men mycket stora konsekvenser har dock varit aktuella, tex i frågor kring kärnkraftverk och hantering av kärnavfall.

Riksintresse för kulturmiljövården

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården* (AB 115) I detaljplan för centralstationsområdet är det framförallt stadens front mot vattnet, stadens silhuett, vyer från viktiga utsiktspunkter och de tydligt avläsbara årsringarna, uttryck för riksintresset som noggrant måste studeras.

Förutom riksintresse berörs centralstationsområdet av flera andra lagstadgade skydd. Centralstationsbyggnaden är ett statligt byggnadsminne och södra delen av planområdet ligger inom ett fornlämningsområde.

Planprocess

Tidig planeringsdialog

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att detaljplanens komplexitet kräver ett brett och stegvis förankrat arbetssätt för att skapa en samsyn kring planeringsförutsättningarna och inte få kostsamma och sena stopp i planprocessen. Den tidiga planeringsdialogen är ett första steg i denna process.

Syftet med dialogen har således varit att stämma av och kvalitetssäkra kunskaps- och utredningsunderlag. Dialogen syftade även till att medverkande remissinstanser skulle bli varse hur och i vilken omfattning de egna behoven samverkar med andra instansers behov och eventuella motstridiga intressen. Den tidiga planeringsdialogen utgick från tre identifierade nyckelfrågor:

- riksintresse för kommunikation
- människors säkerhet
- riksintresse för kulturmiljövården

Arbetssättet förutsätter en nära samverkan mellan projektets parter och en successiv förankring inom staden. *Jernhusen* är markägare och byggaktör. *Trafikverket* ansvarar utifrån ett transportslagsövergripande perspektiv för den långsiktiga planeringen för järnvägstrafiken samt för byggande och drift av

statliga järnvägar. *Länsstyrelsen* ska ge råd om tillämpningen av plan- och bygglagen i tidiga planeringsskeden och *stadsbyggnadskontoret* ansvarar för detaljplaneläggning och bygglov.

Den tidiga planeringsdialogen har genomförts genom ett remissförfarande där ett underlag skickades ut till ett begränsat antal remissinstanser. Följande instanser deltog i remissen:

Försvarsmakten, Jernhusen, Länsstyrelsen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Stadsledningskontoret, Stadsmuseet, Storstockholms brandförsvär, Trafikförvaltningen, Trafikverket och Transportstyrelsen. Förutom några gemensamma frågor fick varje remissinstans ett antal riktade frågor att besvara i remissen.

Samlade synpunkter

Länsstyrelsen

Sammanfattningsvis anser länsstyrelsen att arbetet bedrivits på ett bra sätt men att det kvarstår frågor som behöver utredas i den fortsatta planprocessen. Länsstyrelsen anser att fler riskkällor behöver beaktas för att kunna klargöra genomförbarheten av överdäckningen.

Länsstyrelsen lyfter även att risken för olika typer av hot måste beaktas i fortsatt planläggning. I samarbete med Jernhusen bör staden fundera över vilka åtgärder som redan idag skulle behövas för att minska sårbarheten.

Länsstyrelsen anser att det vid värdering av risken behöver finnas en tydlig koppling mellan risken som verksamheten medför jämfört med de nyttor som samma verksamhet medför. Att stationen behöver utvecklas för att hantera fler resenärer är en viktig utgångspunkt i projektet. Eventuella lösningar för att göra detta på bästa sätt kan innebära en förhöjd risk för resenären. Men nyttan med lösningen i form av t.ex. effektiva flöden in/ut från plattformen behöver då vara större än onyttan i form av förhöjd risk för samma resenärer.

Marken ska användas till det den är bäst lämpad för utifrån bland annat hälsa och säkerhet. Länsstyrelsen menar att det vid en överdäckning av spårområdet inte är rimligt att motivera en onyttä och hög risk för människor under överdäckningen med en nytta för människor ovan överdäckningen.

Länsstyrelsen noterar att det finns fortsatt behov att föra dialog kring lämpliga analysmetoder, utvärderings- och acceptanskriterier med avseende på människors säkerhet över och under locket. Det finns även behov av att klarlägga hur den successiva

beslutsprocessen avseende riskminimering och riskreducering i planarbetet ska gå till.

Länsstyrelsen bedömer att det är rimligt att utvärdera planens påverkan på säkerheten ovan respektive under överdäckningen var för sig.

Länsstyrelsen bedömer att det är angeläget att arbetet med platsspecifik risk- och sårbarhetsanalys fortsätter för att underlätta förståelsen av effekter och konsekvenser för Centralstationens funktionalitet i vardag och vid kris/höjd beredskap.

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljö och att ytterligare bearbetningar därför måste genomföras

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter, men påpekar att framkomlighet och kapacitet måste bibehållas utan avbrott även under byggtiden.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB påpekar att det är den samlade riskbilden för genomförandet av planen som ska vara tydligt redovisad och ser en fara att hantera riskfrågorna i planen på olika sätt och i olika dokument. MSB lyfter fram att planen inte får medföra inskränkningar i transporter av farligt gods och ska stödja Centralstationens behov av ett robust flöde av gods- och persontrafik.

Trafikverket

Trafikverket 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.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anser att utredningar och analyser som genomförts, t.ex. den platsspecifika RSA:n (risk- och sårbarhetsanalys) och PM Risk väl belyser förutsättningarna och möjligheterna till överdäckning av stationsområdet.

Region Stockholm, Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen vill framhålla att bytespunkt City är den i särklass största bytespunkten i Stockholm och hela Sverige.

Trafikförvaltningen menar att den sammanvägda bedömningen i det här skedet är ofullständig eftersom ingående parametrar inte är fullständiga. Trafikförvaltningen menar att den regionala kollektivtrafiken är ett mycket starkt allmänt intresse vilket bör beaktas i den fortsatta planeringen.

Trafikförvaltningen anser att ytterligare behov av underlag och utredningar bör stämmas av i samverkan. En tät dialog behövs för att säkerställa att rätt underlag gällande kollektivtrafiken tas fram.

Storstockholms brandförsvär (SSBF)

SSBF saknar en sammanvägd riskbedömning. Nuvarande riskanalys bedömer enbart tekniska olycksrisker. Ett helhetsgrepp om riskbilden saknas. Det faktum att Centralstationen utsätts för flera risker, gör att bedömningen av den kumulativa risken, dvs. sammanvägningen av den totala riskbilden, kan vara avgörande för om planen är genomförbar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontoret anser att underlaget för tidig planeringsdialog är väl genomtänkt med ett brett spektrum av konsekvenser. Det som kan utvecklas är analysen av samhällsvinster kontra risker samt risken för antagonistiska hot. En analys kring Centralstationens funktion och påverkan på Sverige ur ett säkerhetsperspektiv saknas. Även Centralstationens roll inom totalförsvaret måste analyseras mer och lyftas in i underlaget.

Kulturförvaltningen, Stadsmuseet

Stadsmuseet menar att rätt aspekter bedöms vara beaktade och belysta samt med rätt omfattning, djup och perspektiv vad gäller nyckelfrågorna. Avgränsningen av arbetet är korrekt i detta skede.

Stadsbyggnadskontorets 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.

Fortsatt planprocess och tidplan

Planarbetet bedrivs med utökat förfarande.

Stadsbyggnadskontoret har för avsikt att redovisa samrådsförslaget för stadsbyggnadsnämnden inför samråd.

Samråd Q2 2022

Granskning Q2 2023

Godkännande Q1 2024
Antagande Q2 2024

Planavtal

Detaljplanearbetet finansieras genom planavtal som kontoret tecknat med Jernhusen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att svaren från remissinstanserna är positiva till processen men framhåller samtidigt behovet av fortsatt utrednings- och fördjupningsarbete. Detta gäller särskilt frågor kring risk och säkerhet och påverkan på riksintresset för kommunikation.

Resultaten av den tidiga dialogen visar ett behov av att fortsätta och fördjupa arbetet med den platsspecifika risk- och sårbarhetsanalys som initierats under tidig planeringsdialog. Det finns ett fortsatt behov av att klargöra platsens förutsättningar avseende aspekter som avser risk och säkerhet. Bland annat lyfter Länsstyrelsen med flera remissinstanser ett behov av att ta hänsyn till en bredare hotbild och bl.a. säkerställa att detaljplanen beaktar antagonistiska hot och förhöjd beredskap.

Resultaten av den tidiga planeringsdialogen visar även att det finns ett stort behov av samverkan mellan olika aktörer för att säkerställa människors säkerhet på platsen. Både fysiska och organisatoriska åtgärder behöver beaktas.

Det saknas i dagsläget tillämpbar praxis och kunskap för att ta ställning till den riskbild som projektet uppvisar. Det gäller framför allt händelser med låga sannolikheter, men som kan generera stora konsekvenser. Arbetet med att ta fram en modell för ställningstagandet, en s.k. bedömningsgrund, är utmanande. Staden kommer i det fortsatta arbetet att ta fram en sådan modell och i denna värdera och ta ställning till risk.

Övriga projektrisker som identifierats i samband med den tidiga planeringsdialogen och som behöver utredas i den fortsatta planprocessen är följande:

- Exploateringsgraden relaterat till riksintresset för kulturmiljövården
- Hantering av befintlig översvämningsrisk i området i samband med överdäckningen
- Påverkan på riksintresset för kommunikation under genomförandetiden.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisning av den tidiga planeringsdialogen och att ett detaljplaneförslag upprättas i enlighet med tidigare fattat beslut 2016-12-08 av Stadsbyggnadsnämnden avseende nu aktuellt planärende (Start-PM för Centralstationen, del av Norrmalm 5:3 m.fl.).

SLUT