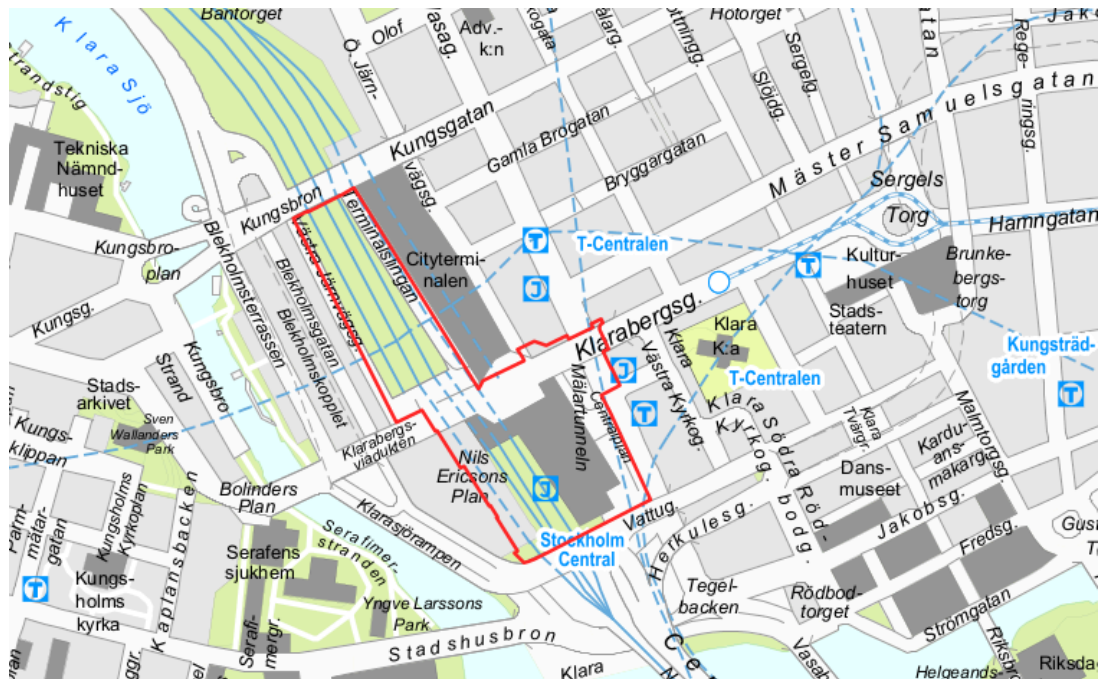




## Planbeskrivning del 1 Detaljplan för Centralstaden, del av fastigheten Norrmalm 5:3 m.fl. i stadsdelen Norrmalm, S-Dp 2016-17154



### Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4  
Box 8314  
104 20 Stockholm  
Telefon 08-508 27 300  
[stadsbyggnadskontoret@stockholm.se](mailto:stadsbyggnadskontoret@stockholm.se)  
[start.stockholm/detaljplaner](http://start.stockholm/detaljplaner)



Planförslaget i kvällsljus. Flygbild från söder. Bild: TMRW (flygfoto: Stadsbyggnadskontoret)

## Sammanfattning

Planförslaget för Centralstaden är en utveckling av resultatet från den tidiga planeringsdialogen 2019 och det utvalda förslaget från det parallella uppdraget 2021.

Planförslaget innebär att det öppna spårområdet mellan Centralbron i söder och Kungsbron i norr kan däckas över och att staden byggs samman över spåren. Överdäckningen ger möjlighet till en utbyggd centralstation kombinerat med en tät stadsbebyggelse innehållande centrumverksamheter.

Detaljplaneförslaget syftar till att skapa en högkvalitativ och välkomnande stations- och stadsmiljö för såväl resenärer som verksamma och andra besökare i området. Med den nya bebyggelsen kan en sammanhållen stadsmiljö skapas där omhändertagna offentliga rum stärker kopplingar inom området samt mellan City och Kungsholmen. Ambitionen är att den utbyggda stationsfunktionen tillsammans med ny centrumbebyggelse ska skapa en förstärkt målpunkt i västra City med förutsättningar för en trygg och levande stadsmiljö dygnet runt.

Den nya kvartersstrukturen inordnar sig i den befintliga gatustrukturen, som kompletteras med gränder och ger gatorna en mer stadsmässig karaktär. Strukturen möjliggör fem kvarter som bearbetats med hänsyn till sina speciella förutsättningar och funktioner i stations- och stadsmiljön. De fyra kvarteren norr om Klarabergsviadukten har en struktur som anknyter till Citys rutnätsstad men med en högre skala som förhåller sig till närliggande högre bebyggelse. I södra delen utformas ett solitärt stationskvarter, med ett tydligt eget uttryck i komposition med den äldre stationen i avsikt att stärka centralstationens roll i staden.

Den utbyggda centralstationen behöver ha funktioner inom större delen av planområdet, men kommer ha sin tyngdpunkt i den centrala och södra delen av planområdet med kopplingar till dagens centralstationsanläggning, där den äldre stationsbyggnaden med Centralhallen bevaras. Den kommer även i fortsättningen vara centralstationens huvudbyggnad. Nedgångar till plattformar och olika stationsfunktioner planeras att finnas främst i kvarterens bottenvåningar, men även i gatumiljön på både Terminalslingan och Nils Ericsons plan .

Planförslaget medför att rörelsemöjligheterna för gående över dagens spårområde förbättras betydligt. Biltrafiken begränsas på Klarabergsviadukten och norra Centralplan till förmån för framförallt gående, men även för cykeltrafik och busstrafik. Över Centralplan och Vasagatan smalnas Klarabergsviadukten av från söder, vilket frilägger stationsbyggnadens norra gavel och skapar möjlighet för centrala platser med höga vistelsevärden på norra delen av Centralplan och på Klarabergsviadukten. Nya öppna trappkopplingar söder och norr om den avsmalnade Klarabergsviadukten ger förbättrade och tryggare kopplingar mellan nivåerna på Klarabergsviadukten och Centralplan/Vasagatan.

Planen möjliggör en ny bebyggelse som bidrar till en trygg och levande stadsmiljö dels genom nya centrumkvarter med arbetsplatser och dels genom att alla bottenvåningar planläggs för stationsändamål och/eller publika centrumändamål. Utvecklingen av ny grönska i kvalitativa och varierade offentliga miljöer är också viktig och hjälper till att förtydliga och stärka kopplingarna till omgivande områden. Planläggningen bekräftar och skyddar de befintliga spåranläggningarna på och under mark (Citybanan och tunnelbanan).

Detaljplanen ställer krav på robustheten i överdäckningens konstruktion med hänsyn till olyckor inom järnvägsanläggningen och möjlighetspåverkan på människors hälsa och säkerhet. Den komplexa riskbilden i området har också gjort att bostadsbebyggelse ovan spårområdet bedömts olämplig.

Centralstationens befintliga stationsbyggnad, Centralhallen och den Södra paviljongen som alla ligger inom planområdet är av länsstyrelsen förklarade som byggnadsminne enligt kulturmiljölagen (KML). Detaljplanen avser att stärka byggnadsminnets status och funktion i stadsmiljön och tillför också skydds- och varsamhetsbestämmelser för de utpekade byggnaderna.

Planförslaget möjliggör totalt ca 175 000 kvm ny ljus BTA varav ca 20 000 kvm nya stationslokaler, ca 5000 kvm publika centrumlokaler i bottenvåningar och ytterligare ca 150 000 kvm lokaler för centrumverksamheter.

Med centrumverksamhet avses all sådan verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor som till exempel kontor, hotell, kulturverksamheter, restauranger och offentlig service. Större delen av verksamheterna antas i förslaget vara kontorsliknande verksamheter med ca 10 000 arbetsplatser samt ett hotell på ca 20 000 kvm.

### **Miljöbedömning**

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att detaljplanens genomförande antas kunna medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i 4 kap plan- och bygglagen (PBL) och 6 kap MB att en miljöbedömning behöver göras. En miljökonsekvensbedömning (MKB) har tagits fram under planarbetet och samråds tillsammans med planförslaget.

Syftet med framtagna MKB är att redovisa planens sammantagna konsekvenser för människors hälsa, säkerhet och miljö. Miljöbedömningen har avgränsats till att bedöma miljöaspekterna *kulturmiljö och stadsbild, olycksrisk och säkerhet, föroreningar i jord och grundvatten, grundvatten, ytvatten, översvämning, luftkvalitet, stomljud och vibrationer, luftburet buller, elektromagnetiska fält, klimatpåverkan och riksintresse för kommunikationer.*

I MKB:s samlade bedömning av planförslaget konstateras att planförslaget innebär en god hushållning med mark och vatten. Planförslaget bedöms sammantaget medföra hanterbara konsekvenser för människors hälsa sett till luftburet buller, stomljud och vibrationer, elektromagnetiska fält och luftkvalitet. Planförslagets risknivåer bedöms vara acceptabelt låga eller på en tolerabel nivå och planförslaget bedöms i skälig omfattning utformats för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa och säkerhet. Planförslaget bedöms sammantaget också ha en acceptabel påverkan på tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset för kommunikationer (järnväg).

Även vad gäller vatten och mark/jord bedöms miljökonsekvenserna vara hanterbara och i vissa fall positiva, exempelvis vad gäller miljökvalitetsnormer för ytvatten och förorenad mark. Gällande hanteringen av skyfall är bedömningen att planförslagets effekter på kringliggande stadslandskap går att hantera genom åtgärder i planområdets närhet.

Avseende kulturhistoriska konsekvenser innebär planförslaget att vissa yttryck för riksintresset för kulturmiljövården försvagas medan andra förstärks. Den sammantagna bedömningen är dock att planförslaget är förenligt med riksintresset.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan de positiva och negativa konsekvenserna som planförslaget innebär ur samtliga aspekter och bedömer sammanvägt att de positiva konsekvenserna av planförslaget överväger. Planförslaget innebär att redan exploaterad mark i en central del av staden tas i anspråk för ny, tät bebyggelse och att detta från resurshushållnings-synpunkt är positivt.

### **Tidplan**

Samråd 8 april – 9 juni 2025

Granskning kvartal 1 2027

Antagande kvartal 1 2028

**Innehåll**

<b>Inledning</b> .....	<b>7</b>
Handlingar .....	7
Planens syfte och huvuddrag .....	8
Plandata .....	11
Tidigare ställningstaganden .....	13
<b>Förutsättningar</b> .....	<b>22</b>
Natur .....	22
Geotekniska förhållanden .....	22
Hydrologiska förhållanden .....	22
Platsens historik och kulturhistoriskt värdefull miljö .....	25
Befintlig bebyggelse och stadslandskap .....	29
Sociala i värden i området .....	31
Trafik .....	33
Störningar och risker .....	40
<b>Planförslag</b> .....	<b>46</b>
Stadsbyggnadsidé .....	49
Innehåll .....	54
Hållbarhet .....	55
Offentliga stadsrum .....	55
Bebyggelse .....	68
Planbestämmelser .....	83
Trafik .....	97
Teknisk försörjning .....	107
<b>Konsekvenser</b> .....	<b>111</b>
Miljöbedömning .....	111
Strandskydd .....	112
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	112
Kulturhistoriska värden och stadsbild .....	113
Stadsbild .....	117
Störningar och risker .....	118
Riksintresse för kommunikation (järnväg) .....	129
Ljusförhållanden och lokalklimat .....	130
Stadsliv och sociala konsekvenser .....	131
Klimatpåverkan .....	136
<b>Tidplan</b> .....	<b>137</b>
<b>Genomförande</b> .....	<b>138</b>
Organisatoriska frågor .....	138
Verkan på befintliga detaljplaner .....	139
Fastighetsrättsliga frågor .....	139
Ekonomiska frågor .....	149
Tekniska frågor .....	150
Tillstånd för vattenverksamhet .....	151
Tekniskt genomförande/Etappindelning .....	151
Genomförandetid .....	152

## Inledning Handlingar

### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning del 1 samt planbeskrivning del 2 – Dimensionering av dynamisk explosionslast (sekretesskyddad), miljökonsekvens-beskrivning och arkitekturprogram.

Planbeskrivning del 2 innehåller enbart en specificering av bestämmelsen om robust konstruktion.

Arkitekturprogrammet förtydligar detaljplanens intentioner avseende bebyggelsen och offentliga stadsrum.

### Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Trafik PM Centralstaden* (Jernhusen och Ramboll, 2025)
- *Kulturmiljöutredning* (Nyréns 2018)
- *Konsekvensanalys kulturmiljö* (Nyréns 2025)
- *Förutsättningar för socialt värdeskapande, Nulägesanalys SVA* (Spacescape 2024)
- *Social konsekvensanalys* (Spacescape 2025)
- *PM Olycksrisker* (Structor 2025)
- *Platsspecifik RSA* (Structor 2023)
- *Riskbedömning Tekniska Olycksrisker* (Brandskyddslaget 2024)
- *Barriäranalys* (Brandskyddslaget 2024)
- *Säkerhetskoncept* (Brandskyddslaget 2024)
- *Säkerhetsanalys* (Brandskyddslaget 2024) - sekretess
- *PM Dagvatten* (Ramboll 2025)
- *PM Skyfall* (Ramboll 2025)
- *PM Hydrogeologi* (Tyréns 2025)
- *Projekterings PM Geoteknik* (Tyréns 2022)
- *PM Förorenad mark* (Tyréns 2024)
- *PM Miljögeoteknik, markundersökning* (Tyréns 2025)
- *PM Luftburet buller* (SWECO 2025)
- *Vibrationer och stomljud* (Efterklang 2025)
- *PM Elektromagnetiska fält* (AFRY 2022 rev 2025)
- *Luftkvalitetsutredning* (SLB Analys 2025)

### Övrigt underlag

- *Studie av Mikroklimat* (Marge Arkitekter, 2025)

### Medverkande

Planen är framtagen av Magnus Bäckström, Anna Arén och Per Jerling på Stadsbyggnadskontoret samt genom medverkan från Sara Peny på Ettelva arkitekter och Henrik Mistander på Structor Riskbyrå. Kartingenjör är Jenny Selin. Från Exploateringskontoret medverkar Karin Lindgren Gardby och Kerstin Lagnefeldt. Från Trafikkontoret medverkar Gustaf Krogh, Jenny Simonsson och Tom Ekman och från miljöförvaltningen Ulrika Kvartoft Kruså.

### Planens syfte och huvuddrag

#### Bakgrund

Centralstationsområdet i västra delen av Stockholm City har sedan järnvägens tillkomst varit en viktig faktor för centrala Stockholms utveckling. City har en avgörande betydelse som tillväxtmotor för Sveriges näringsliv. Här finns landets maktcentrum och en stadsmiljö med hög grad av offentlighet och ett rikt handels- och kulturutbud samt attraktiva besöksmål.

Centralstationsområdet är idag Sveriges viktigaste och största knutpunkt för nationella, regionala, lokala och internationella kommunikationer, och kan som sådan sägas vara Sveriges mest centrala plats. Området är för många besökare entrén till Stockholm och Sverige samtidigt som det för stockholmarna utgör den största bytespunkten i kollektivtrafiken.

Centralstationsområdet är dock idag till stora delar ett ogästvänligt område där det öppna spårområdet påverkar den offentliga stadsmiljön negativt och skapar en barriär i stadslandskapet. Området är idag delvis överdäckt men upplevs otillgängligt och svårorienterat, framför allt för fotgängare och cyklister.

Med ett förväntat ökat resande på järnväg behöver centralstationens kapacitet byggas ut för att inte bli en flaskhals i järnvägsnätet. Trafikverket har därför tagit fram en ny spårplan (C20140) för att bygga om spår- och plattformar vilket tillsammans med andra åtgärder bedömts ge kapacitet för cirka 75 procent fler resenärer. Ombyggnaden av järnvägen kan genomföras inom ramen för gällande detaljplaner, men för en överdäckning med bebyggelse för utökade stationsfunktioner krävs en ny detaljplan. Överdäckningen ger samtidigt en möjlighet att utveckla centralstationens vänthallar och resenärsservice på ett sätt som annars inte vore möjligt. År 2016 initierade därför Jernhusen, i egenskap av markägare, ett



planarbete för en utbyggd centralstation tillsammans med ny stadsbebyggelse ovanpå dagens öppna spårområde.

En sådan utveckling har stöd i *Stockholms översiktsplan* där västra City/centralstationsområdet pekats ut som en del av City som har störst potential för ny stadsbebyggelse under förutsättning att spårområdet överdäckas. Här kan staden växa i ett centralt och attraktivt läge. Kopplingar inom området, till kajer, vattenrum och till Kungsholmen kan stärkas. *Program för City 2023* framhåller att Citys stora utvecklingspotential ligger i användningen och utformningen av det offentliga rummet. Programmet tydliggör att förändringar av bebyggelsen i City ska bidra till att utveckla stadsliv och vistelsekvaliteter i det offentliga rummet för att skapa en attraktiv, trygg och funktionell stadsmiljö för alla.

#### 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.

Planen 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.



*Planområdets läge med vit linje.*

## **Plandata**

### **Planprocess**

Detaljplan för Centralstaden, del av fastigheten Norrmalm 5:3 m.fl. i stadsdelen Norrmalm, S-Dp 2016-17154 är påbörjad enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 2016-12-08 §9. Detaljplanen bedrivs med utökad förfarande.

### **Läge, areal, markägoförhållanden**

Planområdet avgränsas i söder av Vattugatans förlängning, i öster av Vasagatan och Terminalslingan, i norr av Kungsbron och i väster av Västra Järnvägsgatan-Nils Ericsons plan.

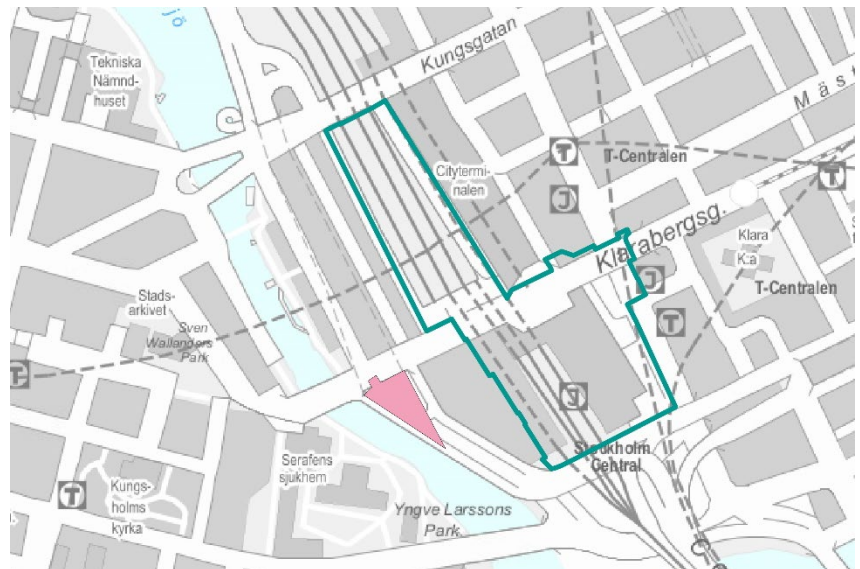
Planen omfattar 67 640 kvm (6,8 ha) och utgörs i huvudsak av del av fastigheten Norrmalm 5:3 som ägs av Jernhusen.

Därutöver ingår hela Jernhusens fastighet Norrmalm 4:63 (ägare Jernhusen) och delar av stadens fastighet Norrmalm 4:53 och del av Trafikverkets fastighet för Citybanan Norrmalm 6:1.

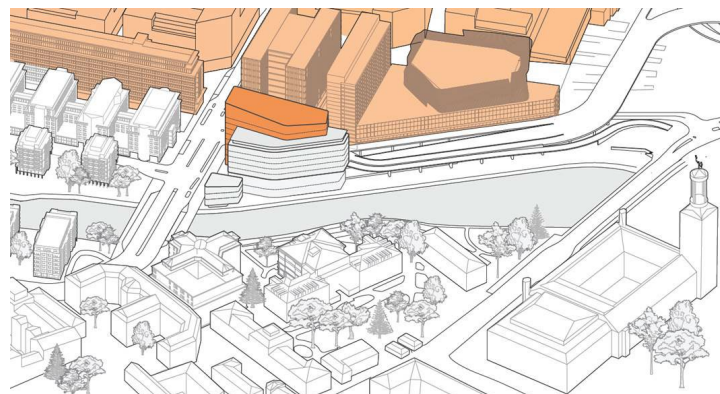
I området ingår också delar av fastigheterna Bangårdsposten 1 (Stockholm Waterfront Kongress som ägs av WFB), Blekholmen 3 (Klarabergshuset som ägs av Klarabergshuset invest), Blekholmen 4 (Kungsbrohuset som ägs av Fastighets AB Kungsbrohuset), Blekholmen 6 (Jernhusen), Pennfåktaren 12 (Hotel Radisson som ägs av KLP) samt Terminalen 2 (Cityterminalen som ägs av Jernhusen) och Terminalen 3 (World Trade Center som ägs av Vasaterminalen AB).

### Pågående detaljplaner i området

I omgivningen pågår också arbete med detaljplanen för *Norrmalm 4:41 (Klara City View)*. Detaljplanen syftar till att omvandla en idag bildominerad plats till en levande stadsmiljö med en ny kontorsbyggnad med publika lokaler i bottenvåningarna i både kaj- och gatunivå. Vid sidan om den större byggnaden möjliggörs även en mindre paviljong som med ett publikt innehåll ska levandegöra platsen. Planförslaget innehåller även en generös trappa mellan Klarabergsviadukten och kajen mot Klara sjö samt en tillgänglig gång- och cykelbro mellan Klarabergsviadukten och stadshusbron. Där gc-bron landar föreslås även en mindre park vid vattnet. Samråd för planen pågick mellan november 2024 och januari 2025 och den beräknas antas under 2026.



Detaljplaneområdet markerad med grön linje. Planområdet för pågående detaljplan Norrmalm 4:41 (Klara City View) är markerat med rosa.



Axonometri över kajen vid Klara sjö med Klara City Views byggnadsvolymer.

## Tidigare ställningstaganden

### Regionplan

Planområdet ligger inom vad som i Region Stockholms regionala utvecklingsplan "RUFS 2050" är utpekad som den centrala regionkärnan vilken beskrivs som landets politiska, ekonomiska, administrativa och kulturella centrum. Utvecklingen av den centrala regionkärnan har stor betydelse för hela landets och regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet. Tack vare god regional och nationell tillgänglighet finns här en omfattande del av Stockholmsregionens näringsliv, särskilt kunskapsintensiva branscher. Den centrala regionkärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer. Bebyggelsen är tät, sammanhållen och innehåller blandade funktioner. Planområdet är också en storregional bytespunkt i vilken man enligt regionplanen ska säkerställa bytespunktens funktion och förenkla byten mellan transportslag.

Ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen, RUFS 2060, var ute på samråd under tredje kvartalet 2024 och planeras antas under 2026.

### Översiktsplan

I gällande översiktsplan pekas Västra City med centralstationsområdet ut som det största utvecklingsområdet i City. Utveckling av City ska ske med hänsyn till riksintresset Stockholms innerstad.

Stockholms city är en angelägenhet för hela Sverige. City attraherar näringslivet och framförallt huvudkontor i en omfattning som är unik i landet. I City finns också landets maktcentrum och en stadsmiljö med hög grad av offentlighet och ett rikt handels- och kulturutbud samt attraktiva besöksmål. Genom Stockholms centralstation, Sveriges största knutpunkt, ges City och Stockholm hög tillgänglighet till omgivande region och med resten av Sverige.

Områdets attraktivitet och betydelse som knutpunkt lyfts fram som en framgångsfaktor för stadens tillväxt och utveckling. Ett tätare City och en mer intensiv stadsmiljö kan framför allt åstadkommas genom förändringar i befintlig bebyggelse och utveckling av de offentliga rummen. Det innebär bland annat att bebyggelsen får mer blandade funktioner där bottenvåningarna innehåller publika verksamheter.

En utmaning i den täta innerstaden är att tillgodo se efterfrågan på parker och andra offentliga rum. Möjligheter till mer grönska, till exempel på gator och torg och i form av fickparker, behöver tas till vara. Att prioritera kapacitetsstarka färdmedel, liksom gång och cykeltrafik är särskilt angeläget i den täta stadsmiljön. Nivåskillnader behöver tas om hand så att de inte begränsar tillgängligheten.

#### Stockholms stads Vision 2040 (antagen 2017)

*Vision 2040 – Ett Stockholm för alla* är en vision för hela staden. Visionen har ett tydligt helhetsperspektiv med social, ekologisk, ekonomisk och demokratisk hållbarhet som övergripande inriktning. Delar som är relevanta för stadsplaneringen i City är bland annat:

- Hållbart byggande och boende
- Klimatsmarta transporter
- En ren och vacker storstadsmiljö
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- Ett självklart val för en mångfald av företag
- En trygg och säker stad

En utveckling av centralstationen och området kring stationen stärker möjligheterna till kollektivt resande och transporter på järnväg. På överdäckningen kan City få ett tillskott av arbetsplatser, bostäder, kultur och nya offentliga rum.

#### Vision för City 2030 (antagen 2012)

I enlighet med översiktsplanens intentioner pekar visionsdokumentet *Vision för City 2030* ut City som ett utvecklingsområde, som har rollen som Sveriges politiska, ekonomiska och kulturella hjärta. Visionens mål är bland annat att skapa en attraktiv, levande och trygg stadskärna. Visionen har legat till grund för program för city.

#### Program för City (antagen 2023)

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram Program för City där riktlinjer för stadens utveckling i City ges. Programmet är en konkretisering av Vision för City 2030. Parallellt med detta har trafikkontoret tagit fram ett förslag till Trafik- och gatumiljöplan för City. Syftet med programmet är att uttrycka Stockholms stads intentioner för utvecklingen av City ur ett helhetsperspektiv.

En första version av Program för City antogs av kommunfullmäktige i maj 2018. Under år 2021-2022 reviderades Program för City och antogs efter samråd och av kommunfullmäktige 2023-01-30.

Programmets syfte är att samordna och redovisa framtida möjligheter för utveckling av olika delar av Cityområdet samt redovisa viktiga kvaliteter och positiva egenskaper som redan inryms i den befintliga stadsmiljön, såsom ett starkt välfungerande näringslivscentra, höga kulturmiljövärden och det vattennära läget.

Riktlinjerna för planområdet anger att såväl ny bebyggelse som ändringar av befintliga hus ska utformas i samspel med topografi och siluett. Kyrktorn, Kungstornen och Hötorgsskraporna ska fortsatt vara synliga landmärken. Ny bebyggelse som vänder sig mot vattenrummen ska utformas utifrån en samordnad arkitektonisk idé med utgångspunkt i stadslandskapets natur och kulturvärden.

#### Planprogram Västra City (godkänt 2010)

Under 2008-2009 upprättades ett planprogram för Västra City. I programområdet ingick området för aktuell detaljplan men programmet sträckte sig ända fram till Klarastrandsleden i väster och ner till Vasagatan i öster. Syftet var att utveckla centralstationsområdet bland annat med en överdäckning av befintligt spårområdet som grund för ny blandad bebyggelse, en modernisering av centralstationen samt övergripande utveckla cityområdet med stärkta stråk och samband. Programmet beskriver även målen att läka och länka ihop staden och att skapa en attraktiv, intensiv och rekreativ stad.

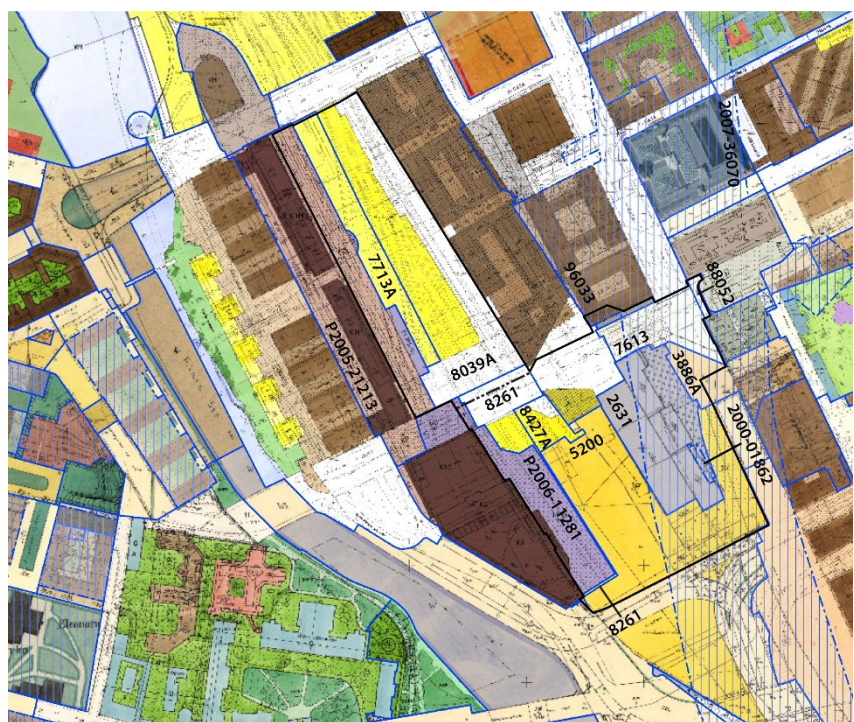
Programförslaget baserades på en vision om att en större yta av spårområdet ända fram till Karlberg kunde överdäckas och bebyggas vilket inte längre är aktuellt. Förutsättningarna ser därför annorlunda ut för den aktuella detaljplanen.

Samråd kring programmet skedde hösten 2009 och redovisades i Stadsbyggnadsnämnden under augusti 2010. Efter programsamrådet förordade stadsbyggnadskontoret en fortsatt planering på programmatisk nivå med syfte att identifiera möjligheter till ett genomförande av i programmet föreslagen utveckling.

#### Detaljplaner

Inom planområdet finns idag flera gällande planer, se lista nedan. Genomförandetiden för samtliga har gått ut.

- 2631, stadsplan för delar av stadsdelarna Norrmalm, Kungsholmen och staden mellan broarna (Tegelbacken mm), fastslagen 1942.
- 3886A, stadsplan för kvarteren Svanen, Gripen mm, fastslagen 1953
- 5200, stadsplan för delar av stadsdelarna Norrmalm och Kungsholmen (Tegelbacksområdet mm), fastslagen 1960.
- 7613, stadsplan för kv. Pensionären och kv. Pennfåktaren mm, fastslagen 1976.
- 7713A, detaljplan för kv. Saluhallen mm (Ilgodset), fastställd 1978.
- 8039A, stadsplan för centralstationsområdet mm, fastställd 1984.
- 8261, stadsplan för Bangårdkontoret mm, fastställd 1985
- 88052, detaljplan för del av kv. Orgelpipan mm, fastslagen 1989.
- 96033, detaljplan för kv. Kortbyrån och kvarteret Pennfåktaren mm, fastslagen 1999.
- Ädp 2000-01862 tillägg till detaljplan för område vid centralstationen, fastslagen 2005.
- P2005-21213 detaljplan för Blekholmen 3 och 4 mm fastslagen 2007
- P2006-11281 detaljplan för Klara hotell och konferens fastslagen 2007
- Ädp 2007-36070 tillägg till detaljplaner Citybanan fastslagen 2008



Planmosaik med gällande planers plangränser i blått. Svart streck är planområdet.



### Byggnadsordningen

Byggnadsordningen är ett vägledande dokument för utvecklingen av stadens olika stadsbyggnadskaraktärer. Planområdet ingår i stadsbyggnadskaraktären stenstad men är en del av det modernistiska City som präglas av den storskaliga bebyggelsen kring centralstationen och Klarastrandsledens trafikapparat.

I byggnadsordningen lyfts följande som generell vägledning för stenstaden och som bedöms vara av relevans för den aktuella detaljplanen:

- Ny bebyggelse inom den befintliga strukturen utformas utifrån en samtida tolkning av platsens förutsättningar.

I byggnadsordningen lyfts följande som generell vägledning för stadslandskapet och dess topografi och siluett och som bedöms vara av relevans för den aktuella detaljplanen:

- Utforma ny bebyggelse i samspel med topografi, siluett och befintlig bebyggelse. Förstärk stadslandskapets karaktäristiska formationer.
- Placera och utforma nya byggnader, som höjer sig över den rådande skalan och siluetten, utifrån hur stadsbilden påverkas i alla skalor. Beakta konsekvenserna för siktlinjer, utblickar från höjdparter, skuggverkan och mikroklimat.
- Sträva efter vertikalitet och slankhet i gestaltningen av höga byggnader. Särskild omsorg ska läggas vid form, färg och material.

I detaljplanen utgår gestaltningen bland annat från att ny bebyggelse ska förhålla sig till områdets mångfald av hustyper, skala och historiska lager och bidra till en mer sammanhållen stadsbild.

### Kommunala beslut i övrigt

#### *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.

### *Tidig planeringsdialog*

Inom ramen för arbetet med detaljplan för centralstationsområdet hölls en tidig planeringsdialog under 2019 med utvalda remissinstanser. Stadsbyggnadskontoret identifierade tillsammans med berörda parter ett antal kritiska frågor inom planarbetet som behövde fördjupas och tydliggöras i ett tidigt skede för att planprocessen skulle kunna fortgå med tydligare förutsättningar och med en möjlighet att kunna uppnå den målbild som satts upp för projektet. En tidig dialog i den form som hölls innebär inga formella ställningstaganden utan var ett led i att föra processen vidare i ett mycket komplext planarbete.

Syftet med dialogen var att få ökad klarhet kring och att kvalitetssäkra kunskaps- och utredningsunderlag. Stadsbyggnadskontorets frågor till remissinstanserna gällde tre nyckelaspekter: riksintresse för kommunikation, människors hälsa och säkerhet samt riksintresse för kulturmiljövård.

Samtliga remissinstanser var positiva till fortsatt arbete och lämnade viktiga synpunkter på fortsatt utredningsbehov. I resultatet av den tidiga dialogen kunde konstateras att det framför allt var frågan kring människors hälsa och säkerhet relaterat till riskfrågan som behövde utredas vidare och förtydligas. Länsstyrelsen ansåg att bostäder inte gick att motivera med hänsyn till olycksrisken. Efter planeringsdialogen har stadsbyggnadskontoret därför beslutat att inte pröva bostäder inom planen.

Stadsbyggnadsnämnden godkände stadsbyggnadskontorets redovisning av den tidiga planeringsdialogen den 2020-03-31.

### *Parallella uppdrag*

Efter den tidiga planeringsdialogen genomförde Jernhusen i samarbete med Trafikverket och Stockholms stad ett omfattande parallellt uppdrag 2020-2021 där fyra team fick i uppdrag att ta fram förslag på hur området skulle kunna utvecklas och bebyggas.

Det förslag som valdes ut för att ligga till grund för det fortsatta detaljplanarbetet togs fram av teamet som bestod av Foster + Partners, Marge Arkitekter, Thornton Tomasetti, LAND Arkitektur, Ramboll, Wenanders och TAM Group.

Undersökning om miljöbedömning/behovsbedömning  
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.

Samråd med länsstyrelsen angående behovsbedömning och avgränsningen hölls 2017-06-13. Länsstyrelsen lämnade ett yttrande om avgränsningen 2017-11-24. Därefter har avgränsningen reviderats och stämts av med länsstyrelsen ett flertal gånger fram till och med sommaren 2024. Efter den slutliga avgränsningen redovisas och bedöms följande aspekter i den MKB som tagits fram:

- Kulturmiljö och stadsbild
- Olycksrisk och säkerhet
- Föroreningar i jord och grundvatten
- Grundvatten
- Ytvatten
- Översvämning
- Luftkvalitet – avgränsat till kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM10)
- Stomljud och vibrationer
- Luftburet buller
- Elektromagnetiska fält
- Klimatpåverkan
- Riksintresse för kommunikationer

Den slutliga avgränsningen inklusive avgränsningar i tid och rum (geografiskt) redovisas i MKB:n.

#### Riksintressen

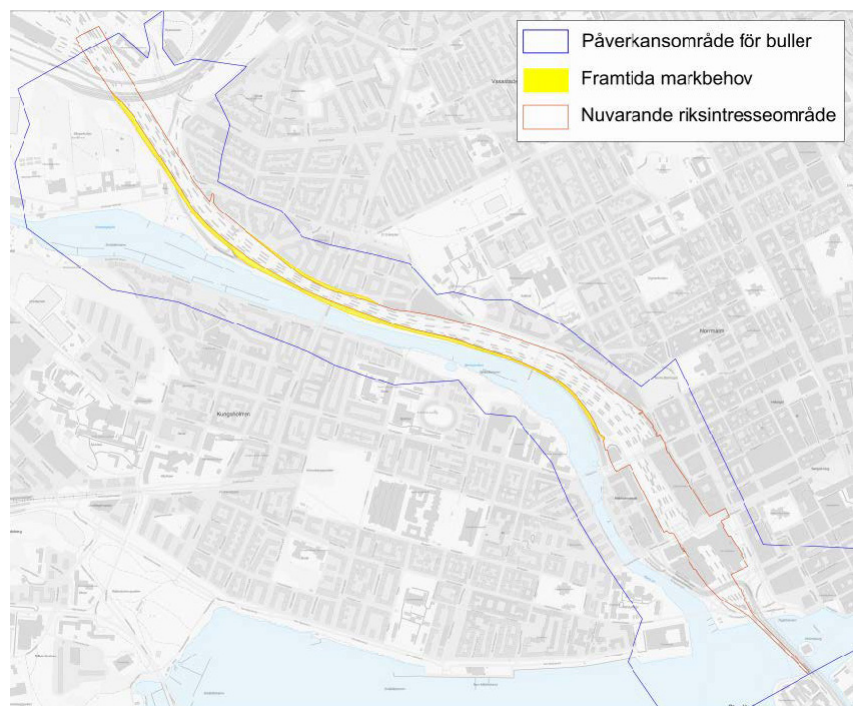
##### *Riksintresse för kommunikation*

Stockholms central och spårsystemet genom Stockholm med tillhörande anläggningar (*Järnvägen Älvsjö-Stockholm C-Sundbyberg/Solna* samt *Citybanan*) är klassat som riksintresse för kommunikationsändamål för järnväg och ingår i TEN-T (Trans-European Transport Network).

Riksintresset avser byggnader och anläggningar som har direkt samband med funktionen att bedriva järnvägstrafik, inklusive möjligheterna till drift och underhåll av anläggningen. Dessa ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet och

tillkomsten av anläggningen. Till riksintresset hör även anspråk för planerade och framtida ny- och ombyggnader.

Planarbetet för centralstationen föranledde länsstyrelsen att 2017 begära en precisering av riksintresset Stockholms Central av Trafikverket. En precisering av riksintresset för Karlberg-Stockholms centralstation, 2020-02-29, har därför tagits fram av Trafikverket.



Figur 1 Riksintressets markbehov och påverkansområde. Karta ur Trafikverkets riksintresseprecisering.

I preciseringen beskrivs Riksintresset avseende tre tidshorisonter: nuläge, planerat läge 2030 och framtida läge 2045 (med utblick mot 2050).

Planområdet är också beläget intill följande riksintressen för kommunikationsändmål:

- E4.25 Klarastrandsleden (riksintresse Väg)
- Farled 911 Riddarfjärden – Stora Björkfjärden (riksintresse Sjöfart)

#### *Riksintresse för kulturmiljövården*

Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljövården *Stockholms innerstad med Djurgården* (AB 115). För att beskriva de kulturhistoriska värdena för riksintresset togs en kulturmiljöutredning fram tidigt i planprocessen (Nyréns 2018).

Sedan dess har Riksantikvarieämbetet tagit fram en ny riksintressebeskrivning (2023). I den nya beskrivningen är motiveringen till riksintresset följande: *Storstadsmiljö, som i planstruktur och bebyggelse återspeglar funktionen som landets huvudstad och politiska och administrativa centrum sedan medeltiden, med sitt läge vid mötet mellan Saltsjön och Mälaren som gett speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningar för handel och försvar. Central plats för länets och landets ekonomi, turism och kultur- och samhällsliv. De olika epokerna och århundrandena som är väl representerade i stadsplane- och byggnadskonsten, från medeltiden till 1900-talets slut.*

Riksintressebeskrivningen redogör också för uttrycken för riksintresset. De uttrycks som bedöms relevanta att beakta i projektet kan grupperas enligt följande:

1. Stadens utbyggnadsfaser (årsringarna), stadssiluetten och stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna.
2. Stockholm som huvudstad och maktcentrum alltsedan medeltiden.
3. Stadens starka expansion under 1600-talet: rutnätsplanen, de offentliga rummen och bebyggelsen.
4. Det sena 1800-talets stadsbyggande: Stockholm blir storstad.
5. 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling.
6. Stockholm som sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad

#### Strandskydd

Delar av planområdet ligger inom 100 m från strandlinjen vilket innebär att strandskyddet enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken återinträder när gällande planer upphävs eller ersätts.

## Förutsättningar

### Natur

Marken inom planområdet är helt ianspråktagen av bebyggelse eller trafik och naturvärdena är därmed mycket låga. Undantaget är de dussintal träd som står längs med Vasagatan och på Centralplan. Träden utmed gatan planterades vid gatans ombyggnad 2019.

### Geotekniska förhållanden

#### Markförhållanden

Jordlagerföljden inom detaljplanområdet består till huvudsak av ytlig fyllningsjord ovanpå lera som följs av friktionsjord och sedan berg. Det förekommer också områden med ytligt åsmaterial (Stockholmsåsen) och växellagringar (sekvenser av olika jordlager med varierande tjocklek).

Stora delar av de utfyllda områdena utgör gammal sjöbotten, som alltsedan 1600-talet successivt fyllt ut. Utfyllnaden har inslag av organiska jordar, silt och tegel.

#### Ras/skred

Eftersom topografin är plan och intilliggande byggnaders laster leds ner i berg/fast botten finns det inte förutsättningar för att ras eller skred ska uppkomma inom planområdet.

Planförslagets genomförande bedöms inte ge en ökad belastning på jorden jämfört med nuläget och därmed inte påverka stabiliteten. Pågående och planerade kringliggande projekt bedöms heller inte påverka stabiliteten inom detaljplaneområdet.

Under byggskedet kan det krävas att schakt- och rivningsarbeten utförs inom temporära stödkonstruktioner för att undvika lokala stabilitetsproblem.

### Hydrologiska förhållanden

#### Grundvatten

I området finns ett övre och ett undre grundvattenmagasin. Grundvattenmagasinens utbredning bedöms sträcka sig förbi detaljplanområdets gränser förutom åt väster där det lokalt avgränsas av högre liggande berg.

Grundvattennivån i det övre magasinet varierar mellan 1,5 och 3 meter under markytan. Nivån i det undre magasinet varierar i allmänhet mellan 3 och 4 meter under markytan.

Grundvattennivån i magasinen styrs i stor utsträckning av variationer i Mälarens vattenstånd.

Inom planområdet ligger de båda magasinens grundvattennivåer tydligt under Mälarens nivå vilket beror på att det finns flera dränerande anläggningar i eller i anslutning till planområdet (t.ex. Citybanan, tunnelbanan, ledningstunnlar, trucktunnlar, gula gången). Inom spårområdet vid Stockholms Centralstation finns sedan en längre tid en pågående sättningsproblematik som delvis kan kopplas till avsänkta grundvattennivåer i det undre magasinet.

Trafikverket har två separata tillstånd för vattenverksamhet för bortledning av grundvatten via Citybanans huvudspårtunnel samt för tillfartstunnel. Tillstånden är förenade med villkor som innebär att Trafikverket ”*ska infiltrera vatten i jord eller berg så att grundvattenbortledningen inte medför att grundvattennivåerna sjunker till nivåer som kan skada byggnader, anläggningar eller annan egendom*”.

För att kompensera för Citybanans grundvattenpåverkan utför Trafikverket permanent skyddsinfiltration till det undre magasinet. Två anläggningar för sådan infiltration är belägna inom planområdet. Läget för dessa redovisas i MKB och PM Hydrologi.

#### *Föroreningsbild för grundvattnet*

Spridningsförutsättningarna i grundvattnet bedöms vara starkt begränsade, där föroreningar i grundvattnet i första hand återspeglar föroreningsinnehållet i det omedelbara omgivande jordmaterialet.

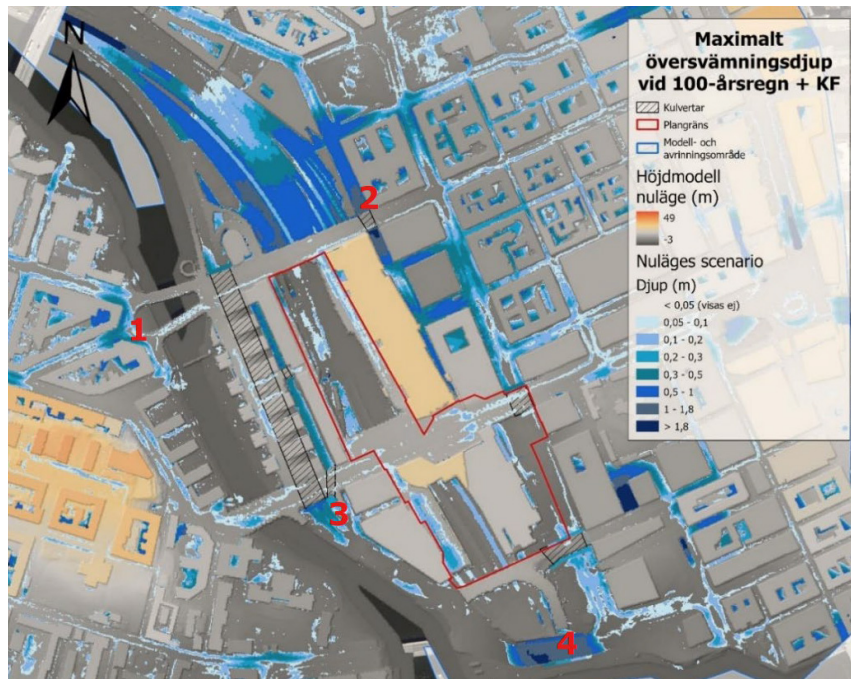
Halterna av metaller i grundvatten kan överlag bedömas som låga till måttliga, i enskilda prov förekommer dock högre halter av koppar, nickel, bly och zink vilket är en föroreningskaraktär som är vanlig i urbana miljöer.

Oljeföroreningar har påvisats i ett grundvattenrör. Höga värden av PFAS 11 förekommer spritt inom planområdet. Det förekommer också höga halter av närsalter (kväve och fosfor) vilket kan indikera påverkan från spillvattenledning.

#### Översvämningsrisker

Inom planområdet men främst i planområdets närhet finns områden som riskeras svämmas över vid skyfall. Särskilt drabbat

är Kungsbroplan, Östra Järnväggsgatan, lågpunkten utanför södra öppningen av Blekholmstunneln samt lågpunkten under Centralbron på Klarastrandsleden. Även stora delar av Trafikverkets spårområden kring Centralstationen översvämmas vid ett 100-årsregn.



Maximalt översvämningsdjup för ett 100-årsregn med klimatafaktor 1,25 inom modellområdet i nuläges scenariot med särskilt utsatta platser numererade Kungsbroplan (1), Östra Järnväggsgatan (2), Södra öppningen av Blekholmstunneln (3) under Centralbron på Klarastrandsleden (4)

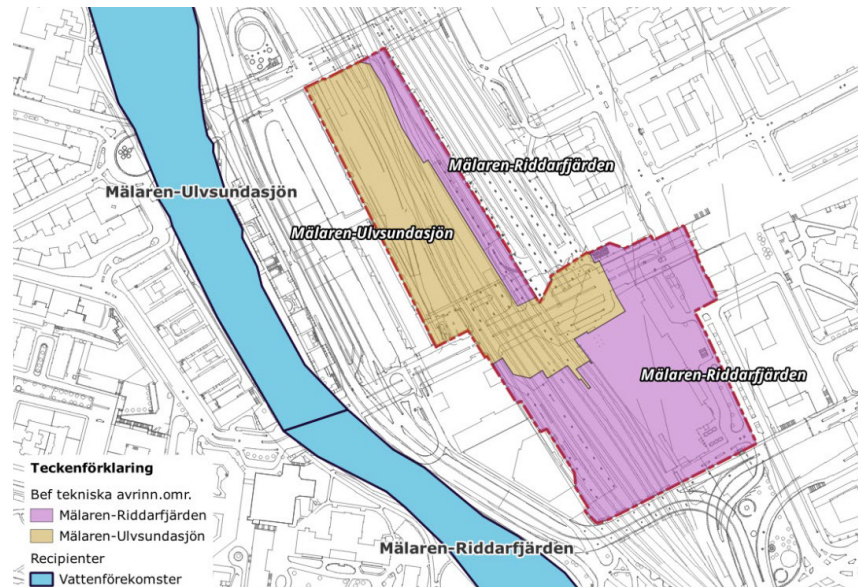
### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Klara sjö vilket är en del av ytvattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön (SE658229-162450) samt inom avrinningsområdet för Mälaren-Riddarfjärden (SE658020-162623). Både Mälaren-Ulvsundasjön och Mälaren-Riddarfjärden har idag *otillfredsställande* ekologisk status och uppnår *ej god kemisk status*.

Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsterna (Mälaren-Ulvsundasjön samt Mälaren-Riddarfjärden) är måttlig ekologisk status 2027 och god kemisk status. Det mindre stränga kravet avseende ekologisk status är enbart kopplat till fysisk påverkan av bebyggelsen i direkt närhet till strandlinjen och den ska också åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt. För alla andra typer av påverkan gäller att god status ska uppnås på kvalitetsfaktornivå. *God status* för kvalitetsfaktorerna



bottenfauna och morfologiskt tillstånd i sjöar har bedömts omöjligt att uppnå.



Karta över befintliga (tekniska) avrinningsområden baserat på känt ledningsunderlag.  
Bild: Ramboll (ur PM Dagvatten)

## Dagvatten

Planområdet utgörs idag av dels hårdgjorda/överbyggda ytor eller öppet spårområde. Dagvattensystemet är komplext med en blandning av allmänt och enskilt ledningsnät där ledningar delvis är lokaliserade i däckkonstruktioner, under byggnader och under spår. Alla delar av systemet är inte helt kända. Förekomsten och placering av dränledningar i spårområdet är också oklart, och det är därmed oklart hur effektivt nederbörd och eventuella föroreningar idag leds ut från spårområdet.

Befintlig avvattning av planområdet sker till ett antal olika anslutningspunkter och generellt leds vattnet från den norra delen av planområdet till Mälaren-Ulvsundasjön (Klara sjö) och vattnet från den södra delen till Mälaren-Riddarfjärden.

## Platsens historik och kulturhistoriskt värdefull miljö

### Historik

Planområdet har en lång byggnadshistoria och var delvis bebyggt redan under 1600-talet. Strandlinjen var dock mer tillbakadragen och vattenytorna större. Landhöjningen tillsammans med utfyllnader medförde allt eftersom att strandlinjen förändrades och Klara sjös vattenspiegel minskade samtidigt som hamnverksamheten utvecklades i området.

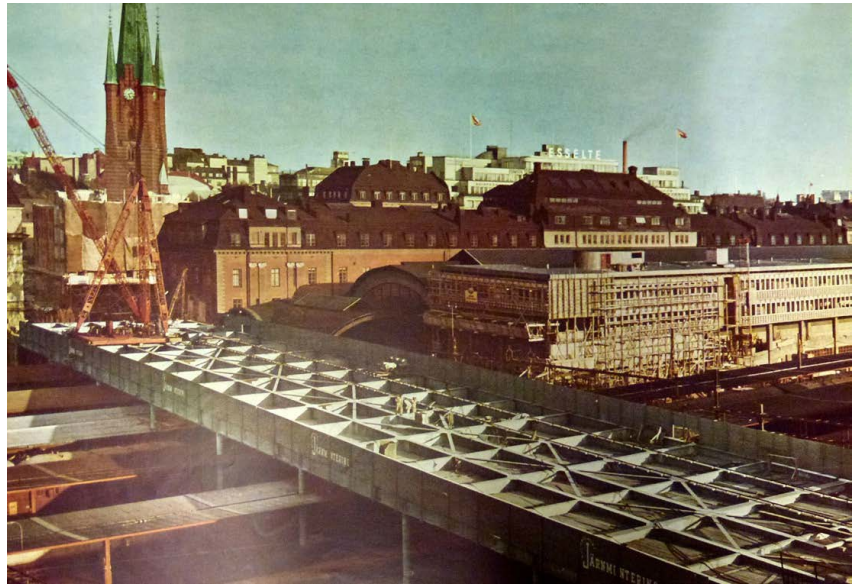
I mitten av 1800-talet började järnvägen byggas ut i Sverige och på 1860-talet beslutades att en sammanbindningsbana med tillhörande centralstation skulle byggas genom Stockholm och koppla ihop järnvägstrafiken mellan Södra och Norra station. Banan och stationshuset med den framförliggande Centralplan stod färdiga och invigdes 1871.



*Stockholms centralstation i början av 1900-talet. I bilden har stationsbyggnaden från 1871 fått en påbyggnad med en takvåning. Påbyggnaden kom till 1910. Källa: Wikimedia*

När järnvägen drogs fram påverkade det starkt verksamheterna i området. På västra sidan om spåret kom post, gods och handel att dominera. På östra sidan växte media- och tidningskvarteren fram.

Järnvägen kom att utgöra en barriär i området och flera viadukter och passager byggdes succesivt ut för att undvika behovet av plankorsningar över spåren. Först ut var Kungsgatans plankorsning som 1907 ersattes med en viadukt över bangården. Senare kom Centralbron och biltrafikleden under spåren vid Tegelbacken och också Klarabergsviadukten som först var en mindre viadukt som skulle ge den nybyggda bangårdsposten körförbindelse till Kungsgatan. Den breda viadukt som skär genom planområdet idag stod färdig 1961 och skulle vara en östvästlig trafikled genom Stockholm. När ledens fortsättning på Norr Mälarstrand skrinlades på 1970-talet blev viadukten med sina 31 meter i bredd trafikmässigt överdimensionerad.



*Klarabergsviadukten under byggtiden. Källa: Wikimedia*

Under 1900-talet utökades spårområdet i flera omgångar och blev allt bredare. Stationsbyggnaderna utvecklades också för att anpassas till den förändrade trafiken och det utbyggda spårområdet. I den senare delen av 1900-talet kom spårområdet allt mer att överdäckas inte bara av viadukter och trafik utan även byggnader som vid tillkomsten av World Trade Center/ Cityterminalen under 1980-talet.

Under 2000- talet ökade tågresandet igen och området blev åter en mer attraktiv plats för verksamheter att etablera sig på. När posten flyttade sin verksamhet från centralstationsområdet, ersattes den 2011 av ett nytt hotell och en ny kongresshall, Stockholm Waterfront. Senare tillskott omfattar även Kungsbrohuset mot Kungsbron och Hotel Continental.

#### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Planområdet ligger inom området av riksintresse för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården (AB 115). Riksintressemotiveringen finns återgiven i kapitlet *Tidigare ställningstagande* under rubriken *Riksintressen*.

Vissa av riksintressets uttryck pekar mer specifikt på värden inom planområdet så som det sena 1800-talets stadsutveckling på nedre Norrmalm med centralstationen som stadens nya centrum och 1900-talets modernistiska bebyggelse i samma del av staden som kulminerar i den storskaliga omvandlingen under 1950-, 60- och 70-talen.

Planområdets läge medför att ett flertal andra uttryck berörs av planförslaget så som stadssiluetten, vyer och läsbarheten av årstringarna. I kapitlet *Konsekvenser* finns en fullständig lista på de uttryck som varit relevanta att bedöma enligt konsekvensanalysen.

#### *Byggnadsminne*

Stockholms centralstation är förklarat som enskilt byggnadsminne av länsstyrelsen enligt kulturminneslagen 3 kap 7§.

Byggnadsminnet omfattar stationsbyggnaden från 1871 samt Centralhallen och Södra paviljongen från 1928. Byggnaderna är också blåklassade enligt Stadsmuseets klassificering vilket är den högsta klassen och innebär synnerligen kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

#### *Övrig kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*

En del av centralstationens övriga befintliga byggnader, den västra tillbyggnaden från 1957 är gulklassad enligt stadsmuseets klassificering, vilket innebär att bebyggelsen har positiv betydelse för stadsbilden och/eller har ett visst kulturhistoriskt värde. Den övre hallen som ligger mot Klarabergsviadukten och som byggdes 1989 är inte klassad.



*Kartan visar Stadsmuseets kulturhistoriska klassificeringar, blått = synnerligen högt kulturhistoriskt värde, grönt = högt kulturhistoriskt värde och gult = med positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.*

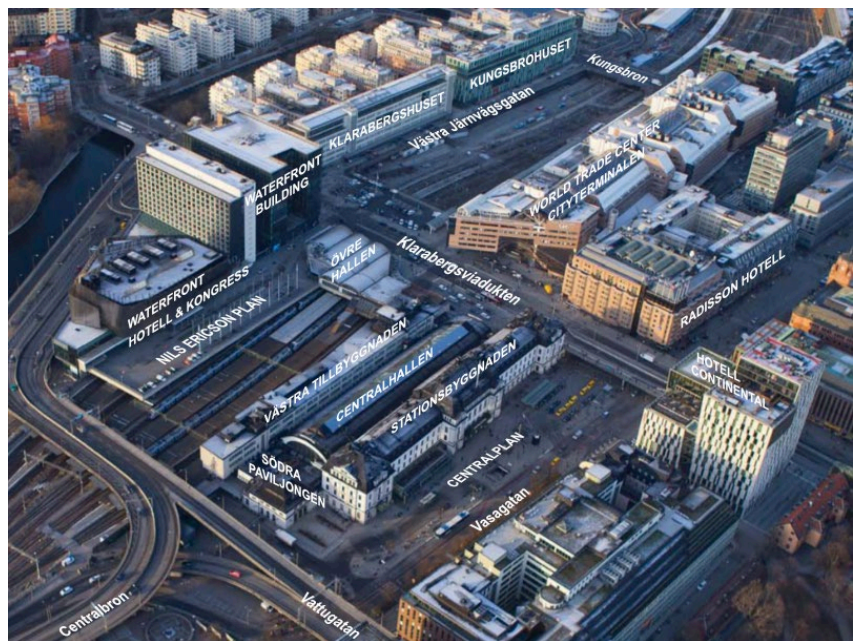
Cityterminalen/World Trade Center (Terminalen 3) är grönklassad, det vill säga bebyggelsen har ett högt

kulturhistoriskt värde och är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Del av fastigheten ligger inom planområdet men själva byggnaden ligger utanför. I direkt anslutning till det tänkta planområdet finns en gulklassad byggnad uppförd inom Blekholmen 3.

### Fornlämningar

Centralstationsområdet ligger inom fornlämning Stockholm 103:1 som innefattar den del av staden som var bebyggd på 1650-talet. Det innebär att kulturlager från medeltid och 1600-talet kan påträffas vid grävningar i området. Ingrepp i mark kräver tillstånd från länsstyrelsen enligt 2 kap. 12 §.

Inom området finns fem enskilda fornlämningar dokumenterade, Stockholm 719 och 688 under centralstationen och Stockholm 685, 721 och 720 under Centralplan. Det är lämningar efter båtar/fartyg vid den gamla strandlinjen. Ytterligare en fornlämning av samma slag, Stockholm 693 under Centralplan är helt undersökt och borttagen 1954.



Området kring Centralstationen idag sett från ovan.

### Befintlig bebyggelse och stadslandskap

#### Stadslandskapet

Centralstationsområdet ligger i stadsdelen City och angränsar i väster till Blekholmsterrassens postmodernistiska bebyggelse, i norr till Kungsbron, i öster till Vasagatan och Norrmalms stenstadsstruktur och i söder till Tegelbackens trafiklandskap och Mälarens urbana vattenrum. Området är i dagsläget präglad av de vägdragningar som påbörjades från 1950-talet och medförde en

partiell överdäckning av området för att bland annat kunna genomföra Klarabergsgatans dragning från Sergels torg över till Kungsholmen. Detta gör att området utgörs av två nivåer. En som utgår från Vasagatan och den äldre stationsbyggnaden och Centralplan och en övre nivå med Klarabergsviadukten, Kungsbron och bebyggelsen runt dessa och längs spårområdet.

Den största delen av markytan utgörs av bangård och spårområde som utgör en barriär i stadsdelen och dominerar upplevelsen. Området omkring centralstationen präglas även av en omfattande trafikapparat vid Tegelbacken och längs Klara sjö. Trafikens dominans runt Tegelbacken kommer dock att minska något eftersom staden genomför en omgestaltning för att minimera trafikytor till fördel för större park-och vistelseytor. Arbetet beräknas vara klart hösten 2026.

Områdets olika höjdnivåer och spårens barriäreffekt förstärks delvis av trafikledens broar och ramper, som inte är utformade för människor att sig ta sig fram till fots och orientera sig i området på ett naturligt sätt.



Karta ur arkitekturprogrammet som visar omgivningens bebyggelsekaraktärer. Bild: Marge Arkitekter.

Området utgörs av bebyggelse från olika tidsepoker som gemensamt präglas av en storskalighet. Befintlig sentida bebyggelse har delvis en högre skala i relation till stenstaden. Centralstationens stationsbyggnad och med dess tillägg Centralhallen och Södra paviljongen är en viktig symbolbyggnad för området men har idag en mer nertonad betydelse i stadsbilden. Sett från Riddarfjärden och Södermalm är Stadshuset och Klara kyrka men också Waterfront viktiga landmärken i stadsiluetten.

### Verksamheter och innehåll

Genom sitt läge har Centralstationsområdet en funktionellt viktig betydelse för Stockholm. Platsen utgör en central punkt i regionen där centralstationen tillsammans med Cityterminalen utgör två viktiga anläggningar för den nationella, regionala och lokala kollektivtrafikförsörjningen.

Området är idag i hög grad präglad av stations- och järnvägsfunktionen med ett av Sveriges största flöden av människor. Inom Västra City arbetar idag cirka 6 000 personer samtidigt som enbart cirka 250 personer bor i området.

### Sociala i värden i området

Stockholms stad har en modell för socialt värdeskapande (SVA) som ska användas i stadsutvecklingsprojekt för att säkerställa att alla projekt bidrar till att stärka sociala värden och nå stadens mål om social hållbarhet. SVA-modellen utgår från Stockholms översiktsplans fyra stadsbyggnadsmål, *en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö, klimatsmart och tålig stad*.

### Nulägesanalys med integrerad barnkonsekvensanalys

Som första steg i SVA-arbetet för Centralstaden genomfördes en nulägesanalys 2018 vilken kompletterades 2024 med en integrerad barnkonsekvensanalys. Analysen kartlägger de sociala värden som finns, är bristfälliga eller saknas inom planområdet. Den integrerade barnkonsekvensanalysen ger en ytterligare fördjupad kunskap om situationen ser ut för barn och unga och hur framtida stadsmiljö kan utformas för att bidra till deras tillgång till staden. Med barn avses i detta fall unga mellan 13 och 18 år då yngre barn inte förväntas använda sig av områdets platser på ett självständigt sätt. Inom planområdet finns inga bostäder, förskolor, skolor, lekplatser eller riktade fritidsaktiviteter. Dock utgör Centralstationsområdet en viktig funktion för barn och unga i egenskap av resecentrum och samlade bytespunkt.

Av nulägesanalysen framkom följande:

- Det är brist på verksamheter som aktiverar stadsrummen och lockar till sig en mix av människor. Det finns målpunkter i området men de saknar ofta aktiva och publika bottenvåningar.
- Stora delar av centralstationsområdet upplevs otrygga och anonyma. Det finns få alternativa vägar att ta sig fram på som gående när en viss sträcka upplevs otrygg. Bristen på kvällsaktiva verksamheter bidrar också till otrygghet. Men

det finns platser inom planområdet som inte upplevs otrygga, så som centralstationens entréer vid Centralplan och Klarabergsviadukten.

- Få ungdomar uppehåller sig inom området. Centralhallen pekas ut som favoritplatsen i området. Majoriteten av unga känner sig trygga i området dagtid men inte på kvällar och nätter.
- Området har stora utmaningar med faktisk brottlighet.
- Många hemlösa använder sig av centralstationen för att den ger tak över huvudet och är en trygg plats. Närvaron av hemlösa kan göra att andra grupper känner sig otrygga.
- Nivåskillnaderna i området skapar problem med tillgänglighet för personer med funktionsvariationer och äldre. Nivåskillnaderna gör det också svårt att orientera sig i området inte minst för yngre barn.
- Området domineras av trafik. Utrymmen för gående och cyklister är underordnat. Det saknas tydliga kopplingar för att enkelt kunna byta mellan olika transportslag. Krångliga vägar mellan lokala målpunkter inom bytespunkten försämrar orienterbarheten.
- Trafikbarriärer i kombination med nivåskillnader och långa korsningsavstånd leder till att området, trots sin geografiska närhet till centrala stadsrum, upplevs ligga avskilt.
- Det råder generellt brist på friytor och rekreativa, rofyllda platser. Inom planområdet finns begränsat med grönska.
- I platsintervjuer framkommer att det efterfrågas mötesplatser som representerar Centralstationens roll som entrén till staden.

#### Effektmål

Utifrån nulägesanalysen har Jernhusen och staden gemensamt identifierat och formulerat effektmål. Målen definierar vad projektet ska bidra med för att stärka de sociala värdena utifrån de brister som framkommit av nulägesanalysen. Nedanstående effektmål har formulerats inom planområdet.

Centralstaden ska:

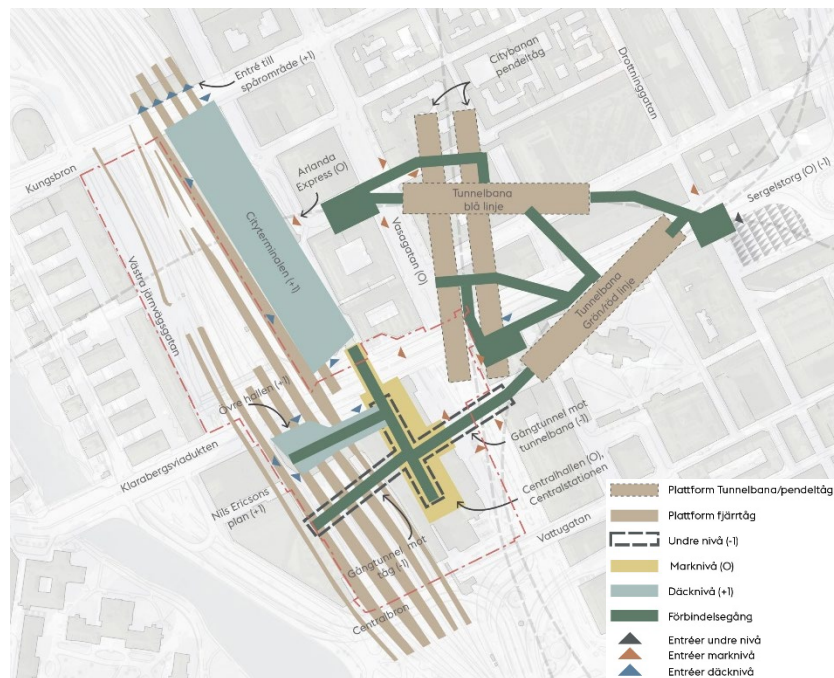
- vara gång- och cykelvänligt
- vara en enkel bytespunkt
- ha friytor för alla
- ha trygga platser
- vara en av Stockholms mest levande platser
- vara en variationsrik destination



## Trafik

Centralstationen omfattar ett nätverk av olika trafikfunktioner vilka tillsammans bildar Sveriges största och viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. Drygt en halv miljon resenärer passerar bytespunkten dagligen, antingen med city som slutdestination eller genom byte mellan olika färdmedel såsom fjärr-, regional- och pendeltåg, tunnelbana, spårvagn och bussar. Trafiksystemet i Centralstationsområdet är komplext och omfattar flera olika nivåer både över och under marknivå.

Planområdets trafikförutsättningar beskrivs mer utförligt i Trafik PM. Nedan följer en kortare begränsad beskrivning.



Övergripande illustration hur centralstationen hänger ihop med Citybanans stationer och tunnelbanans linjer. Bild: Ramboll (ur Trafik PM)

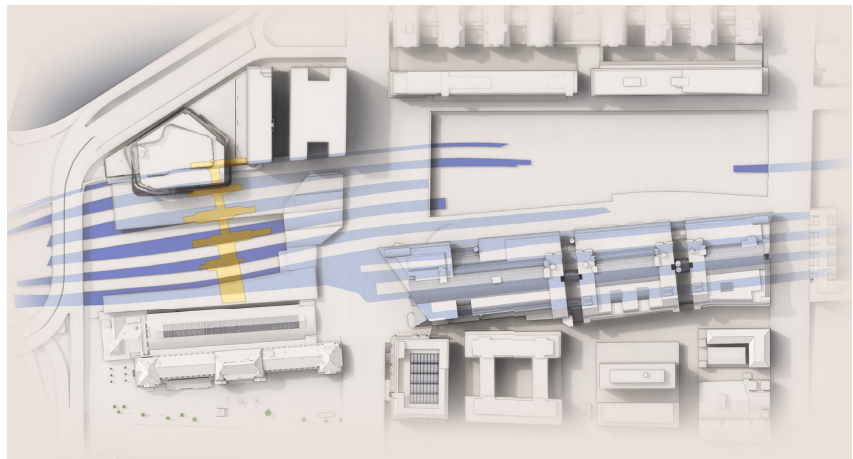
### Järnväg inkl. ny spårplan

Stockholms central och spårsystemet genom Stockholm med tillhörande anläggningar är klassat som riksintresse. Stationen förbinder Mälardalen, Ostkustbanan, Värtabanan och Västra stambanan. Persontrafiken på järnväg i Stockholm är den mest intensiva i landet och en stor andel av tågen runt om i landet har Stockholm som destination.

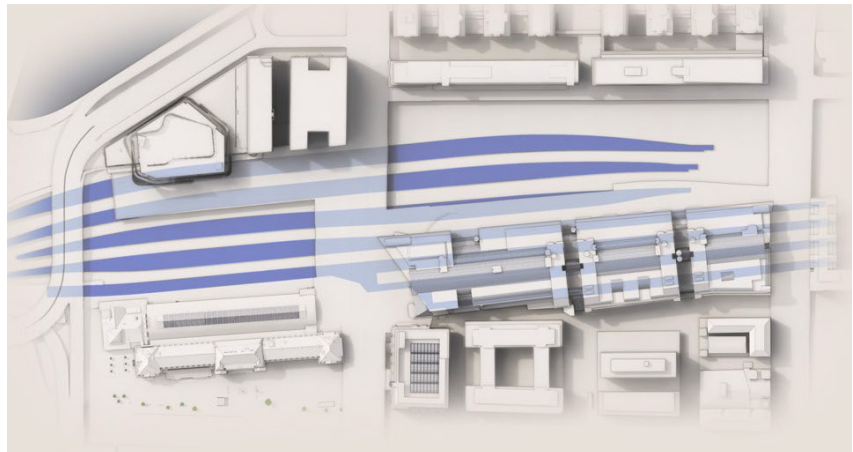
Stockholms central består enligt Trafikverkets definition av två bandelar, en bangård med tio genomgående plattformsspår och en säckstation "Norra säcken" med sju plattformsspår.

De genomgående spåren nås genom en gång under spåren i en undre nivå som också kopplar ihop Stockholms central med tunnelbanan och Citybanans pendeltågsstation Stockholm City.

Sammanlagt avgår eller ankommer ca 375 tåg söderut/söderifrån och ca 750 tåg norrut/norrifrån varje vardag från Stockholms central. I det ingår även tåg som ankommer eller avgår utan resenärer dvs när tåget slutar eller startar sin resa på stationen och inte direkt ska sättas in för annan resa. I antal resenärer innebär trafiken 70 000 på- och avstigande inklusive direkttågen till Arlanda.



Översiktlig bild av dagens plattformar (blå) och förbindelsegång (gul). Bild: Jernhusen



Trafikverkets nya spårplan. Spårplanen innebär färre men längre och bredare perronger (markerade i blått) Bild: Jernhusen

### Ny spårplan

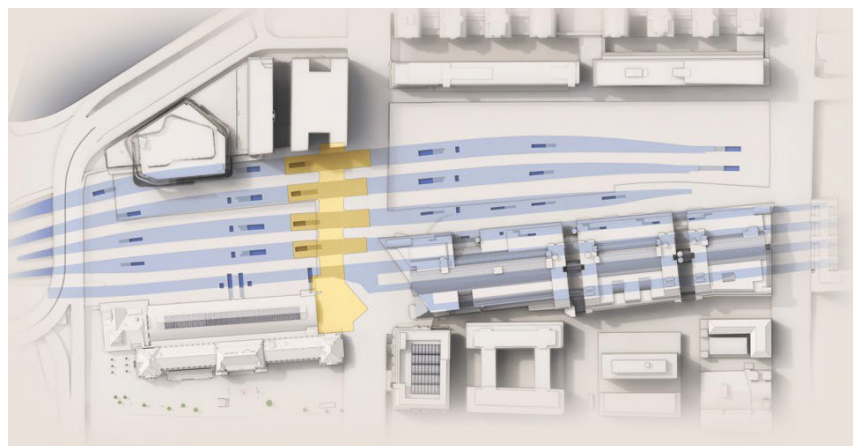
Trafikverket räknar med att efterfrågan på tågresor i Sverige kommer att öka betydligt till 2045. Eftersom 8 av 10 fjärr- och regionalståg utgår från eller har målpunkt på Stockholms centralstation och merparten av linjerna har som högst beläggning vid denna station, har Trafikverket konstaterat att det finns behov av att utöka kapaciteten för detta nationella nav för tågtrafiken. Trafikverket har inför detaljplanarbetet därför tagit

ett inriktningsbeslut om en ny spårplan (Spårplan C20100\_2021-04-01) innehållande nio genomgående spår och långa plattformar, vilket har bedömts klara kapacitetskraven för den framtida tågtrafiken år 2045. Trafikverket har beslutat att ombyggnaden inte kräver en ny järnvägsplan, vilket är möjligt då ombyggnaden ryms inom befintlig järnvägsmark. Den nya spårplanen utgör en grundförutsättning för detaljplanen.

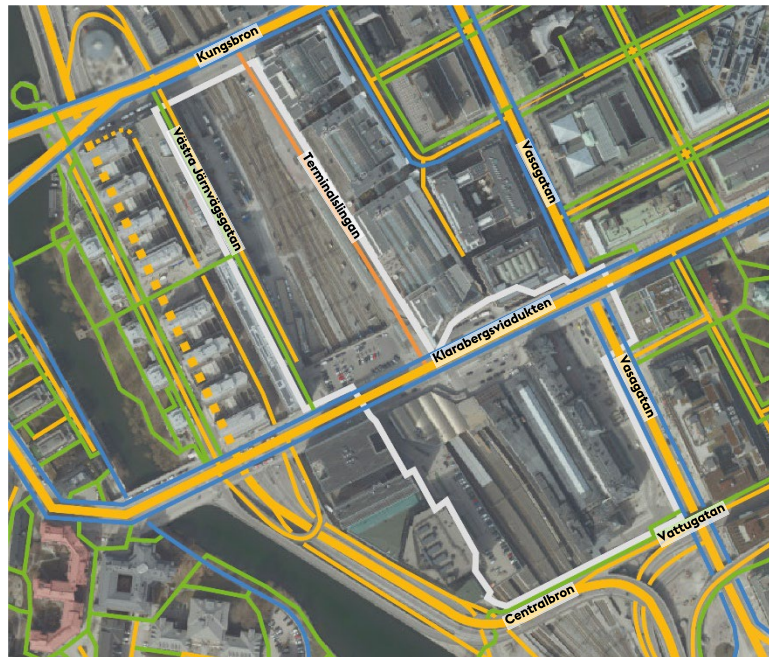
Mer specifikt har den nya spårplanen utformats för att klara 44 tåg i rusningsriktningen under maxtimmen. För att nå denna ökade kapacitet måste varje plattform förlängas så två 220 meter långa tåg kan ställas upp efter varandra. Plattformarna utformas därför för att bli 460 meter långa. Plattformarna är då också anpassade för att kunna hantera tåg på 400 meter, enligt EU-standard.

Spårplanen medger även en breddning av plattformarna för att kunna ta emot fler samtida resenärer och en ny underjordisk förbindelsegång till plattformarna, som ersätter den befintliga. Den nya gången planeras ligga längre norrut än den befintliga för att bli centralt placerad i förhållande till de förlängda plattformarna. Gången ansluter till källarplanet under Centralhallen och befintlig gång till tunnelbanan och pendeltågen.

De ändrade plattformlägena skapar behov av nya entrélägen till stationen och nya lägen för rulltrappor och hissar till plattformarna, så kallade lyftpaket. När spårområdet däckas över och bebyggs med nya kvarter måste dessa anpassas efter de nya lägena på entréer och uppgångar.



Den nya spårplanen med nytt läge för förbindelsegång (gul) och nya lägen för rulltrappor och hissar etc. (mörkblått). Bild: Jernhusen



Gatunätet i och i kring planområdet idag. Gult i bilden utgör bilväg, blått gång- och cykelnät och grönt enbart gång. Terminalslingsen (orange) är en bussterminal.

### Biltrafik

I anslutning till planområdet finns flera primära biltrafikstråk, bland annat Klarastrandsleden- Centralbron, Klaratunneln och Kungsbron som har betydelse för tillgängligheten mellan olika stadsdelar och hela länet.

Klarabergsviadukten och Kungsbron är kopplade till Klarastrandsleden och Centralbron och utgör viktiga tillfartsvägar till Centralstationsområdet.

Kungsbron, Vasagatan och Klarabergsviadukten karaktäriseras idag av breda körbanor med flera körfält. På Klarabergsgatan öster om planområdet är biltrafik förbjuden sedan några år tillbaka.

Västra Järnvägsgatan är en smal angöringsgata som sträcker sig mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten. Gatan är stängd för genomfart för motorfordon i dagsläget vilket innebär att norra delen av gatan nås från Kungsbron och södra delen av gatan nås från Klarabergsviadukten. Nils Ericsons plan är en återvändsgata som främst används för angöring. Terminalslingsen är stängd för allmän fordonstrafik.

Det finns ingen möjlighet att idag nå planområdet direkt från Vattugatan.

En miljöbilszon planeras att införas i delar av city under 2025. I denna zon kommer endast el-, bränslecells- och vissa gasfordon att tillåtas, vilket sannolikt kommer att inverka dämpande på trafikvolymerna i city.

Inom planområdet finns målpunkter som skapar en efterfrågan att angöra och parkera både för privatbilister och för taxi.

Angöring till centralstationen med bil kan ske på Centralplan från Vasagatan och på Klarabergsviadukten, men också på Östra Järnvägsgatan.

Taxiangöring på kvartersmark finns idag på Centralplan (reglerat på Centralplans norra del och oreglerat i söder) och på Nils Ericsons plan. På Klarabergsviadukten finns taxiangöring på flera ställen både på allmän plats (z-område) och kvartersmark. Ytterligare en reglerad taxistation finns i närheten av planområdet, vid Vasaplan, i anslutning till Arlanda Express.

Möjligheten att parkera på gatorna inom och intill planområdet är begränsad. Ett fåtal platser finns dock längs gatorna, de flesta för korttidsparkering. Istället hänvisas bilister i första hand till garage. Exempelvis i Sheratongaraget på Vasagatan och Continentalgaraget som nås från Mäster Samuelsgatan.

Utöver garagen och parkering längs gatorna finns några samlade parkeringsytor; under Vattugatan söder om Centralplan, på Klarabergsviadukten, och Nils Ericsons plan.

### Gång- och cykeltrafik

#### *Gång*

Många människor är i rörelse och vistas inom Centralstationsområdet. Inom planområdet är gångflödena höga på Klarabergsviadukten, Kungsbron och Vasagatan. Vasagatan är ett av de mest trafikerade gångstråken i city.

Trots låg standard på gångbanan har också Västra Järnvägsgatan betydande gångflöden om än mindre än de tidigare nämnda stråken. Även på Terminalslingan rör sig många gångtrafikanter trots att den i första hand är en bussterminal och inte ett gångstråk. I gällande plan är ett markreservat för allmännyttig gångtrafik (ett så kallat x-stråk) utlagt på Terminalslingan – det har dock aldrig tagits i bruk som ett allmänt gångstråk av staden.

Centralstationen kopplar an till Vasagatan, Kungsbron och Klarabergsviadukten med olika typer av entréer; såväl

huvudentréer som ingångar till enskilda plattformar. Entréerna ligger i olika nivåer där Vasagatan ligger lägre än Klarabergsviadukten och Kungsbron. Ungefär hälften av de tågresenärer som ankommer till centralstationen rör sig mellan centralstationen, pendeltågstationen och tunnelbanan där de underjordiska kopplingarna hanterar en stor andel av flödena.

Från Vattugatan kan man inte nå planområdet till fots idag men man kan nyttja Vattugatan för att ta sig över spårområdet. Två trappor leder upp på Vattugatan från marknivå – en vid Centralplan och en söder om Waterfronts kongressbyggnad. Den kopplar ihop Vattugatan med kajen vid Klara sjö. Planområdets olika möjligheter för att röra sig mellan olika nivåer beskrivs vidare under rubriken *Tillgänglighet* nedan.

Spårområdet och den högt trafikerade Centralbron utgör idag barriärer som skapar svårigheter att gå igenom och i närheten av planområdet. Området upplevs av många som otillgängligt och svårorienterat, bland annat på grund av nivåskillnader och att det finns få alternativ att välja om en viss sträcka känns otrygg.

### *Cykel*

I planområdet finns i dagsläget tre utpekade primära stråk för cykel; på Vasagatan, Klarabergsviadukten och Kungsbron.

Vasagatan är ett cykelstråk i nordsydlig riktning viktigt för cykling inom innerstaden men också mellan olika kommunalar och andra kommuner. Det är också på Vasagatan cykelflödena är som störst. På Västra Järnvägsgatan återfinns ett begränsat cykelflöde nord-sydlig riktning. Cyklingen sker där i blandtrafik.

Den gång- och cykel förbindelse som föreslås i den närliggande pågående detaljplanen för Klara City View (se under kapitlet *Inledning*, rubriken *Plandata/Pågående detaljplaner i området*) kommer stärka den nord-sydliga kopplingen mot Stadshusbron i och förbättra möjligheterna att cykla mellan kajnivån och däcknivån.

Både Kungsbron/Kungsgatan och Klarabergsviadukten/Klarabergsgatan är cykelstråk i öst-västlig riktning men den senare har idag ett förhållandevis lågt cykelflöde.

Centralstationsområdet är en stor målpunkt för cyklister och behov av cykelparkeringar är därför stort. Cyklister har behov av att parkera sin cykel nära stationen för att underlätta bytet och

resan som helhet. Utmed Kungsbron, Klarabergsviadukten och Västra Järnväggsgatan finns det brist på cykelställ vilket gör att många cyklar är fastlåsta i broräcken eller i stolpar. Felparkerade cyklar utgör idag ett hinder för gående, särskilt för synnedsetta. Anläggandet av cykelparkering har inte skett i samma takt som de senaste årens ökade cykling.

Flertalet av cykelparkeringarna vid centralstationen är i dagsläget inte skyddade från stöld eller väder, och bedöms därför vara av låg kvalitet.

#### Kollektivtrafik

Planområdet är en del av stadens viktigaste kollektivtrafikknutpunkt. Det trafikeras av alla pendeltågslinjer (station Stockholm City) och är den enda tunnelbanestation (T-centralen) som trafikeras av alla nuvarande tunnelbanelinjer – grön, blå, röd. Spårväg City har sin ändhållplats i nära anslutning till planområdet på Klarabergsgatan öster om Vasagatan.

Gatorna inom och intill planområdet trafikeras av flera bussar i linjetrafik; Klarabergsviadukten trafikeras av buss 65 och 69 och flera nattbussar, Vasagatan trafikeras av buss 53; och längs Kungsbron går stombusslinje 1. Under rusningstid går bussar från Cityterminalen till Nacka/Värmdö och från Vattugatan går bussar till Brandbergen och Tyresö. Nattbussar till Uppsala avgår från Cityterminalen.

Enbart bussar på Klarabergsviadukten och Cityterminalen har hållplatser inom planområdet.

#### Cityterminalen

Från Cityterminalen ankommer och avgår kommersiell busstrafik i form av flyg-, båt- och fjärrbussar samt beställningstrafik. Även ersättningstrafik för regional- och fjärrtåg såväl som viss linjetrafik (se ovan under rubriken *Kollektivtrafik*) angör Cityterminalen.

Cityterminalens busshållplatser ligger längs med Terminalslingan och i en terminalbyggnad som har trafik i två plan.

Cityterminalen har 20 avgångshållplatser vid så kallade gater. Viss tidsreglering mellan avgångar kan idag ske inom terminalen, men på grund av platsbrist väntar många bussar in sin nästa avgångstid, på allmän gatemark i närområdet.

### Tillgänglighet

Tillgängligheten i planområdet försvåras av att gatorna ligger i olika nivåer (Klarabergsviadukten, Västra Järnvägsgatan, Nils Ericsons plan, Terminalslingan och Vattugatan ligger på den övre däcknivån medan Vasagatan och Centralplan ligger på den lägre marknivån). Mellan dessa nivåer är rörelsemöjligheterna begränsade. På allmän plats finns idag en rulltrappa från Klarabergsviadukten till Centralplan i hörnet av Pennfåktaren 12 (Radisson Hotel). Trappa finns mellan Centralplan och Vattugatan samt strax utanför planområdet från Klarabergsgatan till Vasagatans östra sida och från Vattugatan ner till kajen vid Klara sjö. Det är också möjligt att röra sig mellan nivåerna i gatunätet runt planområdet; via Kungsgatan och Klara västra kyrkogata/Klara Vattugränd.

Många förflyttningar mellan nivåerna sker idag inne i centralstationens byggnader. Där finns hissar, rulltrappor och trappor.

Gatorna inom planområdet har låga lutningar och därmed tillgängliga.

### Störningar och risker

#### Elektromagnetiska fält

Mätningar som redovisar magnetiska fält från järnvägens elsystem har utförts på två sträckor över spårområdet, dels på Centralbron på gränsen till planområdet och dels på Klarabergsviadukten inom planområdet. Uppmätta toppvärden är som högst ca 6-7  $\mu\text{T}$  och beräknat medelvärde ligger kring 0,3-0,4  $\mu\text{T}$ .

Strålsäkerhetsmyndighetens rekommenderade referensvärde för järnvägsel (16,7 Hz) är 300  $\mu\text{T}$ . Nyetablering av bostäder, skolor och förskolor ska inte ske där medelvärdet avseende elektromagnetiska fälts från kraftledningar och andra elinstallationer överskrider 0,4  $\mu\text{T}$ .

För arbetsplatser gäller Arbetsmiljöverkets föreskrift 2016:3, det vill säga maximalt 1500  $\mu\text{T}$  för järnvägsel (16,7 Hz). För arbetsplatser finns inga rekommenderade medelvärden för långtidsexponering.

Tågtrafikökningen från dagens läge till 2045 kommer att öka antalet tillfällen med toppvärden på de magnetiska fälten.



Respektive toppvärde på de magnetiska fälten kommer inte att öka i motsvarande grad. Ett ökat antal tillfällen med toppvärden kommer i sin tur att påverka medelvärdet.

#### Förorenad mark

Verksamhetshistoriken på platsen gör att bangårdsområdet vid centralstationen är påverkat av cirka 150 års järnvägsverksamhet men också av att Klara gasverk tidigare var beläget invid stationen. Gasverket var i drift mellan åren 1853 och 1919. Klaragasverket har ID-nummer 82510 i Länsstyrelsens databas över potentiell förorenade området (MIFO-databasen). Verksamheten vid gasverket kan därmed förväntas ha påverkat föroreningsförhållandena i mark och grundvatten i sin omgivning.

Det har även funnits flera historiska verksamheter belägna i närområdet som kan ha haft påverkan på föroreningsförhållandena, exempelvis transformatorer (MIFO 82509, 82513, 82514 och 82518), hjälpkrafttransformator (MIFO 82517) samt en möjlig nedgrävd bränslecistern (MIFO 82639).

Markundersökningar som genomfördes 2021-2022 har visat att södra och norra spårområdena till stor del är förorenade. Föroreningsbilden i jord inom området indikerar en generell haltförhöjning av i första hand PAH och kvicksilver, där halterna av PAH kan karaktäriseras som kraftigt förhöjda; inom delar av undersökningsområdet till nivåer överskridande haltgräns för farligt avfall. Associerat med påvisad PAH-förorening förekommer också cyanid och oljeföreningar i haltnivåer överskridande riktvärden för MKM (riktvärde för mindre känslig markanvändning).

Påvisade PAH-, cyanid- och oljeföreningar inom delar av planområdet bedöms vara förorsakade av rester från det tidigare Klaragasverket.

Källan till kvicksilverföreningarna är oklar och kvicksilver påträffas över hela undersökningsområdet.

Inom området förekommer också haltförhöjningar överskridande MKM avseende flera andra metaller; arsenik, barium, bly, koppar och zink.

#### Luft

I nuläget beräknas halterna av PM10 (partiklar mindre än tio mikrometer) och kvävedioxid vara under miljökvalitetsnormen

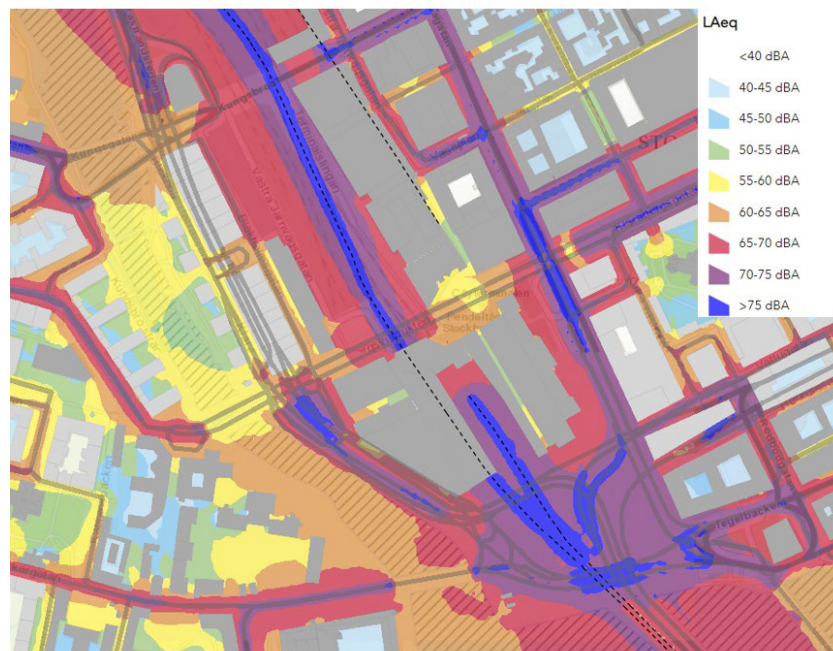
(MKN) för utomhusluft på platser där människor vistas inom planområdet. Bedömningen utgår dock från tidigare genomförda kartläggningar och innehåller inte vägtunnelutsläpp varför halter vid vägtunnelmynningar i planområdets närhet är underskattade.

Mellan nuläget och år 2045 förväntas halterna av kvävedioxid minska till följd av en förbättrad fordonsflotta med minskade avgasutsläpp samtidigt som inga ökning förväntas i trafikmängden. Halterna av PM10 sjunker inte på samma sätt eftersom de, förutom avgaspartiklarna, även innehåller slitagepartiklar mm.

### Buller, vibrationer och stomljud

#### *Buller*

Ljudmiljön inom planområdet domineras av buller från tågtrafiken inom Stockholms central men även vägtrafiken på Klarastrandsleden, Centralbron och Kungsbron ger ett betydande tillskott. Busstrafik till och från Cityterminalen genererar även den buller. Tillsammans skapar stadens alla ljudkällor en bakgrundsnivå som ibland kallas bullerregn som gör att det aldrig är tyst i staden.



*Staden bullerkartläggning. Kartan visar beräknad dygnsekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik och det går att utläsa att trafiken orsakar ekvivalenta ljudnivåer på upp till 75 dBA i gatumiljön. Inom hela planområdet är den ekvivalenta ljudnivån över 65 dBA. Källa: miljobarometern.stockholm.se*

Verksamhetsbullerkällor i området har inventerats och bedöms inte innebära ett hinder för de verksamheter som detaljplanen möjliggör.

Väster om planområdet finns det bostadsområden, primärt på Blekholmsterrassen, som är utformade med hänsyn till den bullrande omgivningen, och kan antas ha en förhållandevis god ljudmiljö. I övrigt utgörs omgivande bebyggelse i huvudsak av kontors- och terminalbyggnader, samt andra publika miljöer, som kan anses vara relativt okänsliga för bullersituationen utomhus.

#### *Stomljud och vibrationer*

Vibrationer orsakade av tågpassage eller annan tung trafik sprids från spår/väg och via mark till omgivande byggnaders grundläggning. Därifrån sprids de i byggnaden och kan orsaka både kännbara vibrationer och så kallat stomljud.

Nulägesmätningar av stomljud har gjorts i mätpunkter i spårnivå (på perronger) och direkt ovan dessa i den nivå som kallas däcksnivå i denna planhandling. De två mätpunkterna är belägna under/på Nils Ericsons plan och i/under byggnad norr om Kungsbron. Högst stomljud uppmättes vid den sistnämnda platsen. Utifrån mätningarna görs beräknades stomljudsnivån vid gatuplan rakt ovan mätplatsen vara ca 50 dBA. Stomljud minskar normalt ju högre upp i en byggnad man befinner sig.

Komfortstörande vibrationer från tågtrafik skapas av att tågets rörliga massa ger nedtryckningar i spår och mark, vilka fortplantar sig in i byggnadens konstruktion, och upplevs vanligen som skakningar i golvet. Generellt blir vibrationerna högre ju högre vikt och hastighet tåget har. Vibrationer kan också orsakas av tung vägtrafik, särskilt vid ojämnheter i vägbanan, men det är inte lika vanligt att tung vägtrafik orsakar lika höga vibrationer som tågpassager.

Nulägesmätningar av komfortstörande vibrationer från tågtrafik visar på högsta förekommande nivåer på 0,1-0,25 mm/s vägd RMS. Baserat på att det är ca 350 tåg varav ca 10 godståg per dygn som passerar, ankommer eller avgår centralstationsområdet är det relativt få registreringar med höga vibrationer. Det är inte ovanligt att komfortstörande vibrationer ökar högre upp i byggnad. Bedömningen är därför att det finns risk för komfortstörande vibrationer i tillkommande bebyggelse.

## Olycksrisk

### *Riskkällor*

De riskkällor som kan påverka området är främst knutna till transportinfrastrukturen inom och i anslutning till planområdet:

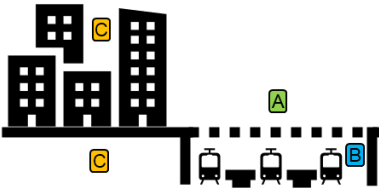
- Centralstationen och spårsystemet genom Stockholm trafikeras både av persontåg och av godståg, varav en del innehåller farligt gods. Järnvägen genom Stockholm är riksintresse för kommunikationsändamål och utgör en del av TEN-T nätet. Det finns inte alternativa spår för godstågstrafiken varför Trafikverket inte kan begränsa godstrafiken genom planområdet.  
Mot bakgrund av den funktion och status som järnvägen genom Stockholm har samt uppdraget att gynna godstransporter på järnväg, så har Trafikverket dragit slutsatsen att det inte är möjligt att reglera godstågstransporterna så att transporter som kan innehålla en specifik last, exempelvis farligt gods, inte får framföras.
- I direkt anslutning till planområdet finns även regionalt viktig väginfrastruktur som Centralbron, Blekholmstunneln och Klarastrandsleden men vägarna är belagda med olika former av förbud för transporter med farligt gods.
- Tunnelbanan passerar under planområdet och Citybanan passerar under mark i närområdet. Båda dessa spåraneläggningar har resenärsanslutningar till centralstationen. Cityterminalen ligger i direkt anslutning till planområdet.

Detaljplaneområdet, eller dess direkta omgivning innehåller inga andra verksamheter som bedöms relevanta att beakta som riskkällor ur ett olycksriskperspektiv. Det finns inga verksamheter med hantering av tillståndspliktiga mängder av brandfarliga eller explosiva varor, inga utpekade så kallade farliga verksamheter eller verksamheter där farliga ämnen i form av kemikalier förekommer i stora mängder vid ett och samma tillfälle, så kallade Sevesoverksamheter.

### *Riskbild*

Riskbilden i planområdet är komplex och tätt kopplad till centralstationens funktion som samhällsviktig verksamhet för transporter.

Riskbilden inkluderar både olyckshändelser, naturolyckor och händelser som genomförs av människor med uppsåt (antagonism). Vad gäller olyckshändelser inom spårområdet



*Illustration som visar den uppdelning i delområdena A, B och C som beskrivs i texten till höger. Illustrationen visar nuläget. Källa: Structor ur PM Olycksrisker*

(delområde B, se illustration till vänster) domineras riskbilden i nuläget av järnvägstrafikens möjliga påverkan på resenärer som vistas på plattformar och i stationsutrymmen. Anläggningen uppfyller idag inte gällande nybyggnadskrav på tillgänglighet, risk och säkerhet, bland annat finns brister i utformning av och kapacitet hos plattformar och resenärsförbindelser. Människor som vistas i intilliggande områden omkring planområdet (delområde C) kan i nuläget påverkas av vissa olyckor inom järnvägsanläggningen. Denna exponering utgörs främst av osannolika olyckor som involverar transporter av farligt gods som kan leda till händelseförlopp som inkluderar bränder, explosioner, eller utsläpp av farliga ämnen som kan påverka omgivningen. Delområde (A) betecknar tillkommande bebyggelse ovan en framtida överdäckning och existerar därmed inte i nuläget.



Flygbild över planområdet med planförslagets nya byggnader och platser. Bild: TMRW/(flygfoto: Stadsbyggnadskontoret)

### **Planförslag**

Planförslaget för Centralstaden innebär att det öppna spårområdet mellan Centralbron i söder och Kungsgatan i norr däckas över och staden byggs samman över spåren. Överdäckningen ger möjlighet till en utbyggd centralstation kombinerat med en tät stadsbebyggelse innehållande centrumverksamheter.

En sammanhållen stadsmiljö föreslås med plats för grönska och omhändertagna offentliga stadsrum som stärker kopplingar inom området samt mellan City och Kungsholmen. Ambitionen är att den utbyggda stationsfunktionen tillsammans med ny bebyggelse ska skapa en välkomnande och trygg målpunkt i västra City för resenärer, verksamma och besökare.

Planförslaget är en utveckling av resultatet från den tidiga planeringsdialogen 2019 och det utvalda förslaget från det parallella uppdraget 2021.

Sammanlagt möjliggör detaljplanen för ca 175 000 kvm ny ljus BTA varav ca 20 000 kvm nya stationslokaler, ca 5000 kvm publika centrumlokaler i bottenvåningar och ytterligare ca 150 000 kvm lokaler för centrumverksamheter.



Illustrationsplan av Centralstaden. Bild: LAND Arkitektur

### Spårplanens påverkan på planförslaget

En förutsättning för projektet är att plattformsområdet utvecklas enligt Trafikverkets spårplan som innebär att spåren byggs om och plattformsområdet förlängs norrut. Spårplanen ger förutsättningar för var laster kan tas ned. Detta påverkar framförallt överdäckningen och bebyggelsens konstruktion, men även byggnadernas placering.

#### Bebyggelsen

För att möjliggöra detaljplanens byggnader behöver alla delar från spårplanen till konstruktionen samverka. Nedan följer en beskrivning av varje del.

#### Konstruktionen

Konstruktionen utgör ett bärande system för bebyggelsen och däckets. I bilden visas tre konstruktionsprinciper optimerade för att uppnå lågt klimatavtryck och samtidigt möta de krav som ställs på överdäckningens funktion. Punkter för lastnedföring ska fungera både i förhållande till dagens spårplan och framtida spårplan.

#### Däcket

För att möjliggöra ny bebyggelse behöver spårområdet överdäckas. Det nya däckets samordnas med konstruktionen och hänger likt en bro från dess bågar och fackverk.

#### Grundläggningen

Grundläggningen anpassas efter spårområdets olika förutsättningar. För den norra delen är möjliga pelarlägen och därmed grundläggningspunkter begränsade. För den södra delen finns större flexibilitet.

#### Spårplanen

Lastnedföringen från konstruktionerna ner till spårområdet ska fungera både i förhållande till dagens spårplan och framtida spårplan.

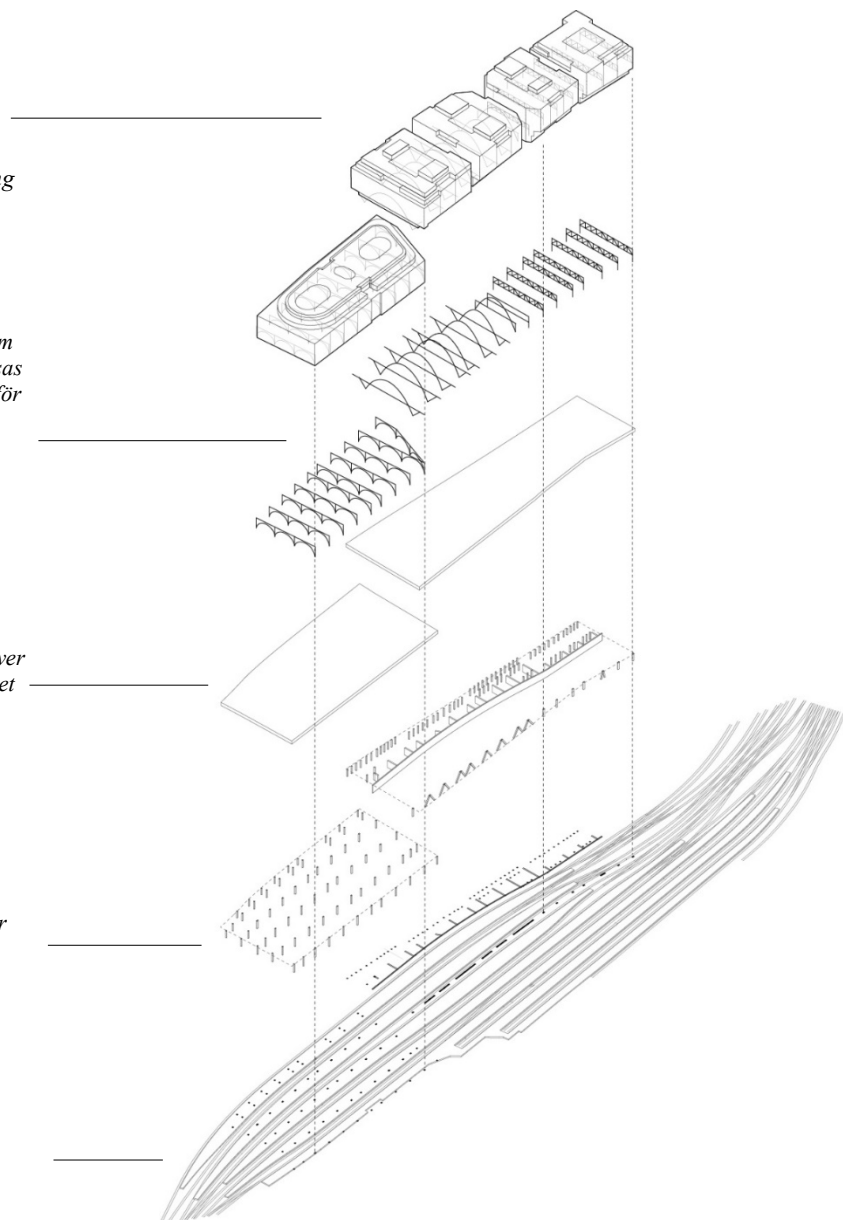


Bild: Marge Arkitekter (ur  
Arkitekturprogrammet)

Spårplanen styr också var nya uppgångar och lyftpaket (hissar/trappor/rulltrappor) mellan plattformsrummet och däcknivå måste finnas. De längre plattformarna innebär att både de nya uppgångarna och kompletterande stationsfunktion behövs inom större delen av planområdet. Spårplanen förutsätter även att förbindelsegångar under spåren flyttar norrut.



### Stadsbyggnadsidé

Centralstadens huvudsakliga stadsbyggnadsidé är att *bygga över det öppna spårområdet med en tät kvartersbebyggelse*. Därmed minskar den barriär spårområdet utgör idag. Samtidigt *kan centralstationens roll i staden stärkas* både som funktion och symbol i stadsmiljön.

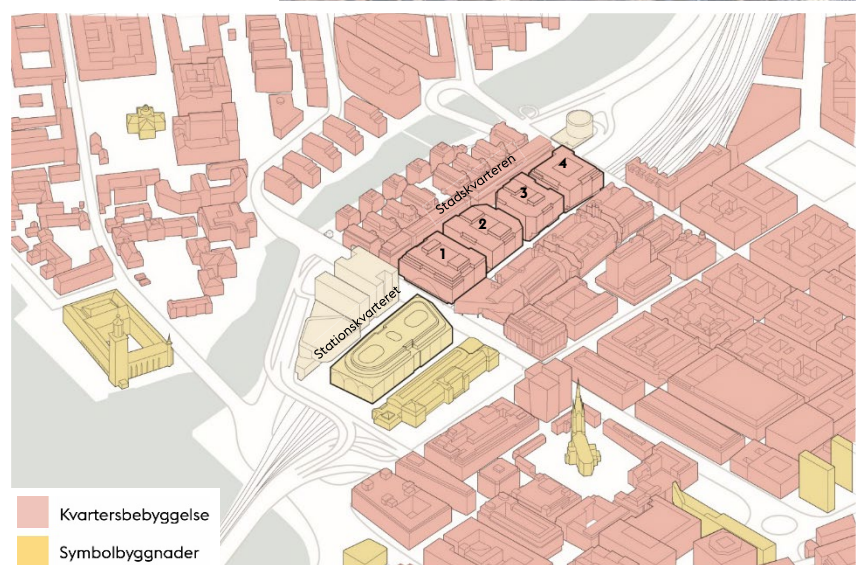
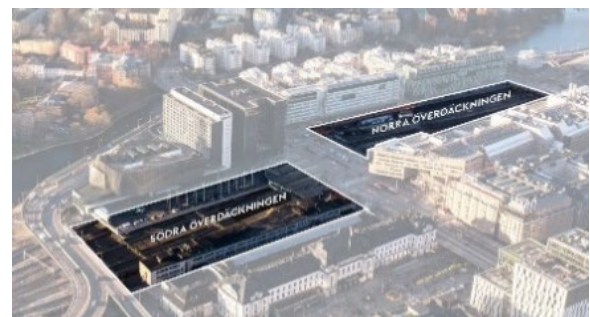
Staden byggs samman över spåren

#### *Överdäckning och ny bebyggelse*

En överdäckning av spårområdet är grunden för utvecklingen av Centralstadens bebyggelse och stadsrum. Området som föreslås däckas över sträcker sig från Centralbron över Klarabergsviadukten fram till Kungsbron.

Bebyggelsestrukturen ovanpå däckets tar inspiration från den omgivande staden och består av fem nya kvarter omgivna av gränder för gående. Den nya kvartersstrukturen inordnar sig i den befintliga gatustrukturen men ger gatorna en mer stadsmässig karaktär. Det mycket centrala läget motiverar en tät stadsbebyggelse. Kvarterens utformning präglas i olika grad av deras koppling till stationen både i sammanhang och till innehåll.

*Området som däckas består av två delar: norra och södra överdäckningen. Mellan delarna ligger Klarabergsviadukten. Bild: Marge Arkitekter*



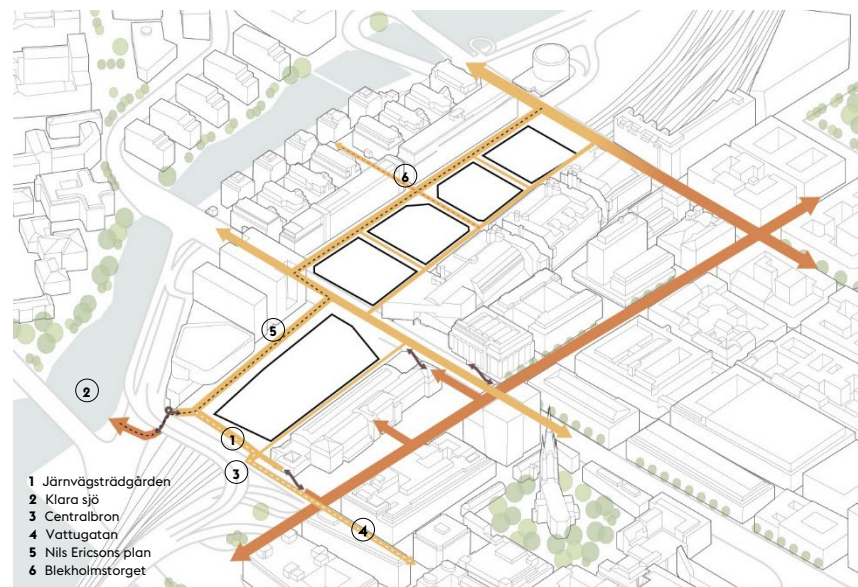
*Centralstadens fem kvarter ovanpå den nya överdäckningen bygger samman staden över det som idag huvudsak är ett öppet spårområde. Bild: Marge Arkitekter*

I norra delen planeras fyra kvarter med en tät bebyggelse, Stadskvarteren. De har en skala som förhåller sig till närliggande hög bebyggelse. De tar upp stenstadens rutnäststruktur i City och ansluter till det befintliga stråket ner till Klara sjö mellan skivhusen i väster. Strukturen ger en finmaskighet inom norra delen av området och möjligheter till starka stråk mot city vid en eventuell framtida ombyggnad av Cityterminalen.

I södra delen utformas ett mer solitärt stationskvarter, med ett tydligt eget uttryck i komposition med den äldre stationen, vilket stärker centralstationens roll i staden.

### *Platsbildningar och kopplingar*

Planförslaget medför att rörelsemöjligheterna för gående över dagens spårområde förbättras betydligt. Biltrafiken begränsas på Klarabergsviadukten och norra Centralplan till förmån för framförallt gående, men även för cykeltrafik och busstrafik.



*Utvecklingen av Centralstaden skapar nya rörelsemöjligheter för gående på både däcknivå (gult) och marknivå (rött) samt nya och förbättrade kopplingar mellan nivåerna (bruna pilar). Numrerade platser nämns i texten. Bild: LAND Arkitektur (bearbetad)*

Klarabergsviadukten och Kungsbron kommer även i fortsättningen utgöra de stora samlade gaturummen, som knyter an till den omgivande staden. Överdäckningen möjliggör dock att planområdet kopplas ihop med Centralbron via ett nytt stadsrum, Järnvägsträdgården, som föreslås söder om Stationskvarteret.

Kopplingen mellan Järnvägsträdgården och Centralbron innebär att Nils Ericsons plan kopplas ihop med gångstråket längs Centralbron/Vattugatan och med trappan ner till kajen vid Klara

sjö. Därmed skapas en ny möjlighet för gående att röra sig i nord-sydlig riktning mellan Kungsbron och Centralbron och vidare ner till kajen vid Klara sjö

Gränderna mellan kvarteren i den norra delen skapar en finmaskighet för gående som saknas idag. Befintlig bebyggelse längs spårområdet gör att möjligheterna för att koppla ihop gränderna med den omgivande staden är begränsade. World Trade Center och Cityterminalen saknar helt genomgående öst-västliga tvärkopplingar. Den koppling som går att utveckla från gränderna ner mot Klara sjö är via Blekholmstorget vid Västra Järnvägs-gatan.



Stadsrummen i Centralstaden tillför vistelseyta (gult) och grönska (grönt) i staden. Nummerade platser nämns i texten. Bild: LAND Arkitektur.

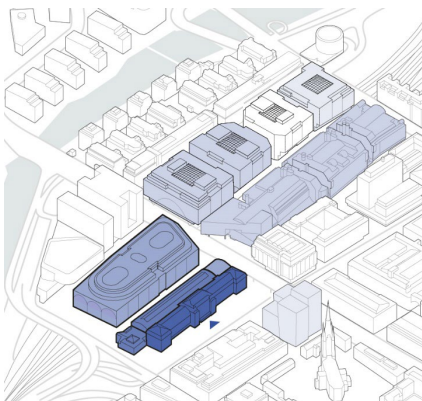
Klarabergsviadukten över Vasagatan föreslås smalnars av vilket skapar möjlighet till högre vistelsevärden på norra delen av Centralplan. Den befintliga stadsstrukturen har en planskildhet som består av en däcknivå ovan spårområdet och en marknivå längs Vasagatan. För att skapa tydligare och tryggare kopplingar mellan nivåerna föreslås nya öppna trappor på var sida av den avsmalnade Klarabergsviadukten.

Genom att gaturum omdisponeras och omgestaltas till förmån för gående ges möjlighet för nya platser med höga vistelsevärden; Klarabergsplan på Klarabergsviadukten och Västra Järnvägsplatsen på Västra Järnvägs-gatan.

### Stationens roll stärks

#### *Stationens funktioner ger större avtryck i staden*

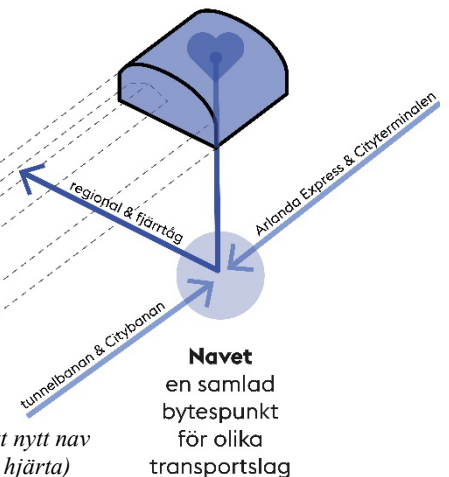
Den utbyggda centralstationen behöver ha funktioner inom större delen av planområdet. Nedgångar till plattformar och olika stationsfunktioner så som väntsalar och resenärsservice planeras att finnas främst i kvarterens bottenvåningar, men nedgångar med lyftpaket (hiss/rulltrappa/trappa) planeras även i gatumiljön på både Terminalslingan och Nils Ericssons plan.



Stationens funktioner (blått) kommer finnas i stora delar av förslaget.



Centrumpunkten i centralstationen flyttas till ett nytt beläget under Centralhallensförlängning (blått hjärta)



Det utökade plattformsområdet från den nya spårplanen innebär att den centrala förbindelsegången under spåren till regional och fjärrtåg planeras att flyttas norrut. Detta medför i sin tur att centrumpunkten i centralstationens anläggning flyttas till ett nytt nav (*Navet*) strax söder om Klarabergsviadukten. Centralhallen förlängs norrut, över Navet. Förlängningen innebär att Navet kan nå direkt från Centralplans norra del och att Centralhallen förblir stationens mest centrala rum.

Alla nya kvarter innehåller stationsfunktioner och/eller publika centrumlokaler i bottenvåningen, vars utformning och innehåll är avgörande för att skapa en trygg och attraktiv stadsmiljö. Stationsytorna är som störst i de södra och centrala delarna av området, även om nedgångar till spåren även finns i det nordligaste kvarteret; Stads kvarter 4. Ovan den publika bottenvåningen eftersträvas en blandning av centrumverksamheter. Större delen av dessa verksamheter antas i underliggande arkitektförslag vara kontor och den södra delen bedöms vara attraktiv för ett hotell.

#### *Stationen som symbolbyggnad*

Den äldre stationsbebyggelsen med stationsbyggnaden, Södra paviljongen och Centralhallen ska bevaras. Stationsbyggnaden kommer även i fortsättningen vara centralstationens

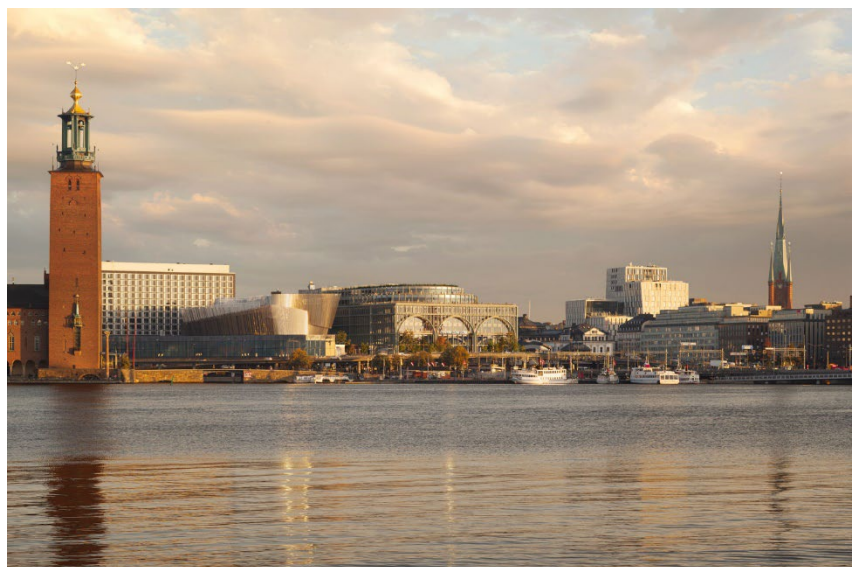
huvudbyggnad. Genom att Klarabergsviadukten smalnas av över Vasagatan friläggs stationsbyggnadens norra gavel så att byggnaden i sin helhet framträder tydligare.



*Den befintliga stationsbyggnaden framför det nya stationskvarteret sett från Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan. Bild: Marge Arkitekter*

I planområdets södra del, väster om Centralhallen, planeras ett större kvarter, Stationskvarteret, med stora stationsutrymmen i bottenvåningen med direkta kopplingar till den äldre stationen. Stationsgränden som ska gå mellan det nya kvarteret och Centralhallen ger ett visst respektavstånd mellan det nya kvarteret och den äldre byggnadsminnesklassade stationsbebyggelsen.

Stationskvarteret får ett tydligt eget uttryck i komposition med den äldre stationen. Detta stärker stationens roll i stadsmiljön vid Klarabergsviadukten och i stadsfronten mot Riddarfjärden samtidigt som den äldre stationsbyggnaden fortfarande dominerar i mötet med City vid Vasagatan.



*Det nya stationskvarterets södra fasad blir synlig från Riddarfjärden och gör stationen tydlig i stadsfronten. Bild: TMRW*

### Innehåll

Samtliga fem nya kvarter ovan däcket innehåller centrumverksamheter och bottenvåningarna i alla kvarter ska innehålla publika centrumverksamheter eller stationsändamål. Den enda avvikelsen är att ett av stadskvarteren (Stadskvarter 3) saknar stationsändamål i bottenvåningen.



*Karta över de olika kvarterens innehåll.*

Med centrumverksamhet avses all sådan verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor som till exempel kontor, hotell, kulturverksamheter, restauranger och offentlig service. Större delen av verksamheterna antas i förslaget vara kontor med ca 10 000 arbetsplatser samt ett hotell längst i söder på ca 20 000 kvm.

Nuvarande användning för stationsändamål bekräftas för den bevarade stationsbyggnaden, Centralhallen och den Södra paviljongen. Detaljplanen möjliggör här för andra ändamål om de är förenliga med stationsfunktionen och byggnadsminnet. Planläggningen bekräftar och skyddar även de befintliga spåranläggningarna på och under mark (Citybanan och tunnelbanan).

Sammanlagt möjliggör detaljplanen för ca 175 000 kvm ny ljus BTA varav ca 20 000 kvm nya stationslokaler, ca 5000 kvm publika centrumlokaler i bottenvåningar och ytterligare ca

150 000 kvm lokaler för centrumverksamheter. Den komplexa riskbilden i området gör bostadsbebyggelse ovan spårområdet olämplig.

### **Hållbarhet**

Sedan planprocessen påbörjades har Jernhusen i samarbete med staden arbetat kontinuerligt med ett antal hållbarhetsindikatorer för stadsutveckling som alla härleds till något eller flera av de globala målen för hållbar utveckling. Det övergripande syftet med förslagets stationsnära stadsutveckling kan sammanfattas i sex ställningstaganden, som alla genomsyrar planförslaget.

- Främja hållbar mobilitet
- Stötta en sammanhållen stad
- Skapa platsspecifik och hållbar arkitektur
- Stärka platsens attraktivitet och konkurrenskraft
- Integrera grönska och vatten
- Generera inkluderande offentliga rum

Jernhusen har som fastighetsägare även ambitionen att utvecklingen inom detaljplaneområdet ska sträva mot klimatneutralitet ur ett LCA-perspektiv, se vidare i arkitekturprogrammet.

Se också de effektmål som tagits fram under SVA-arbetet vilka redovisas under rubriken *Sociala värden* i området i kapitlet *Förutsättningar*.

### **Offentliga stadsrum**

Nedan följer en översiktlig beskrivning av de torg, platser och gaturum som tillskapas eller utvecklas i och med det aktuella planförslaget. Mer detaljerade beskrivningar av planförslagets offentliga utemiljöer och deras utformning finns i detaljplanens arkitekturprogram.

Centralstadens publika uterum adderar, ihop med stationens interiöra rum, ett finmaskigt nät av stadsrum med huvudfokus på rörelse, orientering, trivsel och vistelse med inslag av grönska där det är möjligt. På grund av den befintliga strukturens planskildhet, är planområdets publika platser lokaliserade på två olika nivåer; på Vasagatans marknivå återfinns Centralplan och på Klarabergsviaduktens däcknivå återfinns Klarabergsplan och Järnvägsträdgården. Dessa tre platser är placerade i olika väderstreck runt centralstationen och har en skiftande karaktär





### Platser på allmän plats och kvartersmark

Alla Centralstadens utemiljöer kommer på grund av stationsändamålet utformas för att vara offentliga, även de ytor där detaljplanen inte säkerställer kommunalt huvudmannaskap.

De platser/gator som får kommunalt huvudmannaskap genom att de planläggs som allmän plats eller med allmännyttigt markreservat genom x- och z-bestämmelser är Vasagatan, Västra Järnvägsgatan, Klarabergsviadukten/Klarabergsplan och norra Centralplan samt gångstråk i den södra delen av planområdet.

För övriga stadsrum överväger behoven för de enskilda fastigheterna, och i synnerhet stationens funktioner, vilket gör att enskild ägd och förvaltd kvartersmark är att föredra av praktiska skäl.



### Grönstruktur

Planområdet består idag till största delen av spårrområde och hårdgjorda ytor utan inslag av grönska av betydelse.

Planförslagets ambition är att i möjligast mån tillskapa grönska ovanpå den nya däckkonstruktionen och på marknivå.

Målet att skapa en utemiljö med mer inslag av grönska och tillföra en grönstruktur som i viss mån anknyter till närliggande grönska som t. ex trädplanteringarna utmed Klarabergsgatan österut. Förutsättningarna för planteringar på däckat är dock delvis obefintliga och i andra delar mycket utmanande eftersom däckkonstruktionens möjliga tjocklek är begränsad. Även på

marknivå finns begränsningar då stora delar av Centralplan är underbyggd och stora ledningspaket ligger nedgrävda utmed Vasagatan.

Den föreslagna Järnvägsträdgården samt det nya gröna gatustråket längs Nils Ericsons plan och Västra Järnvägsgatan är två betydelsefulla strukturer som tillför grönska i området. Även stationsgränden får grönska med dagvattenfördröjande funktion. De befintliga trädraderna längs med Klarabergsgatan får en motsvarighet på Klarabergsviadukten och Klarabergsplan. Taklandskapets planteringar innebär också ett tillskott av grönska även om det inte upplevs i gaturummet.

Nere på Vasagatans nivå (marknivån) föreslås den befintliga grönskan förstärkas av en tillkommande trädrad längs Vasagatan och nya planteringar på Centralplan som ska bidra till att skapa en inramad och välkommande plats.



Grönska i förslaget. Till vänster grönytor och till höger krontäckning. Bild: Spacescape ur SKA Centralstaden

Centralstadens planteringar planeras för kommande klimatutmaningar med ett mer extremt väder. Växterna ska klara både en varmare och torrare miljö i kombination med punktvisa skyfall. Grönskan ingår också som del i dagvattenhanteringen.

#### Ekosystemtjänster och sociotopvärden

Utvecklingen av grönstrukturen med dess dagvattenhanterande funktion som beskrivs i föregående stycke stärker ekosystemtjänsterna inom planområdet. I huvudsak är dessa fem ekosystemtjänster relevanta och möjliga att stärka med planförslaget:

- Social interaktion
- Kulturarv och identitet

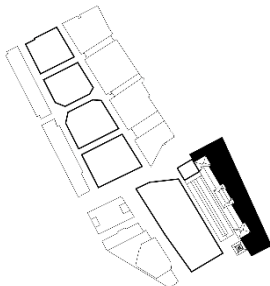
- Rening och reglering av vatten
- Reglering av lokalklimat
- Biologisk mångfald

Växtval, placering av växtlighet och vattenspeglar, utformning av växtbäddar och möjligheterna för dessa att ta emot dagvatten är viktiga delar för att öka ekosystemtjänsternas effekt.

Under planeringen och arbetet med att ta fram gestaltungs-förslag för de offentliga rummen har avsikten varit att öka sociotopvärdena (vistelsevärdena) i området. Sociotoptyperna som använts är de som återfinns i stadens sociotopkarta. I arkitekturprogrammet redovisas vilka sociotopvärden respektive plats bedöms få när de byggs ut/byggs om. De vistelsevärden som bedöms tillskapas är framför allt folkliv, promenad, uteserveringar, sitta i solen och blomprakt men även till viss del utsikt och vattenkontakt på de platser som ligger i södra delen av planområdet.

### Centralplan

Centralplan är belägen framför den äldre stationsbyggnaden och centralstationens huvudentré mot staden. Centralplan sträcker sig från Centralbron i söder till Klarabergsviadukten i norr. Torget utformas så att det framhäver stationsbyggnadens historiska fasad och blir ett mer öppet torg som ska upplevas mer generöst till ytan.



Centralplan sett från norr. Till höger i bilden syns Centralhallens förlängning och entrén in till Navet. Mellan förlängningen och bron leder en ny trappa upp till Klarabergsplan. Bild: TMRW

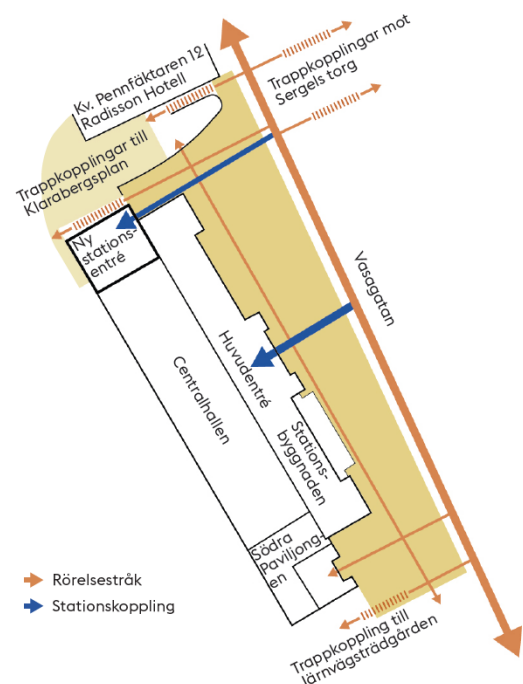
Torget utformning får en antydning till indelning i tre delar. Centralt markeras den historiska huvudentrén medan taxiängöringen flyttar till den södra delen och frigör den norra delen så att det där kan skapas ett definierat rum för gående i anslutning till den nya stationsentrén vid navet och trappkopplingar upp till Klarabergsviadukten.

Med en avsmalnad bro över Vasagatan och mer lokaler, cykelgarage och aktiva fasader under bron blir den norra delen mer solbelyst och attraktiv än idag. Närheten till navet kommer också innebära större resenärslöden som kommer befolka platsen och göra att den upplevs tryggare.

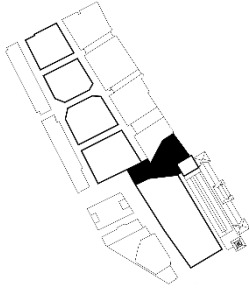
Stationens historiska huvudentré föreslås markeras med ett centralt placerat vatten. Vattnet ger platsen dignitet och ljudet av porlande vatten maskerar trafikbullret från Vasagatans trafik.

Dubbla trädrader mot Vasagatan skiljer av biltrafiken från torget och trädstrukturen samplaneras med cykelparkeringsfunktion. Träden hänger samman med Vasagatans utformning. Norra delen stärks rumsligt och avgränsas ytterligare mot Vasagatan med arrangemang av offentliga möbler i kombination med planteringar. Sammantaget kommer det tillskapas fler och mer attraktiva sittmöjligheter än idag.

De viktiga trappkopplingarna mellan mark- och däcknivå blir fler, med två nya trappor upp till Klarabergsplan i norr och en förbättrad trappkoppling till nya Järnvägsträdgården i söder.



Schematisk bild över Centralplan med nya och förbättrade kopplingar. Bild: LAND Arkitektur.



### Klarabergsplan

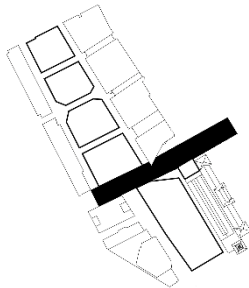
Klarabergsplan är en samlande plats på Klarabergsviadukten som kopplar ihop flera viktiga delar av stationsbebyggelsen på däcknivå – det stora stationskvarteret, Centralhallens nya förlängning, Cityterminalen och stationsfunktionerna i det södra stadskvarteret (Stadskvarter 1) samt de nya trappförbindelserna mellan Klarabergsviadukten och Centralplan. Klarabergsplan behöver därför fungera som en nod där det är enkelt att orientera sig och erbjuda trygga gångtrafikrörelser för de som korsar platsen.

Klarabergsplan utformas med två trädplanteringar på var sin sida om körytan där buss och cykelströmmen passerar. Planteringarna med sittmöjligheter är tänkta som informella mötespunkter och träden på norra sidan utgör fondmotiv från Sergels torg. Uteserveringar längs med fasader bidrar till folkliv.

Under Cityterminalens/World Trade Centers utskjutande hörn föreslås en samlad väderskyddad och lättillgänglig cykelparkering.



*Klarabergsplan sett från öst. Till vänster syns Stationskvarteret, i fonden mitt i bilden syns Stadskvarter 1 och till höger syns det utskjutande hörnet på Cityterminalen/World Trade Center. Bild: TMRW*



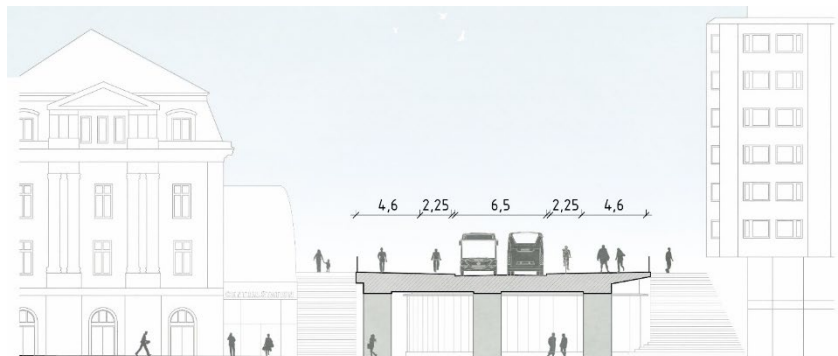
### Klarabergsviadukten

Klarabergsviadukten utgör en viktig länk mot city där gatan löper genom Centralstaden och kopplar ihop Bolinders plan på Kungsholmen i väst med Sergels torg i öst. Gatan är ett centralt stråk i Stockholm för gång-, cykel- och busstrafik. Gatustrukturen är en del av både stenstaden och 60-talets planskilda infrastruktur.

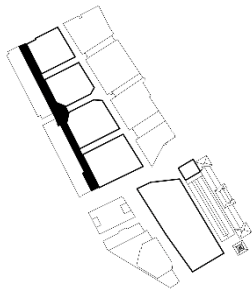


*Gaturummet gestaltas som en förlängning av Klarabergsgatan och får trädplanteringar likt sträckan från Sergels torg fram till Orgelpipan. Bild: TMRW*

Bron över Vasagatan smalnar av söderifrån vilket ger plats för nya trappor mellan däcknivå och marknivå på både östra och västra sidan om Vasagatan. På den västra sidan (inom planområdet) planeras två nya trappor; en i utrymmet som skapas av avsmalningen och en i det befintliga utrymmet mellan bron och Pennfäktaren 12/Radisson Hotels byggnad. På den östra sidan av Vasagatan (utanför planområdet) finns redan en trappa på bronns norra sida. Den kan kompletteras med en till på södra sidan men förutsättningarna för detta ska studeras vidare.



*Sektion genom den avsmalnade bron över Vasagatan, flankerad av två nya trappor. Till vänster i bild syns den befintliga stationsbyggnaden och centralhallens förlängning och till höger Radisson Hotel. Bild: LAND Arkitektur*



### Västra Järnvägsgatan och Västra Järnvägsplatsen

Västra Järnvägsgatan utformas som en gångfartsgata.

Gaturummets utformning inbjuder till vistelse bl.a. genom grönska i varierade, flerskiktade planteringar med både kommersiella och publika sittmöjligheter längs med de nya kvarterens fasader. Möblering och utformning av gatan skapar förutsättningar för att hålla ned hastigheten på den enkelriktade biltrafiken till en fart anpassad för de gående. En trygg zon för gående löper utmed fasaderna på gatans östra sida.

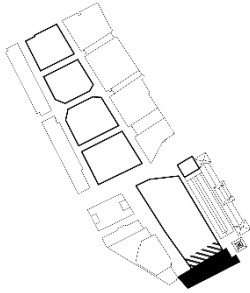


*Västra Järnvägsgatan. I den norra delen av gatan behöver en nivåskillnad mellan ny och befintlig däckkonstruktion tas upp vilket görs i långsgående planteringar. Trappor och ramper kopplar ihop nivåerna.*

Mitt på gatan, i höjd med Blekholmstorget, ger avfasade hörn på de inre stadskvarteren (Stadskvarter 2 och 3) rum för en trädplanterad plats med vistelsekvaliteter; Västra Järnvägsplatsen.



*Västra Järnvägsplatsen. Platsen bidrar med variation i det smala gaturummet och förbättrar orienterbarheten i den norra delen av planområdet. Bild: TMRW*



### Järnvägsträdgården

Järnvägsträdgården, en mindre parkmiljö, ligger på däcknivån, vid stationens södra front, vänd mot Riddarfjärden. En publik grön vistelseyta som framförallt utgör en attraktiv mötesplats och vistelseyta för resenärer intill stationen med utblickar över Riddarfjärden. Parkmiljön bidrar med planteringar och grönska i en hård trafikdominerad miljö och blir även en del av den förbättrade miljön för gångstråket över spåren mellan Centralplan och Klara sjö med förbättrade trappkopplingar och en ny anslutning till Nils Ericsons plan från Vattugatan.

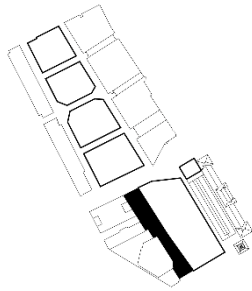
Mark och vegetation är utformad så att den skapar ett tydligt grönt rum med mjuka kullar med planteringar som både ger tillräckligt jorddjup för växter och skärmar av trafiken på Centralbron samtidigt som siktlinjer utöver Riddarfjärden säkerställs. Slingriga gångvägar möts i mitten kring statyn av Nils Ericson som återfår sin plats i parkmiljö. Sittbänkar placeras i anslutning till grönskan.

Järnvägsträdgården kompletteras med en vinterträdgård inomhus i stationskvarterets södra del.



Järnvägsträdgården. Söder om Stationskvarteret skapas ett parkrum med grönska. Bild: TMRW





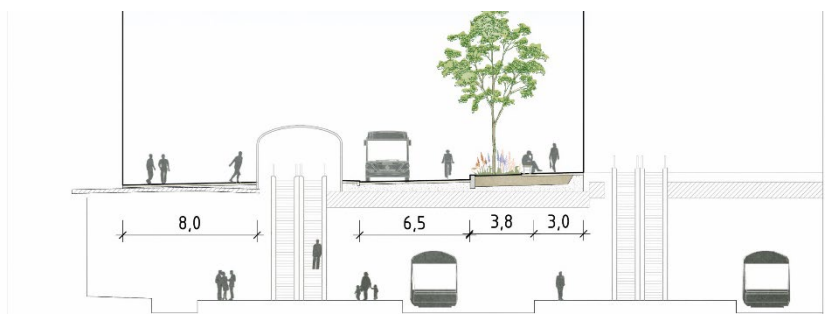
### Nils Ericsons plan



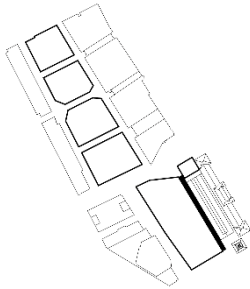
*Nils Ericsons plan sett från norr. Bild: TMRW*

Nils Ericsons plan är gaturummet mellan kongresshallen Waterfront och det nya stationskvarteret. Dess utformning präglas av flera överlagrade funktioner; angöringsgata för bussar och lastbilar, entréer till kongresshallen Waterfront och hotell, plats för gångtrafikflöden och som stationsmiljö. Stationsuppgångar från de underliggande spåren kommer upp i gaturummet och skapar gångtrafikflöden tvärs över gatan mellan uppgångarna och stationskvarterets entréer. Ett offentligt gångstråk, ett x-område, löper längs med stationskvarteret och säkerställer en allmänt tillgänglig passage mellan Vattugatan och Klarabergsviadukten.

En större cykelparkering placeras så att den lätt kan nås från huvudcykelstråket på Klarabergsviadukten. I gatans södra del skapas en vändplan som ihop med Järnvägsträdgården kan nyttjas som tillfällig evenemangsplats. Här öppnar platsen upp sig och tillvaratar utsikten mot Riddarfjärden och Riddarholmskyrkan samt Stadshuset



*Tvärsektion (väst-öst) genom Nils Ericson plan och en av stationsuppgångarna. Stationskvarteret till höger i bilden. Bild: LAND Arkitektur*



### Stationsgränden

Stationsgränden ligger mellan den befintliga Centralhallen och det nya stationskvarteret. Stråket blir en ny gångkoppling mellan Klarabergsplan och Järnvägsträdgården. Gränden öppnar upp siktlinjen mot Riddarholmskyrkans torn och Gamla stan.

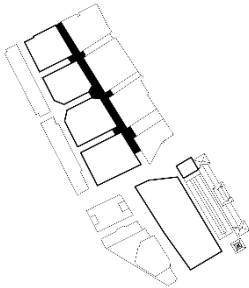
Vistelsekvaliteterna stärks av en föreslagen sittbar sockel på stationsbyggnaden och genom att stationskvarterets verksamheter går att nå från gränden med möjliga serveringsställen i stationens bottenvåning.



*Stationsgränden. Gränden tar vara på det utrymme som skapats mellan Centralhallen och det nya Stationskvarteret. Centralhallens fasad och välvda tak kommer kunna bli synliga från gränden. Bild: Marge Arkitekter*

Gångstråket kantas av en sammanhängande plantering som löper utmed hela stråket. Utöver att bidra med upplevelsevärden, hjälper planteringen även till att fördröja och rena dagvatten.

Gränden ska också utformas för att kunna ta hand om ytavrinnande skyfallsvatten vilket regleras genom en planbestämmelse i kartan (m2).



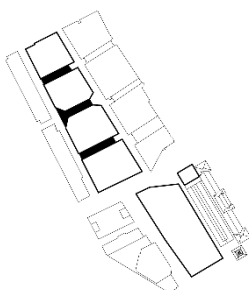
### Terminalslingan

Terminalslingan är en publik plats med en primär funktion som bussterminal. Den präglas av cityterminalens befintliga överhäng och de nya stadskvarterens likaledes karaktäristiska överhäng. Det skapar överbyggda trottoarer där busshållplatser, entréer och upp- och nedgångar till spåren samsas om utrymmet. De nya kvarterens lokaler och entréer i bottenvåningarna bidrar till en mer stadsmässig karaktär. Platsen utformas så att resenärer kan orientera sig och att konflikter med bussarnas rörelse kan undvikas.



Längs Terminalslingan har stadskvarteren indragna bottenvåningar som skapar ett överhäng över gångbana och busshållplatser. Bild: TMRW

Utmed Terminalslingan tillförs viss grönska med trädkronor som skymtar fram i de anslutande kvartersgränderna, vilket bidrar till att bryta ned skalan på det långsträckta gaturummet.



### Kvartersgränder

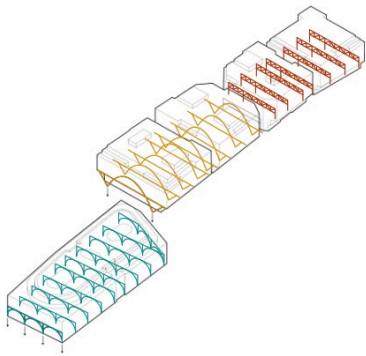
Kvartersgränderna i de norra stadskvarteren ökar finmaskigheten i gatunätet och bidrar till fler rörelsemöjligheter för fotgängare. Gående når stationsentréer och bottenvåningslokaler via dessa kvartersgränder. Uteserveringar möjliggörs mot fasader i anslutning till lokalerna i kvarterens bottenvåningar och träd planteras i grändernas avslut, för att ge gaturummen en grön och mer intim karaktär.

Västra Järnvägsplatsen skapar en hierarki bland gränderna genom att den markerar den mittersta kvartersgränden, "Blekholsgränden". Blekholsgränden kopplar ihop Terminalslingan med Bleholmstorget och vidare ner till Bleholmsterrassens strandpromenad vid Klara sjö.

## Bebyggelse

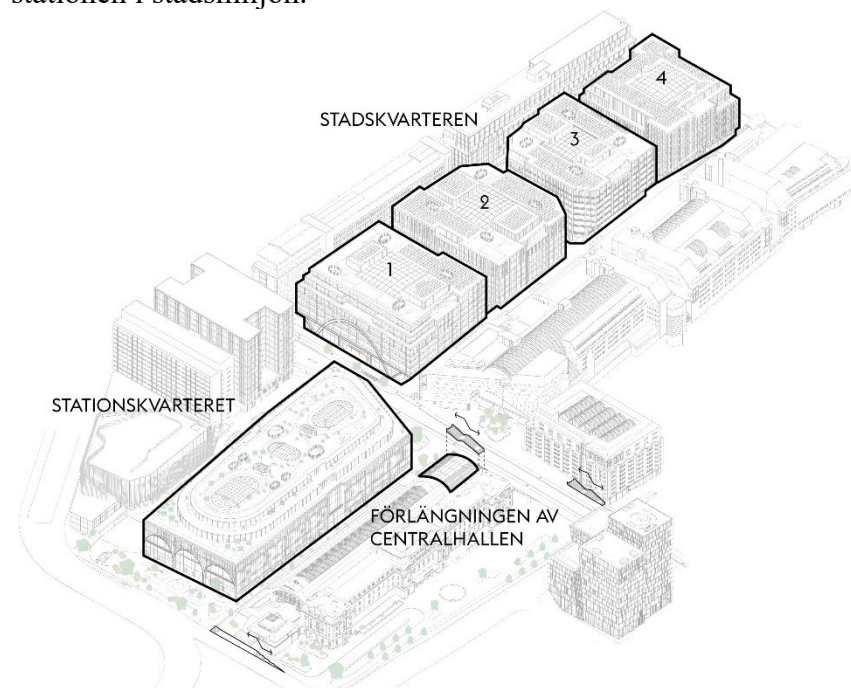
Detaljplanen föreslår en utveckling av ny bebyggelse med utgångspunkten att bygga ihop staden och lyfta stationens roll i stadsmiljön. Den äldre stationsbyggnaden ska fortsatt betraktas som centralstationens huvudbyggnad. Tillsammans med Centralhallen och Södra paviljongen bildar stationsbyggnadens en sammanhållen bevarad kulturmiljö vid Centralplan.

Förutom förlängningen av Centralhallen och nya ytor under Klarbergsviadukten är all ny bebyggelse placerad på den övre däcknivån. Planförslagets täta stadsmässiga bebyggelse balanseras med högkvalitativa inre stationsrum och yttre offentliga gator och platser. Omsorgsfullt gestaltade bottenvåningar med publika lokaler av utåtriktad karaktär bidrar till en trygg och levande stad.



*Det återkommande bågmotivet i byggnadernas bottenvåningar är del av primärstommen. Bild: Marge Arkitekter ur arkitekturprogrammet (bearbetad)*

Detaljplanen föreslår en ny bebyggelse med ett samtida uttryck som relaterar till både den klassiska stenstaden och den närliggande mer nutida bebyggelsen. Gestaltningen har ett uttryck som präglas av konstruktionens förutsättningar och stationens funktion. Det återkommande bågmotivet i den synliga konstruktionen signalerar tydligt stationsfunktionen och skapar en koppling till traditionell stationsarkitektur. Detta synliggör stationen i stadsmiljön.



*Centralstadens fem nya kvarter, den föreslagna förlängningen av centralhallen och de nya och utvecklade trappkopplingarna. Bild: Marge Arkitekter, ur arkitekturprogrammet (bearbetad).*

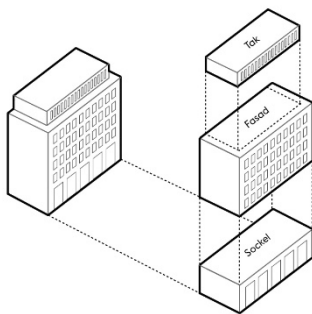
De fem nya kvarteren kan betraktas som variationer inom samma arkitektoniska tema. Stationskvarteret i söder har dock ett mer visuellt framträdande läge än övriga kvarter och utgör en symbolbyggnad. Kvarteret ges därför en större prominens med ett eget uttryck som ska fungera i komposition med den befintliga stationsbyggnaden.

De fyra stadskvarteren är tätare och har gestaltade fasader som samspelar med varandra. Mot Terminalslingan har kvarteren ett överhäng som tillsammans med det befintliga överhänget på Cityterminalen definierar bussterminalens gaturum. En del av kvarterens hörn avfasas vilket ger en breddning av gatan och platsbildningar i stadsrummet. Takvåningarna trappas på utvalda delar för att ta ner skalan och släppa ner mer dagsljus i gaturummet. Större takvolymen centreras och får ett tillbakadraget läge.

#### Gestaltungsprinciper för ny bebyggelse

Centralstadens stadsmiljökvalliteter präglas av det offentliga stadsrummets gestaltning och kvarterens arkitektoniska utformning. Till planbeskrivningen hör ett arkitekturprogram som förtydligar detaljplanens intentioner avseende bebyggelsen och offentliga stadsrum. Arkitekturprogrammet är framtaget av Jernhusen och staden och redovisar en gemensam, mellan parterna, överenskommen ambitionsnivå inför projektets fortsatta bearbetning. I Arkitekturprogrammet redovisas mer ingående gestaltungsprinciper som gäller för offentliga stadsrum och enskilda kvarter och det ska därför läsas parallellt med denna planbeskrivning.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av de generella gestaltungsprinciper som karakteriserar och utmärker bebyggelsen i det aktuella planförslaget.



*I stenstadens grammatik ingår den klassiska uppdelningen av byggnaden i tre delar: sockel, mellandel/huvudfasad och avslut/krön. Bild: Marge Arkitekter.*

Gestaltungsprinciperna utgår från stenstadens klassiska grammatik och de förutsättningar konstruktionen ger. Generellt eftersträvas en samtida bebyggelse med en variation inom ramen för grammatiken. Det innebär att fasaderna utformas i en tydligt urskiljbar tredelad ordning med förhöjd/reslig bottenvåning, mellandel/fasad och ett medvetet utformat krön/takvåning. Gatufasader ges en offentlig karaktär med en stram fasadkomposition som både utgår från god funktion och ett sammanhållet uttryck mot det offentliga rummet. Reliefverkan och omsorg i detaljer, i synnerhet i byggnadernas bottenvåning, bidrar till en inbjudande atmosfär i stadsmiljön. Tak och

takvåningar gestaltas med hög kvalitet så att byggnaderna får ett tydligt avslut och bidrar till stadens taklandskap. Kvarteren harmonierar i arkitektonisk kvalitet och kulör med sin nära omgivning och stenstadens färgskala.

Gestaltungsprinciperna syftar till att ge förutsättningar för en väl gestaltad byggd miljö som relaterar till platsen och den omgivande staden samt skapar ramar för en variation inom en helhet. De fem nya kvarteren kan betraktas som variationer inom samma arkitektoniska tema, där främst Stationskvarteret i komposition med den befintliga stationsbyggnaden utgör en symbolbyggnad.

#### *Konstruktionen ger karaktär*

Den avancerade konstruktionen som krävs för överdäckningen av spårområdet sätter sin prägel på utformningen och gestaltningen av kvarteren. Exempelvis markeras konstruktionens primärstomme i fasader och bidrar till att dela upp fasaderna i sekvenser, bryta ner skalan och skapa variation i uttrycket. Konstruktionens olika bågar är ett motiv som framhävs i kvarteren med viktiga stationsfunktioner. Detta bidrar till representativa fasader och knyter an till traditionell stationsarkitektur som stärker stationens roll och plats i staden.

#### *Sockelvåningar/bottenvåningar och entréer*

Bottenvåningar är den del av en byggnad vars innehåll och arkitektoniska gestaltning mest påverkar gatumiljön och stadslivet. Mot gator och torg ska bottenvåningarna innehålla stationsfunktioner och publika lokaler av utåtriktad karaktär och stärka den omhändertagna urbana miljö som eftersträvas i området. Bottenvåningar ska utformas med stor omsorg i detaljer och materialval med hög kvalitet, relief och struktur för att bidra till en ombonad och inbjudande atmosfär i stadsmiljön.

Överdäckningens konstruktion ger resliga bottenvåningar med en tydlig markering som framhäver övergången mellan sockel och fasad. Sockelvåningen i det södra stationskvarteret utgörs av stora glaspartier och entréer med omfattningar av trä för att bidra till en inbjudande karaktär. Stationsentréerna mot Klarabergsplan, Nils Ericsons Plan och Järnvägsträdgården accentueras med framträdande skärmtak, material av robust karaktär, ljusskyltar och belysningsarmaturer. En klocka mot Klarabergsplan blir orienterande och tydliggör stationsentrén ytterligare. Butiksentréer är indragna och bildar intima och väderskyddade nischer. Sittbänkar integreras i sockelvåningarnas fasader.

I den norra delen av området har stadskvarterens sockelvåningar en individuell gestaltning inom ramen för temat med höga markerade sockelvåningar, stora uppglasade partier, omsorgsfullt gestaltade entréer och sockel utformad med sittbänkar för vistelse. Glaspartierna i stadskvarter 1 och 2 fyller även funktionen att synliggöra stationsfunktionen och bidrar på så sätt till orienterbarhet. Kontors- och butiksentréer accentueras och ramas in av t.ex. pelare, profilerade ytor och material med relief. Kontorsentréer är mer indragna än butiksentréer och har sin individuella gestaltning i respektive stadskvarter vilket skapar variation i stadsmiljön. I vissa kvarter övergår sockelvåningen i en mezzaninvåning som markerar övergången mellan sockel och fasad.

#### *Mellandelen/ fasaden*

I samspel med omkringliggande gator och platser har fasader stor inverkan på upplevelsen av stadens rum. De bidrar med karaktär till platsen, förståelse för byggnadens funktion och till helhetsupplevelse av stadsrum genom variation, rytm och färgtoner.

Övergripande ska kvarterens fasader ges en offentlig karaktär med en stram fasadkomposition och ett sammanhållet uttryck mot de offentliga rummen. Gestaltningen inspireras både av innerstadens kvartersarkitektur och av den moderna bebyggelsen i City. Varje enskilt kvarter ska även genom sin gestaltning och uttryck bidra till en variation inom helheten.

Stationskvarteret ges en lugn utformning som i sin detaljering bryter upp, skapar dynamik och djup i fasaden. På fasaderna som möter upp de representativa stadsrummen mot Klarabergsplan och fronten mot vattnet framhävs bågmotiven i konstruktionen, vilket ger ett prominent uttryck som tydligt anknyter till traditionell järnvägsarkitektur och signalerar stationsfunktionen.

Fasaderna på stadskvarteren har fönster i varierande storlekar som är mindre i de övre våningsplanen. Olika fönsteromfattningar tillsammans material- och reliefverkan ger varje kvarter en egen karaktär. De olika fasadkomponenterna, skalorna och graden av detaljering i kompositionen bidrar till att ta ner upplevelsen av storskaligheten i bebyggelsen.

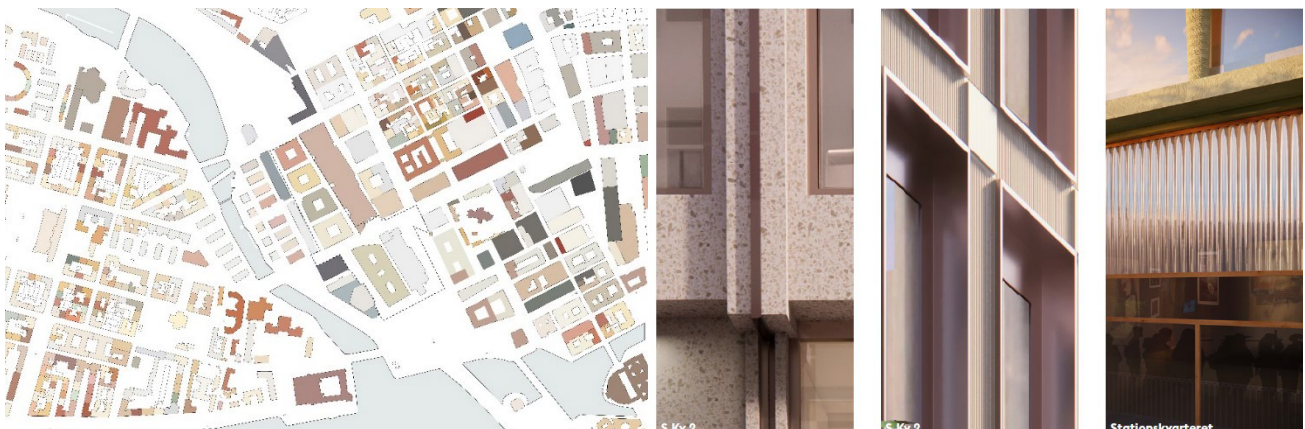
### *Taklandskap*

I enlighet med Stockholms innerstads grammatik gestaltas takfot och taklandskap med hög kvalitet och tydlighet där byggnaders avslut/krön markeras. Takvåningar och takytor utformas med tanke på hur de bidrar till stadssiluetten, stadens fronter samt samspela i mötet med omgivande bebyggelse. Gröna tak kommer behöva introduceras för att ta hänsyn till stadens riktlinjer avseende dagvattenhantering, grönytefaktor, m.m. Tekniska anläggningar som t ex solceller utformas som en medveten del av takens gestaltning. Större tekniska utrymmen ska inrymmas inom den i planen reglerade byggnadsvolymen. Mindre installationer ska placeras så att de inte är synliga från gatan.

Stationskvarterets fasad avslutas med en jämn takfot som förstärker kvarterets sammanhållna prominenta karaktär. Ovan takfoten är indragna takvåningar utformade i glas som i kontrast till fasaden ger ett lättare möte med himlen. På stadskvarteren är takfoten och takvåningarna differentierade för att skapa en variation i taklandskapet och siluetten. De indragna takvåningarna har ett lätt och varierat formspråk med stora uppglasade ytor som kontrasterar mot fasadernas mer solida gestaltning.

### *Kulörer och materialitet*

Material- och kulörupplevelsen av Stockholms bebyggelse bidrar till stadens speciella karaktär. Val av kulör och material görs med omsorg för att uppnå hög kvalitet. Hänsyn tas till hur materialen står sig över tid och verkar i stadsrummens olika skalor. I den nära skalan ska arkitekturen bidra till materialitet, taktilitet och kulörupplevelser. Färgsättningen utgår från stenstadens färgskala och harmonierar med kulörerna i sin närmaste omgivning.



Bilder ur arkitekturprogrammet. Till vänster karta över av fasaders upplevda kulörtoner inom planområdet och dess närområde. Till höger tre bilder som ger exempel på materialförslag; nr 1: Stadskvarter 2 – Terazzo möter detaljer i metall, nr 2: Stadskvarter 2 – Fiberbetong med olika textur, nr 3: Stationskvarteret – trä med inbjudande karaktärer.

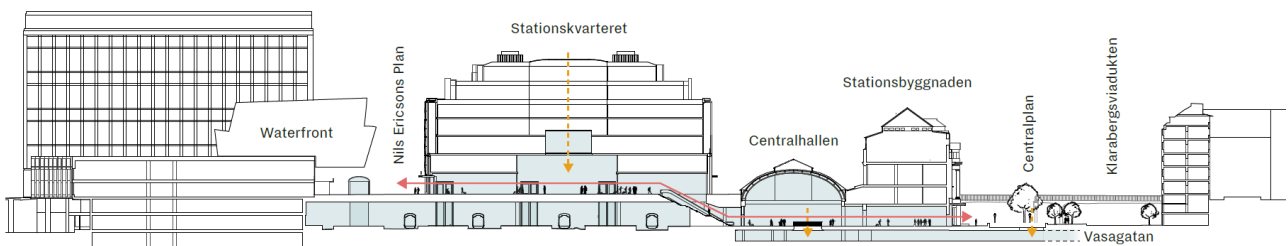


Särskild omsorg sker i valet av material och i utformningen av detaljer i sockelvåningarna för att bidra till en ombonad och inbjudande stadsmiljö. För bebyggelse som exponeras på längre avstånd ska även beaktas hur material och kulörer verkar i helheten.

### Befintlig stationsbebyggelse

Den mest utmärkande befintliga bebyggelsen inom planområdet är stationsbyggnaden från 1871 med påbyggnad från 1910 samt Centralhallen och Södra Paviljongen från 1928. Byggnaderna kommer fortsatt vara centralstationens huvudbyggnader och ambitionen i den nya Centralstaden är att de ska behålla sin framträdande roll i staden. Hänsyn till deras klassning som byggnadsminne har varit grundläggande för hur de föreslås integreras i den utvecklade stads- och stationsmiljön.

Byggnaderna är främst tänkta att fortsätta nyttjas för stationsändamål och har därmed fått användningsbestämmelse *T6 Centralstation* men kommer också kunna nyttjas för andra ändamål så länge dessa är förenliga med byggnadsminnet vilket möjliggörs genom användningen *Q Användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden*. Läs mer under rubriken *Planbestämmelser*.



Sektion genom kopplingen mellan den befintliga stationsbebyggelsen och det nya stationskvarteret. Bild: Marge Arkitekter

Byggnaderna kommer att omfamnas och inlemmas på ett varsamt sätt i den större kontext som den utökade stationsanläggningen innebär. Centralhallen kommer vara länken mellan den befintliga och den nya bebyggelsen. En koppling mellan Centralhallen och det nya stationskvarteret placeras så att en mittaxel skapas från Centralplan, vidare genom huvudentrén och den äldre bebyggelsen och in i den nya.

I norr förlängs Centralhallens välvda form med en ny volym utöver det så kallade Navet och den nya passagen under spåren. Förlängningen innebär att Centralhallens norra gavel mot Klarabergsviadukten öppnas upp. Förlängningen beskrivs mer

under rubriken *Förlängning av Centralhallen* längre ner i det här kapitlet.

Genom att Klarabergviadukten smalnas av över Vasagatan friläggs stationsbyggnadens norra fasad. Den del av fasaden som legat under bron kommer behöva återställas eftersom den tagits bort när stationsbyggnaden under 1900-talet byggts ihop med byggnader under bron.

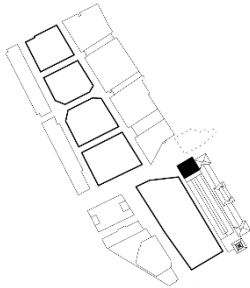
Stationsbyggnaden, Centralhallen och Södra paviljongen har i planförslaget försetts med bestämmelser som förhindrar rivning (*r*) och skyddar kulturvärdet mot förvanskning (*q*) vilket ytterligare stärker det skydd som byggnadsminnet innebär.

På stationsbyggnadens östra sida mot Centralplan finns en tillbyggnad i form en glasad restaurangveranda från tidigt 2000-tal. I planförslaget återfinns en byggrätt som möjliggör att ha kvar verandan. Byggrätten omfattas varken av användningsbestämmelse *Q* eller av egenskapsbestämmelserna *r* och *q* eftersom den inte är en del av byggnadsminnet, istället måste eventuella förändringar i verandan ta hänsyn till byggnadsminnets kulturmiljövärden vilket reglerats med en egenskapsbestämmelse om varsamhet (*k*).



Snedbild över befintliga stationsbyggnader, rödmarkerade byggnader planeras att rivas.

Den övre hallen mot Klarabergsviadukten från 1989 och den västra tillbyggnaden från 1957 planeras att rivas för att ersättas av det nya stationskvarteret, stationsgränden och en bredare infart till Nils Ericsson plan.



## Förlängning av Centralhallen

### Stationsändamål

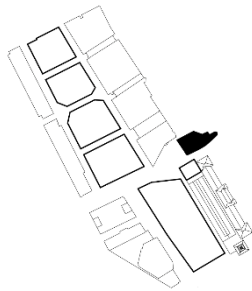
Den befintliga Centralhallen föreslås förlängas mot Klarabergsviadukten i norr med en tillbyggnad som bygger över det så kallade navet, bytespunkten mellan stationens olika transportslag. Vid den nya norra gaveln förbinder en ny utomhustrappa Klarabergsviadukten med Centralplan. De öppna ytorna och de synliga trappförbindelserna både inne och ute förbättrar stationsflödena och skapar tydligare orienterbarhet på platsen.

Tillbyggnaden ges samma valvform som den befintliga Centralhallen. Till skillnad från den befintliga den föreslås den nya förlängningen omslutas av ett glastak. Dagtid släpps ljus in genom glaset och på kvällen fungerar den upplysta bågformen som en lysande markör. Även gaveln mot den nya exteriöra trappan är uppglasad. Glastak och glasfasad skapar visuella kopplingar från Klarabergsplan rakt ner i hallen och flödet av resenärer vilket bidrar till ökad orienterbarhet.

Från Centralplan, mellan den avsmalnade bron och den befintliga stationsbyggnaden, skapas en entré rakt in i den nya förlängningen som kopplar ihop Centralplan med det nya navet.



Centralhallen och dess nya förlängning. De nya valvbågarna ska ha samma form som de befintliga valven. Bild: TMRW



## Bebyggelse under bron

### Publika lokaler



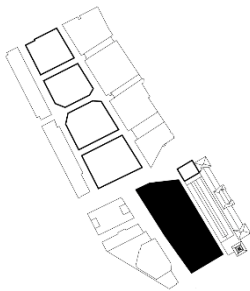
*Bebyggelsen under bron med ny entré till Radisson Hotel och till det tilltänkta cykelgaraget. Till vänster den frilagda stationsbyggnaden, Centralhallens förlängning och den nya trappan upp till Klarabergsplan. Bild: Marge Arkitekter*

Under den avsmalnade bron över Vasagatan, mellan de två nya trappkopplingarna, görs plats för nya uppglasade lokaler med entréer till både det föreslagna cykelgaraget och till Radisson Hotel som får en ny lobby mot Centralplan. Tillsammans med stationsentrén i Centralhallens förlängning bidrar de nya lokalernas verksamheter till att belysa och befolka platsen hela dygnet.

Från cykelgaraget som är tänkt att ligga i en del av hotellets nuvarande fastighet Pennfåktaren 12 skapas direkt access till stationsmiljöerna för att underlätta bytet mellan trafikslag.



*Den nya trappan på norra sidan Klarabergsviadukten. Bild: Marge Arkitekter*



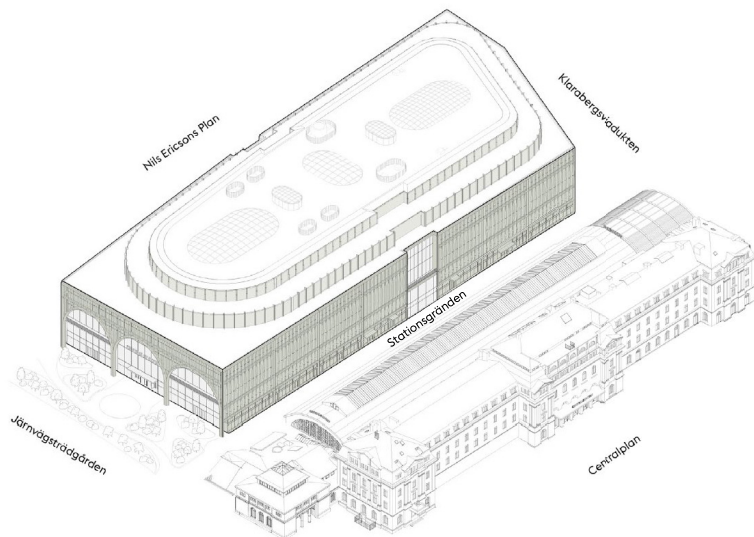
### Stationskvarteret

Bottenvåning: Stationsändamål (och publika lokaler)

Övre våningar: Centrumändmål (hotell och kontor i förslaget)

57 000 m<sup>2</sup> BTA

Det nya stationskvarteret söder om Klarbergsviadukten kommer fungera som ett komplement till den befintliga stationsbyggnaden och Centralhallen. Både i sin funktion och i sin utformning med tydliga bågar mot söder och norr stärker den stationens närvaro och roll i området, såväl fysiskt som symboliskt. Från söder syns det nya kvarteret från långt håll där det ligger vid Centralbron mellan den äldre stationsbebyggelsen och Waterfronts kongresshall (och längre väster ut Stadshuset).



*Axonometri av Stationskvarteret och den befintliga stationsbebyggelsen. Bild: Marge Arkitekter, ur arkitekturprogrammet.*

Åt öster bildar kvarteret en lugnare fond till den äldre stationsbebyggelsen. Kvarteret utformas som en tydlig egen enhet med stationsgränden som avdelare mellan gammalt och nytt. Invändigt hänger stationen samman med en gemensam mittaxel som nås från Centralplan vid stationens huvudentré, genom Centralhallen och upp i det nya stationskvarterets stationshall. Från stationshallen finns nedgångar direkt till de genomgående spårens perronger. De konstruktiva bågarna som syns i kortsidornas fasader spänner över spåren och sträcker sig genom hela stationsrummet.

Ovan stationshallen återfinns i förslaget ett hotell åt söder och kontor åt norr. Både hotellet och kontoren föreslås nås via entréer företrädesvis från Nils Ericsons plan men också från stationsgränden. Det kommer också vara möjligt att skapa entréer till hotellet och kontoren direkt från stationshallen.



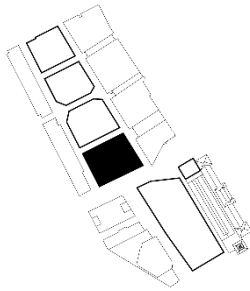
*Vy inifrån Stationskvarteret med primärstommens tydliga bågar. Vinterträdgården och Järnvägsträdgården i fonden. Bild: TMRW*

Kvarteret föreslås få en jämn takfot och krönas av två indragna våningar med terrasser som löper runt kvarteret. Terrasserna på våning sex och sju är till för både hotellet och kontorslokalerna. Taklandskapet längst upp gestaltas med vistelseytor och grönska, öppna för allmänheten och med långsträckta vyer över staden.



*Stationskvarteret sett från Klarabergstorg men sitt tydliga bågmotiv i fasaden. Till vänster syns Centralhallens förlängda valv framför den befintliga stationsbyggnaden. Bild: TMRW*

Framför den södra kortsidan anläggs en grön plats, Järnvägsträdgården, och som komplement till den föreslås stationshallen avslutas med en vinterträdgård mot söder.



### Stadskvarter 1

Bottenvåning: Stationsändmål och publika lokaler  
Övriga våningar: Centrumändmål (kontor i förslaget)  
34 000 m<sup>2</sup> BTA

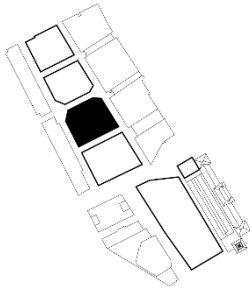
Kvarteret ligger på Klarabergsviaduktens norra sida och annonserar stadskvarterens stationsfunktioner med en stor tydlig entré mot gatan. Bågen som utgör en del av konstruktionen är synlig i fasad och ger kvarteret en platsspecifik identitet som känns igen från järnvägs- och stationsarkitektur.

Mot Terminalslingan är kvarterets bottenvåning, som i de övriga stadskvarteren, indragen. Indraget är ca 8 meter och skapar ett överhäng över hela Terminalslingans trottoar. Den fria höjden under överhänget är väl tilltagen (mer än 7 meter) och omfattar hela ”sockelvåningen” inklusive mezzaninvåning. Både indragets djup och frihöjd är reglerad genom en utformningsbestämmelse (f1). I korsningen mellan Klarabergsviadukten och Västra Järnvägs-gatan är bottenvåningens hörn avskuret för att skapa mer plats för gångflöden. Detta är reglerat med ett markreservat (x2).



Stadskvarter 1 sett från Klarabergsplan. Bild: TMRW

En stationshall löper nord-sydligt igenom kvarteret med huvudsakliga entréer mot Klarabergsviadukten och den södra kvartersgränden. Via den södra kvartersgränden kan man också nå stationshallen i nästa stadskvarter. Uppgångar från de två mest västliga perrongerna i spårområdet leder direkt upp i stationshallen. Kontoren på de övre våningarna nås från entréer mot Västra Järnvägsgatan och Terminalslingan.



## Stadskvarter 2

Bottenvåning: Stationsändmål och publika lokaler

Övriga våningar: Centrumändmål (kontor i förslaget)

32 000 m<sup>2</sup> BTA

Kvarteret som ligger mellan den södra kvartersgränden och Blekholmsgränden (den mittersta kvartersgränden), har liksom stadskvarter 1 ett bågmotiv i fasad som tydligt signalerar kvarterets stationsfunktioner dvs den stationshall i nord-sydlig riktning som löper genom kvarterets bottenvåning.

Stationshallen ligger som en förlängning av hallen i stadskvarter 1 och nås via kvartersgränderna. Uppgångar från två av perrongerna i spårområdet leder direkt upp i stationshallen. Kontoren på de övre våningarna nås från entréer mot Västra Järnvägs-gatan och Terminalslingen.

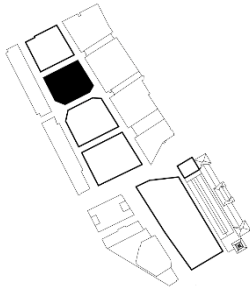
Kvarterets två nordliga hörn längs Blekholmsgränden är avfasade både mot Västra Järnvägs-gatan och mot Terminalslingen. Mot Västra Järnvägs-gatan är avfasningarna större vilket skapar möjlighet till en platsbildning, Västra Järnvägsplatsen.



Stadskvarter 2 sett från Västra Järnvägsplatsen, till vänster närmast i bild syns Stadskvarter 3. Bild: TMWR

Mot Terminalslingen är kvarterets bottenvåning, som i de övriga stadskvarteren indragen. Indraget är ca 8 meter vilket skapar ett överhäng över hela Terminalslingans trottoar. Den fria höjden under överhängen är väl tilltagen (över 7 meter) och omfattar hela ”sockelvåningen” inklusive mezzaninvåning. Både indragets djup och frihöjden är reglerad genom en utformningsbestämmelse (f1).





### Stadskvarter 3

Bottenvåning: Publika lokaler

Övriga våningar: Centrumändmål (kontor i förslaget)

27 000 m<sup>2</sup> BTA

Stadskvarter 3 är det enda av de fyra stadskvarteren som inte har någon stationsfunktion i bottenvåningen vilket är ett resultat av att inga uppgångar från perrongerna nedanför behöver komma upp genom kvarteret.

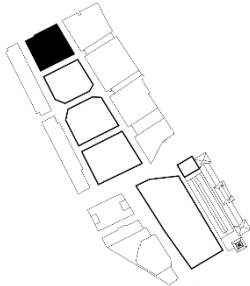
Likt stadskvarter 2 har de två hörnen mot Blekholmsgränden fasats av mot Västra Järnvägsgatan och Terminalslingan.

Avfasningarna gör att gaturummen får en variation och möjlighet till mer solljus och vistelseytor.



*Stadskvarter 3 och Västra Järnvägsplatsen. Sett från Västra Järnvägsgatan norrut. Till höger syns Stadskvarter 2 och till vänster skimtar Blekholmstorget. Bild: TMRW.*

Mot Terminalslingan är kvarterets bottenvåning, som i de övriga stadskvarteren indragen. Indraget är ca 7 meter vilket skapar ett överhäng över hela Terminalslingans trottoar. Bottenvåningen är mer indragen än den överliggande mezzaninvåningen. Således är den fria höjden högre ute mot Terminalslingan och lägre längre in vilket skapar ett trappat indrag. Både indragets djup och de två olika frihöjderna är reglerad genom utformningsbestämmelser (f1 och f2).



#### Stads kvarter 4

Bottenvåning: Stationsändmål mot Kungsbron och publika lokaler i övrigt  
Övriga våningar: Centrumändmål (kontor i förslaget)  
25 000 m<sup>2</sup> BTA

Kvarteret ligger längs Kungsbron och är det nordligaste av de fyra stads kvartererna och Centralstadens front norrifrån. Kvarterets volym har anpassats efter till sin grannbyggnad Kungsbrohuset; med ett högre tornmotiv i väst och trappas ner något mot det lägre World Trade Center/Cityterminalen i öst.

Mot Kungsbron och Terminalslingan tas en del av bottenvåningen i anspråk för stationsändamål och det är möjligt att från bottenvåningen gå direkt ner på de två mest västliga perrongerna i spårområdet under bebyggelsen.

Det indrag av sockelvåningarna mot Terminalslingan som återfinns i alla stads kvarter har ett avtagande djup i stads kvarter 4 och är som minst i korsningen mot Kungsbron. Indraget är trappat likt det i stads kvarter 3, dvs bottenvåningen är mer indragen än den överliggande mezzaninvåningen och regleras som i övriga kvarter med utformningsbestämmelser (f1 och f2). Även mot Kungsbron är sockelvåningarna indragna och ger plats för gående längs Kungsbron. Indraget regleras med ett markreservat (x2).



Stads kvarter 4 är Centralstadens front mot norr och möte med Kungsbron. Bild: TMRW

## Planbestämmelser

Användning av mark och vatten – Allmänna platser

*GATA Fordons-, gång- och cykeltrafik*

*TORG Torg*

Allmän plats inom planområdet återfinns enbart på Vasagatan (GATA) och på del av Centralplan (TORG). Övriga allmäntillgängliga gator och torgytor regleras med markreservat x och z.

Användning av mark – Kvartersmark

*C1 Centrum. Gäller inte inom användning trafik (T2-T7 och T9) om inget annat anges. I bottenvåningar tillåts endast verksamheter med publika lokaler och komplement till centrumändamål.*

*C2 Centrum. Kommersiella lokaler och garage.*

Med användningen Centrum avses all sådan verksamhet som behöver ligga centralt eller på annat sätt ska vara lätt att nå för många människor. I Centrum ingår en rad olika verksamheter som till exempel kontor, hotell, butiker, restauranger, gym, kulturverksamheter, vuxenutbildning och service. Även mindre stationsutrymmen ryms inom användningen.

Med verksamheter med publika lokaler (C1) avses lokaler för verksamheter som kan besökas av allmänheten så som butiker och liknande. Inom komplement till centrumändamål ryms t.ex. entréer och trapphus till ovanliggande verksamheter.

I användningen ingår också komplement till centrumverksamheten som till exempel teknik, lastområden och de utrymmen som behövs för de anställda.

Centrumbestämmelse C2 avser reglera befintliga lokaler under Västra Järnvägsgatan som tillhör byggnaderna på västra sidan av Västra Järnvägsgatan så som Kungsbrohuset.

*E1 Avluftning från järnväg får finnas ovan däck.*

Användningen avser möjliggöra vertikal avluftning genom bebyggelsen för att uppnå god luftkvalitet i plattformsrummet (järnvägen under däck). God luftkvalitet i plattformsrummet kan komma att uppnås på annat sätt och i sådant fall behövs inte den vertikala avluftningen tillskapas.

*Q Användning anpassad till bebyggelsens kulturvärden.*

Användning möjliggör olika användningar inom byggnadsminnets befintliga bebyggelse så länge de kan anpassas till byggnadsminnets kulturvärden och inte orsaka oacceptabel skada på dessa värden.

*R1 Konferensanläggning. Gäller ej inom användning järnväg  
T2*

Bestämmelsen reglerar den del av kongressbyggnaden som ingår i planen för att säkerställa att en äldre bestämmelse om frihöjd inte skulle försvåra förändrade markhöjder på Nils Ericsons plan.

*T1 Järnväg.*

Användningen reglerar järnvägens område under Klarabergsviadukten samt ett utrymme för rökagasevakuering och luftutjämning på Centralplan. Fordons- och gångtrafik på Klarabergsviadukten regleras med markreservat z.

*T2 Järnväg. Gäller mellan nivåer i meter över nollplanet redovisat i principsektioner A-A, B-B, C-C, D-D, E-E och F-F*

Användningen avser att reglera järnvägens område under överdäckningen inklusive delar av Citybanans utrymmen. Användningen gäller under överdäckning till ett djup som redovisas i sektionerna A-A till och med F-F. Det redovisade djupet avser perronger/spår samt tunnel inom Norrmalm 6:1 (Citybanan) och tillhörande skyddsområde.

*T3 Järnväg i tunnel mellan -49,5 och -17,0 meter under nollplanet.*

*T4 Järnväg i tunnel mellan -49,5 meter under nollplanet och marknivån.*

Användningsbestämmelserna avser att reglera Citybanans utrymmen inklusive skyddsområdet (Norrmalm 6:1). Bestämmelsen omfattar den största delen av Citybanans sträckning och anläggningar inom planen men vissa delar omfattas också av T1, T2 och T5

Användningen T4 avser specifikt att reglera en del av Citybanans utrymmen under allmän plats TORG. Bestämmelsen gäller under mark ner till -50 meter under nollplanet och upp till marknivån. Den högre övre gränsen (jämfört med T3) följer fastigheten

Norrmalm 6:1 och innefattar schaktet som leder från järnvägstunneln till utsläppspunkten för rökgasutveckling och luftutjämning på centralplan (T1).

*T5 Järnvägsändamål. Teknik, tunnlar och angöringsgarage under däck/under mark för järnväg och ovanliggande centrumverksamheter. Gäller mellan nivåer i meter över nollplanet redovisat i principsektioner A-A, B-B, C-C, och D-D*

Användningen avser möjliggöra verksamhet under Västra Järnvägsgränd och under del av byggnaderna i stads kvarter 1-4. Området ska kunna nyttjas både för järnvägens behov (i det ingår även Citybanans behov) så som angöringstunnlar, transformatorstationer och annan teknik samt för angöring och service till verksamheterna i de ovanliggande centrumbyggnaderna. Järnvägens behov har företräde.

*T6 Centralstation. Centrumändamål tillåts om det är förenligt med stationsfunktionen.*

Användningen avser centralstationens funktion som trafikknutpunkt med en stor blandning av resenärsservice och järnvägens behov av kompletterande utrymmen som teknik och utrymning. Bestämmelsen omfattar den äldre befintliga centralstationens stationsbyggnad, centralhall samt byggnadsutrymmen under Klarabergsviadukten samt även mindre nya tillägg som inte omfattas av T3 och mindre del av perrong i anslutning till byggnader.

Med tillägget ”Centrumändamål tillåts om det är förenligt med stationsfunktionen” avses även centrumverksamheter som inte är direkt knutna till järnvägen, t.ex. bank eller fristående kontor.

*T7 Centralstation i bottenvåning ovan däck.  
Centrumändamål får finnas i form av verksamheter med publika lokaler och komplement till centrumändamål*

Användningen avser centralstationens funktion i den tillkommande bebyggelsens bottenvåningar. Med bottenvåningar avses våningsplan ovan däck dvs. i nivå med Klarabergsviaduktens och Kungsbronsgatemark. Bestämmelsen avses innefatta centralstationens funktion som trafikknutpunkt med en stor blandning av resenärsservice och järnvägens behov av kompletterande utrymmen som teknik och utrymning.

Med publika lokaler för centrumändamål avses lokaler för verksamheter som kan besökas av allmänheten så som butiker och liknande. Inom komplement till centrumändamål ryms t.ex. entréer och trapphus till ovanliggande verksamheter.

Stationsändamålet och dess behov avses ha företräde.

*T8 Bussterminal och angöring till kvarteret öster om Terminalslingan.*

*T9 Bussterminal från däckets överkant till 4,7 meter ovan däck.*

Användningen bussterminal i T8 och T9 avser busstrafik med hållplatser på Terminalslingan. Tillägget om angöring i bestämmelse T8 avser möjliggöra angöring för bilar och leveransfordon till fastigheten Terminalen 3 (World Trade Center).

Användningen T9 avser specifikt det öppna utrymmet utmed Terminalslingan under byggnaderna i stadskvarter 1-4 upp till en höjd om 4,7 meter ovanför däckets markyta och omfattar hållplatser och andra utrymmen för busstrafikens behov. Bestämmelsen reglerar inte utdragningarnas byggrätt och utformning – det görs genom utformningsbestämmelser f1 och f2.

Uppgångar från underliggande järnvägsplattformar får finnas.

#### Allmänna platsers anordnande

*bro Bro*

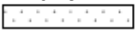
Bestämmelsen bro avser reglera samt på kartan illustrera Klarabergsviaduktens bro över Vasagatan.

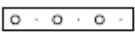
*Schaktning, tillförsel av jordlaster, trädplantering, dränerande ingrepp, sprängning, pålning, borrar eller dylikt får inte utföras på sådant sätt att olägenhet för tunnlarnas (T3 och T4) bestånd, drift eller brukande uppstår.*

*Inga ingrepp i underjorden under T2, T3 och T4 får ske med undantag för anläggningar med allmännyttiga ändamål.*

Bestämmelserna avser skydda Citybanans anläggningar från ingrepp från ovanliggande verksamhet (allmän plats) samt skydda järnvägsanläggningarna genom att omöjliggöra ingrepp under anläggning annat än för allmännyttiga ändamål.

**Kvartersmarkens anordnande – Begränsning av markens utnyttjande**

 *Byggnad får inte uppföras.*

 *Marken får byggas under och över med körbart bjälklag. Ovan detta får byggnad inte uppföras.*

Inom område markerat med prickar får inte byggnader uppföras. Område markerat med ring- och prick får endast bebyggas med byggnadsverk som förses med körbart bjälklag. Bestämmelsen reglerar både byggnadsverk under Centralplan och över spårområdet (överdäckningen)

Begränsningen av markens bebyggelse avser tillsammans med höjdbestämmelser och utformningsbestämmelser f1-f6 och f8 reglera bebyggelsens omfattning.

**Kvartersmarkens anordnande – Höjd på byggnadsverk**  
*Högsta totalhöjd i meter över nollplanet.*

Bestämmelsen om högsta totalhöjd återfinns i plankartan på befintlig verandautbyggnad framför den äldre stationsbyggnaden längs med Centralplan, på anläggningen för rökgasevakivering och luftutjämning från Citybanan på Centralplan samt på den del av Waterfronts kongressbyggnaden som är med i planen. Bestämmelsen avser reglera högsta punkten på de respektive byggnadsverken. För verandan bedöms bestämmelsen lämplig för att inte möjliggöra teknik eller annat på verandataket som skulle kunna skymma/inkräkta menligt på byggnadsminnet. För Citybanans tekniska anläggning bedöms totalhöjd lämplig då det rör sig om ett annat byggnadsverk än en byggnad vilken skulle kunna utföras utan regelrätt tak. För Waterfront har totalhöjd valts för att överensstämma med hur övriga del av byggnaden är reglerad i gällande plan (justerat med hänsyn till att staden bytt höjdsystem från RH00 till RH2000).

*Högsta nockhöjd i meter över nollplanet. Takfotshöjden får inte överskrida tillåten nockhöjd.*

Alla tillkommande byggrätter inom planen har försetts med bestämmelse om högsta nockhöjd. Med nockhöjd avses takets högsta höjd. Utöver att höjdbestämmelsen reglerar bebyggelsens omfattning avses den också reglera bebyggelsens höjd så att den anpassas till omgivningen och tar hänsyn till riksintresset för kulturmiljö. Med formuleringen *Takfotshöjden får inte överskrida tillåten nockhöjd* avses också att reglera att upplevda höjden från gatan inte överskrider nockhöjden, den angivna höjden har därför anpassats så att den också omfattar mindre

sarger och liknande i fasadliv. Höjdbegränsning är viktig för byggrätternas lämplighet i förhållande till stadssiluetten.

#### *Högsta byggnadshöjd i meter över nollplanet.*

Bestämmelsen om högsta totalhöjd återfinns i plankartan på den del av Pennfåktaren 12/Radisson Hotel som ingår i planen. Byggnadshöjd har valts som höjdbestämmelse för att överensstämja med hur övriga del av byggnaden är reglerad i gällande plan (justerat med hänsyn till att staden bytt höjdsystem från RH00 till RH2000).

#### *Högsta bjälklagshöjd i meter över nollplanet*

Bestämmelsen begränsar höjden på stationsgränden, kvartersgränderna och Järnvägsträdgårdens bjälklag. Utöver höjden tillåts jord och annan överbyggnad samt kanter, sittbara murar och liknade.

På stationsgränden kombineras bestämmelsen med bestämmelse m2 som reglerar att marken ska kunna ta emot en angiven mängd skyfallsvatten vilket troligen kommer innebära att markhöjden åtminstone på vissa ställen behöver vara lägre än angiven högsta tillåtna bjälklagshöjd. Markytorna ovan bjälklagen bör också anpassas så att de kan ansluta till kringliggande markhöjder.



*Illustration 1 förenklad. Bestämmelsen om tekniska utrymmen och installationer gäller inom rödmarkerade byggnadskvarter.*

*Tekniska utrymmen ska inrymmas inom angiven byggnadsvolym. Tekniska installationer på tak får uppföras med en högsta höjd om 1,5 meter över angiven nockhöjd och placerade minst 3,0 meter från fasad. Bestämmelsen gäller inom byggnadskvarter markerade i illustration 1.*

*Räcken ska vara indragna från fasad. Bestämmelsen gäller inom byggnadskvarter markerade i illustration 1.*

Bestämmelsen om tekniska utrymmen avser att reglera att rum/utrymmen för teknik håller sig inom de byggnadsvolymer som planen medger medan bestämmelsen om tekniska installationer avser reglera mindre installationer på tak så som ventilationsdon, solcellspaneler och rökgasevakuumering. Avståndet från fasad för tekniska installationer är satt så att installationerna inte ska synas från gata och tydligt underordna sig byggnadsvolymer.

Bestämmelsen om räcken avser reglera räcken på terrasser och tak. Räcken ska genom att vara indragna från fasad tydligt vara



skilda från fasaden och inte kunna läsas som en förlängning av den samma.

Bestämmelserna avser reglera teknik och räcken på stationskvarteret och stadskvarterens tak.

#### Kvartersmarkens anordnande – Utformning

- f1* Byggnad får kraga ut över däckets med en lägsta underkant av +19,8 meter över nollplanet. Lutande stag får finnas därunder enligt illustration 2.
- f2* Byggnad får kraga ut över däckets med en lägsta underkant av +16,5 meter över nollplanet enligt illustration 3.

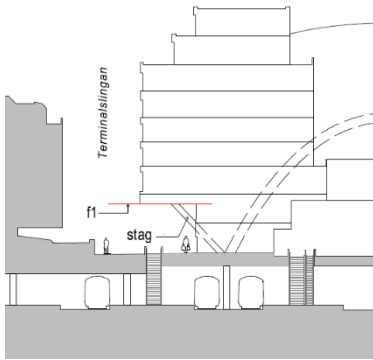


Illustration 2, en sektion genom stadskvarter 1 som förtydligar utformningsbestämmelse f1

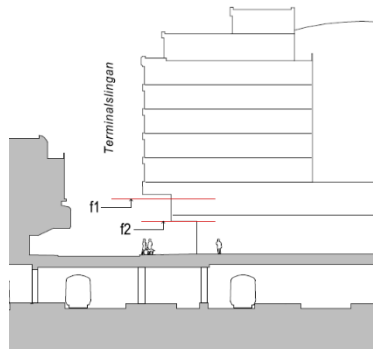


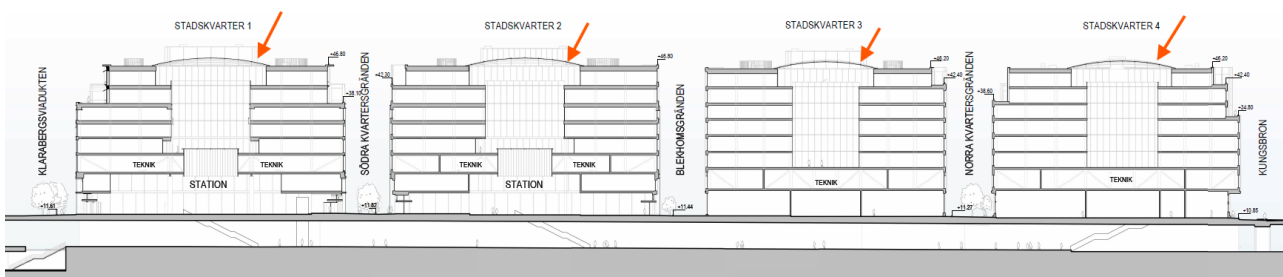
Illustration 3, en sektion genom stadskvarter 3 som visar utformningsbestämmelse f1 och f2.

Bestämmelsen f1 avser reglera ett indrag av de lägre våningarna i stadskvarter 1-4 mot Terminalslingen genom att reglera lägsta underkant på ovanliggande icke indragna våningar. Snedställda delar av stomme/konstruktion (stag) tillåts under den angivna lägsta underkantshöjden.

I stadskvarter 3 och 4 kombineras bestämmelse f1 och f2 med avsikten att reglera ett trappat indrag. Bestämmelsen f2 avser reglera ett indrag av bottenvåningen i stadskvarter 3 och 4 mot Terminalslingen.

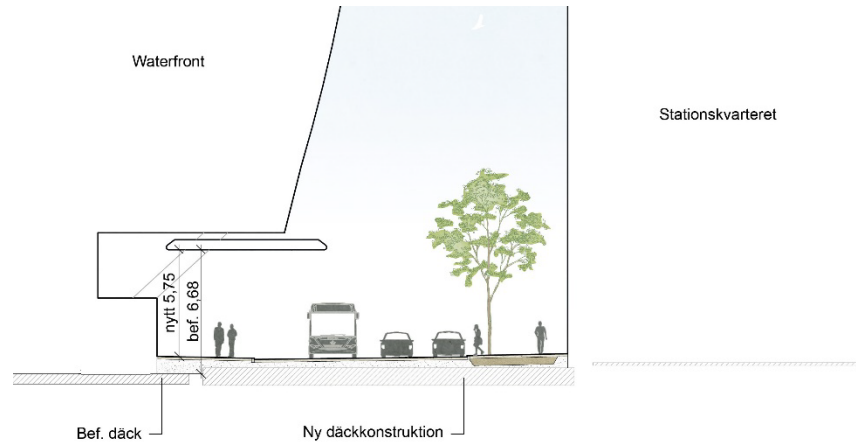
- f3* Högsta nockhöjd får överskridas med högst 1,7 meter av glastak som är placerade minst 12 meter från fasad.
- f4* Högsta nockhöjd får överskridas med högst 0,7 meter av glastak som är placerade minst 12 meter från fasad.

Bestämmelsen f3 gäller stadskvarter 1-4 och bestämmelsen f4 gäller stationskvarteret. De avser möjliggöra glastak över innergårdar. För att möjliggöra avrinning av glastaken tillåts dessa glastak 1,7 meter respektive 0,7 meter över högsta nockhöjd på kringliggande tak.



Längdsektion från söder till norr genom stadskvarteren. Glastaken som omfattas av f3 pekats ut med orange pil.

- f5 Byggnad för konferensanläggning får kraga ut över däckets med en fri höjd av minst 5,75 meter*



*Sektion genom Waterfront/Kongressbyggnaden och Nils Ericsons plan som visar hur ny däckkonstruktionen kan komma att ligga högre än befintligt.*

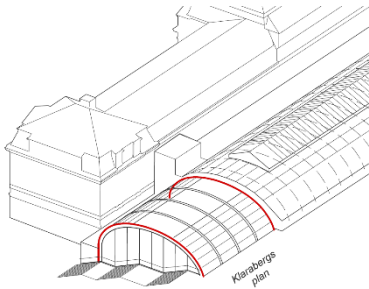
Bestämmelsen återfinns vid Nils Ericsons plan i den södra delen av planområdet inom användningen R1 och reglerar byggrätten inom användningsområdet så att den bara medger en överkragande byggnadsvolym. Den angivna frihöjden är lägre än i tidigare gällande plan, den sänkta höjden möjliggör en mindre höjning av kördäckets markhöjd utan att den överkragande byggnaden blir planstridig. Höjningen av kördäcket möjliggörs för att anpassa höjden till tillkommande överdäckning och stationskvarterets bottenvåning. Med däck menas Nils Ericsons plans överdäckning av spårområdet.

- f6 Byggnad för centrumändamål får kraga ut över däckets med en lägsta underkant av 19,8 meter över nollplanet. Byggnad för hiss från spårområde får finnas med högsta nockhöjd +16,2 över nollplanet.*
- f7 Byggnad för konferensanläggning får kraga ut över däckets med en fri höjd av minst 5,75 meter. Byggnad för hiss från spårområde får finnas med högsta nockhöjd +16,3 över nollplanet.*

Bestämmelsen f6 reglerar samma överkragning som bestämmelse f1 och bestämmelsen f7 reglerar samma överkragning som bestämmelse f5 men bestämmelserna möjliggör även att tillkommande byggnad för hiss från spårområdet/perronger tillåts byggas under överkragningen.

*f8 Taken ska utformas välvda och följa trappa/rulltrappas lutning enligt illustration 4.*

Bestämmelse f8 ligger inom byggrättsområden som avsatts för att möjliggöra mindre byggnader för uppgångar (rulltrappa/trapp) från spårområdet/perronger. Bestämmelsen avser begränsa byggnadsvolymerens form och storlek tillsammans med angiven nockhöjd.



*Illustration 5 som illustrerar utformningsbestämmelse f9.*

*f9 Byggnaden ska i volym utformas som en förlängning av den befintliga Centralhallen med samma form på takvalv enligt illustration 5*

Bestämmelsen gäller för byggrätt som avsatts för en tillkommande volym som ska förlänga befintlig centralhall och reglerar att den nya byggnadsvolymen får samma form som den befintliga och upplevs just som en förlängning genom att takvalven ges samma form. Förlängningen föreslås göras med glastak och takformen externt kommer därför skilja sig något mellan den äldre och tillkommande delen externt. Takvalven vars form ska följas är synliga invändigt i befintlig centralhall.

*f10 Byggnaden ska utformas med hänsyn till byggnadsminnet.*

Bestämmelsen gäller för den tillbyggda verandan framför stationsbyggnaden ut mot Centralplan och har som syfte att tillbyggnaden ska underordna sig byggnadsminnet och utformas så att den tar hänsyn till kulturmiljövärdena hos det anslutande byggnadsminnet (Centralstationen).

*Bebyggelsen ska i huvudsak utformas i enlighet med illustrationer och gestaltungsprinciper i planens arkitekturprogram.*

Bestämmelsen avser säkra förslagets kvalitet vid genomförandet.

**Kvartersmarkens anordnande – Utförande**

*Schaktning, tillförsel av jordlaster, trädplantering, dränerande ingrepp, sprängning, pålning, borrhning eller dylikt får inte utföras på sådant sätt att tunnlar (T3) påverkas negativt.*

*Inga ingrepp i underjorden under T2 och T3 får ske med undantag för anläggningar med allmännyttiga ändamål.*

Bestämmelserna avser skydda Citybanans anläggningar från ingrepp från ovanliggande verksamheter samt skydda Citybanans anläggning genom att omöjliggöra ingrepp under anläggning annat än för allmännyttiga ändamål.



Illustration 1 förenklad. Bestämmelsen om takens utförande gäller inom rödmarkerade byggnadskvarter.

*För de byggnadskvarter som markerats i illustration 1 gäller att taken ska utföras så att dagvatten fördröjs och renas.*

Bestämmelsen om att taken ska utföras på ett sådant sätt att dagvatten tas om hand gäller tillkommande bebyggelse (stationskvarteret och stadskvarter 1-4) och avser säkerställa att dagvatten renas och fördröjs på taken. I dagvattenutredningen föreslås att taken förses med viss del gröna tak samt att det renande och fördröjande substratet för dessa gröna tak även återfinns under t.ex. terrasser och solcellspaneler. Avsikten är att miljö kvalitetsnormer för recipienterna inte ska överskridas. Läs mer under rubriken *Teknisk försörjning Dagvatten*.

Konstruktionen av byggnaderna ska anpassas efter åtgärderna på taken och åtgärderna ska rymmas inom medgiven byggnadsvolym dvs. övriga delar av byggnadsvolymer ska anpassas så att åtgärder får plats inom angiven byggrätt.

**Kvartersmarkens anordnande – Markens anordnande och vegetation**

+0,0 *Föreskriven höjd över nollplanet.*

(d)+0,0 *Föreskriven höjd över nollplanet för markytan ovan däck.*

Markhöjder anges på plankartan både för mark i nivå med Vasagatan och för markytan på gator och platser ovanpå överdäckningen eftersom alla dessa ytor kommer behöva ansluta till kringliggande gatumark. Bestämmelsens syfte är också att till viss del reglera avrinning och tillgänglighet.

För att tydliggöra om de angivna höjderna gäller marknivå eller däcknivå har de senare tillfogats prefixet (d).

**Kvartersmarkens anordnande – Skydd av kulturvärden**

*q Byggnadens kulturvärden får inte förvanskas.*

Bestämmelsen omfattar befintlig stationsbyggnad, centralhall samt den södra paviljongen och avser skydda byggnadernas kulturmiljövärde. Delar av byggnaderna som inte är av betydelse för kulturmiljövärdet får ändras. Byggnaderna är del av ett enskilt byggnadsminne enligt kulturmiljölagen (KML) se mer under Kulturmiljö.

**Kvartersmarkens anordnande – Rivningsförbud**

*r Byggnaden får inte rivas.*

Bestämmelsen omfattar befintlig stationsbyggnad, centralhall samt den södra paviljongen och avser skydda byggnaderna från att rivas. Byggnaderna är del av ett enskilt byggnadsminne enligt kulturmiljölagen (KML) se mer under Kulturmiljö. Delar av byggnaderna som inte är av betydelse för kulturmiljövärdet får tas bort om detta inte bedöms förvanska värdet, det kan t.ex. gälla senare tillkomna tekniska anläggningar och tillägg.

**Kvartersmarkens anordnande – Skydd mot störning**

*m1 Friskluftsintag ska placeras på sida som inte vetter mot spårområdet tunnelmynning, alternativt på byggnadens tak, vända bort från tunnelmynningen. Utrymning från byggnad ska kunna ske mot sida som inte vetter mot spårområdet tunnelmynning. Fasad som vetter mot spårområdet tunnelmynning utförs i obrännbart material, i lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och andra glaspartier i fasad som vetter mot spårområdet utförs i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster får vara öppningsbara.*

Bestämmelsen avser att minska risken vid brand och explosion i spårområdet och gäller för stadskvarter 4 då avståndet mellan Kungsbrons kant inte skapar tillräckligt avstånd mellan tunnelmynning och bebyggelse för att kunna hantera riskerna utan dessa krav.

*m2 Den totala ytan som omfattas av m2 ska utformas så att den rymmer en fördröjningsvolym om 290 kubikmeter vatten vid skyfall.*

Bestämmelsen gäller på stationsgränden och avser reglera att gränden utformas så att 290 m<sup>3</sup> ytavrinnande skyfallsvatten tillfälligt kan magasineras på ytan. Hela grändens längd får användas för att uppnå bestämmelsen. För att inte med markhöjd oavsiktligt hindra att åtgärden kan utföras har gränden inte fått bestämmelse om markhöjd utan istället en tilltagen bestämmelse om högsta tillåtna bjälklagshöjd som reglering av byggrättens volym. För att uppnå volymen kommer bjälklagshöjden troligen behöva vara lägre än den högst tillåtna på majoriteten eller hela gränden

*Däcket och dess ovanliggande byggnader ska utföras med en robust konstruktion i enlighet med planbeskrivningen del 2- Dimensionering av dynamisk explosionslast.*

Bestämmelsen avser reglera konstruktionens robusthet i överdäckningen och den nya bebyggelsen för att hantera de risker som en explosion i spårområdet kan komma att innebära. Bestämmelsen tydliggörs i den sekretessbelagda delen av planbeskrivningen: *Planbeskrivning del 2 - Dimensionering för dynamisk explosionslast.*

*Byggnader ska grundläggas och utföras så att komfortvägd vibrationsnivå i rum för vila/övernattning inte överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage mer än 5 gånger per dygn och aldrig överskrider 0,7 mm/s.*

*Byggnader ska grundläggas och utföras så att komfortvägd vibrationsnivå i rum för kontorsverksamhet och liknande inte överskrider 0,4 mm/s vid tågpassage mer än 5 gånger per dygn och aldrig överskrider 1,0 mm/s.*

Bestämmelsen avser reglera vibrationsnivåerna i de rum som används för vila/övernattning (t.ex. hotellrum) och kontorsverksamheter och liknande (kontor, konferensrum etc.) men gäller inte för övriga rum som restauranger, butiker eller vänthallar och utrymmen som teknikrum, trapphus och toaletter och andra liknande. Om åtgärder görs vid eller i anslutning till vibrationskällan kan behov av ytterligare åtgärder i konstruktionen minskas eller undvikas så länge de angivna nivåerna inte överskrids i bebyggelsen.

*För de byggnadskvarter som markerats i illustration 1 gäller att taken ska utformas så att byggnaderna rymmer den fördröjningsvolym vid skyfall (100års regn med klimatfaktor 1,25) som anges i illustration 1.*

Bestämmelsen gäller tillkommande bebyggelse (stationskvarteret och stadskvarter 1-4) och avser minska mängden skyfallsvatten i gatumark. Konstruktionen av byggnaderna ska anpassas efter vattenvolymer och deras vikt. Byggnadernas tak ska utformas så att volymerna kan fördröjas på taken eller på annat sätt inom byggnadsvolymer.

De volymer ska rymmas är:

Stationskvarteret	344 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 1	190 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 2	238 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 3	195 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 4	191 m <sup>3</sup>

Hänsyn måste tas till att vattenmängderna faktiskt kan hanteras under ett skyfall och att eventuell omledning av vattnet mellan delar av taket eller byggnaden är dimensionerad efter förväntade flöden. Åtgärderna för att omhänderta volymerna ska rymmas inom medgiven byggnadsvolym dvs. övriga delar av byggnadsvolymen ska anpassas så att åtgärder får plats inom angiven byggrätt.

*Plattformsrummet inom T1 och T2 ska förses med ett fast släcksystem som begränsar effektutvecklingen vid tågbrand.*

Bestämmelsen innebär att ett fast släcksystem avsett för järnvägstrafik ska finnas inom angivna områden för att begränsa effektutvecklingen i händelse av en tågbrand, dämpa spridning av en brand, minska temperaturökning och fördröja tiden till att kritiska förhållanden kan uppkomma i plattformsrummet.

Administrativa bestämmelser – Markreservat för allmännyttiga ändamål

- t1 Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig spårtunnel för tunnelbana. Gäller från -11 meter under nollplanet och nedåt.*
- t2 Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig spårtunnel och andra anläggningar för tunnelbana. Gäller under marknivån.*

Markreservaten avser bekräfta befintlig tunnelbana; t1 återfinns i planens norra del (korsar spårområdet) och avser tunnelbanans blå linje, t2 återfinns i planens södra del (under centralplan) och avser tunnelbanans röda och gröna linje.

- x1 Markytan ovan däckets ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik.*
- x2 Markytan ovan däckets ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik till en fri höjd om minst 4,5 meter*
- x3 Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik i nivå med Vasagatan.*
- x4 Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik i trappa.*

Bestämmelserna avser säkerställa allmänhetens tillträde till platser och gångstråk på kvartersmark. Om även fordonstrafik ska tillåtas används istället markreservat z.

x1 och x3 skiljer sig åt genom att de reglerar åtkomst på olika nivåer inom planområdet.

Bestämmelsen x2 återfinns i hörnet Klarabergsviadukten/Västra Järnvägsgatan och avser reglera att bebyggelsens hörn ska vara avskuret så att trottoar kan breddas.

Bestämmelsen x4 avser säkerställa att allmännyttig koppling för gående mellan däcknivån och underliggande gatunivå.

*z Marken ovan däckets ska vara tillgänglig för allmännyttig trafik.*

Bestämmelsen avser säkerställa den allmännyttiga gång-, cykel- och fordonstrafiken på Klarabergsviadukten. Den del av viadukten som går över Vasagatan är allmän plats, GATA.

Administrativa bestämmelser – Strandskydd

*a Strandskydd upphävs inom området enligt 4 kap. 17 § PBL.*

Bestämmelsens syfte är att upphäva det strandskydd som återinträder när gällande planer ersätts av ny plan. Läs mer i kapitlet *Konsekvenser* under rubriken *Strandskydd*.

Administrativa bestämmelser – Genomförandetid

*Genomförandetiden slutar 15 år efter det att planen har fått laga kraft.*



### **Trafik**

Planförslaget bygger vidare på befintlig gatustruktur och medför en omgestaltning av gatorna i en mer attraktiv och hållbar riktning mot en stadsmiljö som främjar stadslivet. Gående, cyklister och busstrafiken ges en högre prioritet. Konkret innebär detta att biltrafiken begränsas till förmån för övriga trafikslag. Detta är tydligast i områdets centrala delar där förslaget medför ytterligare begränsningar för biltrafiken på Klarabergsviadukten och norra Centralplan. Med detta skapas möjlighet för centrala platser med höga vistelsevärden på Norra Centralplan och "Klarabergsplan".

Befintliga gator inom planområdet kommer finnas kvar och kompletteras med gränder för framför allt gående.

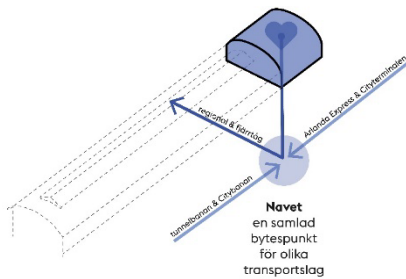
Klarabergsviadukten och Kungsbron utgör även fortsättningsvis de huvudsakliga kopplingarna i öst/västlig riktning. Genom att spårområdet överdäckas skapas nya gångkopplingar som tidigare inte funnits. Ett nytt gångstråk i nord-sydlig riktning skapas av att Nils Ericsons plan och Vattugatan/Centralbron kopplas ihop i söder och överdäckningen av det norra spårområdet mellan Klarabergsviadukten och Kungsgatan ger möjlighet till en genkoppling mellan Blekholmstorget och Terminalslingan.

Över Centralplan och Vasagatan smalnas Klarabergsviadukten av från söder vilket gör att den öppna ytan på centralplan blir större och får visuell kontakt med Klarabergsplan. Detta innebär också att man kan nå centralstationens nya nav i förlängningen av Centralhallen direkt från Centralplans norra del. Nya öppna trappkopplingar söder och norr om den avsmalnade Klarabergsviadukten ger förbättrade och tryggare kopplingar mellan den övre nivån på Klarabergsviadukten och den nedre nivån på Centralplan/Vasagatan.

Nedan följer en översiktlig beskrivning av detaljplanens påverkan på de olika trafikslagen. Mer detaljerade beskrivningar finns i detaljplanens Trafik-PM.

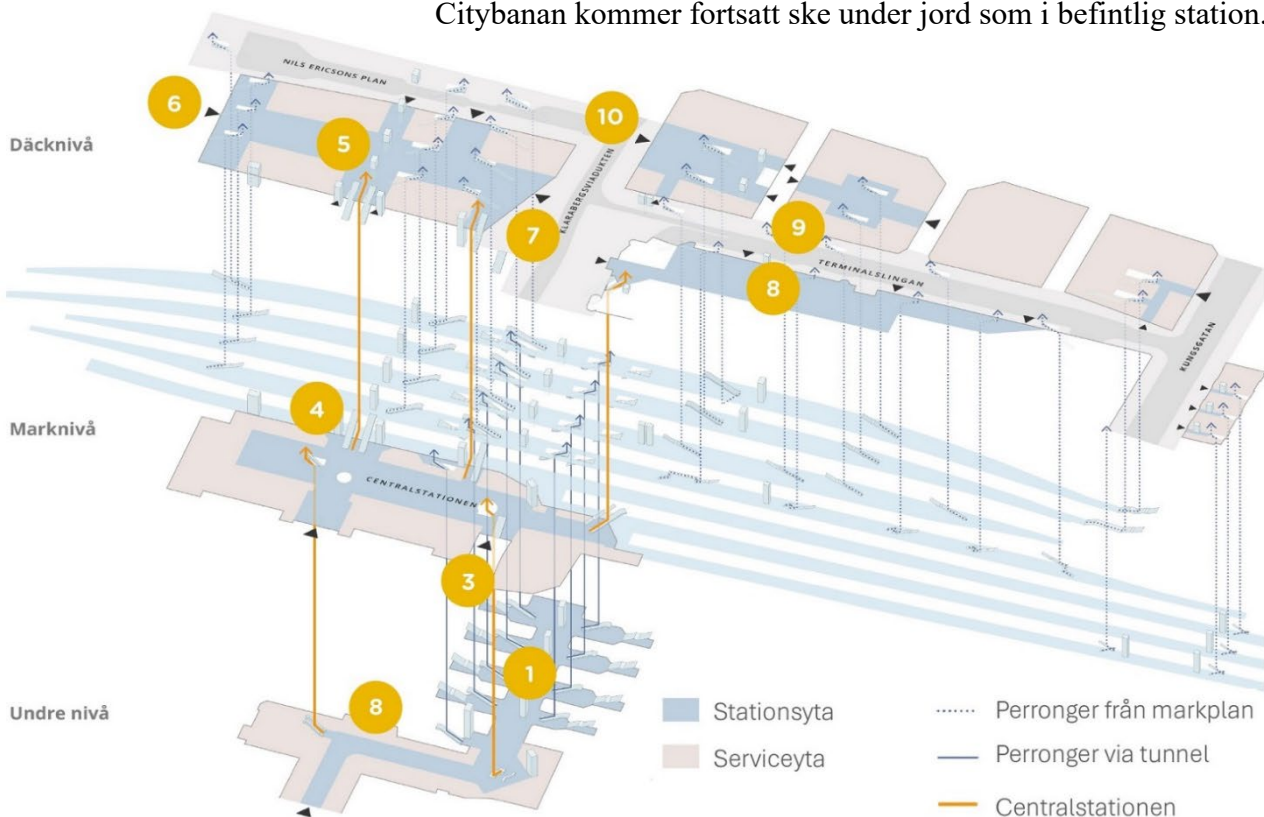
### **Järnväg**

Tågtrafiken via Stockholm C beräknas öka och spårområdet behöver anpassas för att kunna hantera ökade tåg- och resenärsmängder. Det behöver och kan göras även utan en planändring och ses därför som en förutsättning för planen och inte en del av planförslaget. Trafikverket har tagit fram en ny spårplan med nya plattformslägen, denna beskrivs i kapitlet *Förutsättning* under rubriken *Trafik*.



Detaljplanen har ändå betydelse för järnvägstrafiken då den möjliggör en utbyggd stationsfunktion som anpassas efter den nya spårplanen och de ökade resenärsmängderna. Stationsfunktionen (det vill säga upp- och nedgångar till plattsformsrummet, väntsalrar, kommunikationsytor och resenärsservice som butiker, kaféer, bagageförvaring etc.) ovan spåren utökas betydligt jämfört med idag både på den norra och på den södra sidan av Klarabergsviadukten vilket speglar plattformarnas förlängning.

Den nya förbindelsegången under spåren, som ersätter dagens förbindelsegång, planeras ligga strax söder om Klarabergsviadukten och kommer nås från ett lyftpaket med hissar och trappor/rulltrappor i den förlängda Centralhallen. Lyftpaketet och kopplingarna blir den nya stationens centrala bytespunkt; *Navet*. Navet kopplar ihop olika transportslag såsom tunnelbanan, regional- och fjärrtåg, Arlanda Express, Cityterminalen och Citybanan. Kopplingar till tunnelbanan och Citybanan kommer fortsatt ske under jord som i befintlig station.



Översiktlig figur som visar framtida stationsytor, entréer och kopplingar mellan nivåer. Navet med den nya förbindelsegången (1) Entréerna från Centralplan (3) och Klarabergsviadukten (7). Den befintliga Centralhallen kopplas ihop (4) med en ny stor stationshall (5) i stationskvarteret från vilken man kan gå direkt ner på genomgångsplattformarna. Stationshallen får också en entré från järnvägsträdgården (6) i söder. Från några plattformar kommer man upp i stationshallar i stadskvarteren, den största av dessa hallar ligger i Stadskvarter 1 och får en huvudentré (10) från Klarabergsviadukten. Från vissa perronger kommer man upp direkt upp i Cityterminalen (8) eller i gatumiljö t.ex. på Terminalslingan (9). Bild: Ramboll, ur Trafik PM

## Gångtrafik

Planförslaget medför betydande förbättringar för gångtrafikanter att röra sig i området. Ytor för gående utökas liksom områdets orienterbarhet. Överdäckningens kvartersstruktur skapar en större finmaskighet för gångtrafiken med flera nya möjligheter att röra sig över vad som idag är ett öppet spår område, t.ex. mellan Terminalslingan och Västra Järnvägsgatan. Med Stationsrummens invändiga gångstråk i kvarteren ökar finmaskigheten för gående än mer.



Föreslagen gångstruktur i planförslaget Bild: Ramboll, ur Trafik PM

En koppling mellan Vattugatans förlängning och planområdet tillkommer i söder. Tillsammans med trappan från Centralplan (som föreslås byggas om för att få en mer attraktiv utformning) och trappan ner till kajen vid Klara sjö skapar det nya rörelsemönster i den södra delen av planområdet när Vattugatan och kajområdet kopplas ihop med Nils Ericsson plan, den nya Järnvägsträdgården och Stationsgränden. Detta gör även att ett nytt gångstråk i nord-sydlig riktning kan skapas genom området i gröna gaturum längs Nils Ericssons plan och Västra Järnvägsgatan.

Fler och förbättrade kopplingar mellan planområdets olika nivåer skapas också med nya allmänt tillgängliga trappor mellan Klarabergsviadukten och Centralplan och trappan mellan Centralplan och Vattugatan föreslås byggas om för att få en mer

attraktiv utformning. De nya trappkopplingarna ska vara tydliga så att de underlättar orienterbarheten i området.

I samband med genomförandet av den pågående planen för närliggande pågående detaljplanen för Klara City View (se under kapitlet *Inledning*, rubriken *Plandata/Pågående detaljplaner i området*) planeras en ny tillgänglig gång- och cykelbro anläggas mellan stadshusbron och Klarabergsviadukten. Bron innebär att en ny koppling skapas för gående och cyklister och bedöms få en stor positiv påverkan på möjligheten att röra sig i området. I anslutning till den nya byggnaden föreslås även en generös trappa mellan Klarabergsviadukten och kajen vid Klara sjö.

Nya lyftpaket (trappor/rulltrappor/hissar) från plattformarna leder på vissa ställen ut direkt till de ovanliggande gatorna och tillsammans med en mångfald av nya entréer till både stationen och andra verksamheter kommer detta sprida ut gångflödena över planområdet i högre utsträckning än idag. Det kommer bidra till att platser som idag har relativt låga gångflöden befolkas i högre utsträckning, till exempel Nils Ericsons plan och Terminalslingan.

Gångflödena beräknas öka i alla delar av planområdet, som exempel beräknas de nya trappkopplingarna mellan Centralplan och Klarabergsviadukten användas av runt 17 000 personer dagligen.

#### Cykel och cykelparkering

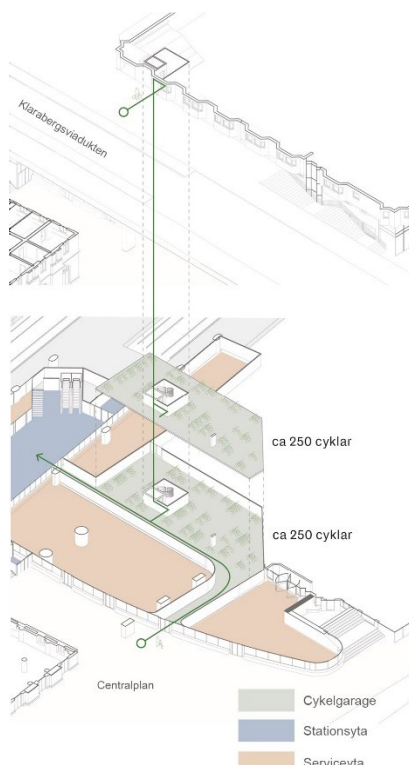
Planförslaget innebär att cykelinfrastrukturen förbättras även om inga nya kopplingar för cykel skapas inom området. I närområdet planeras dock en ny gång- och cykelbro vid Klara City View som kommer skapa en ny koppling ner till kajnivån (se ovan). Förbättringarna inom planområdet sker istället som kvalitetsökningar genom bättre cykelparkering och att befintliga cykelfält föreslås byggas om till cykelbanor, vilket ökar trafiksäkerheten för cyklister.

Klarabergsviadukten, Kungsbron och Vasagatan kommer fortsatt fungera som primära stråk för cykel. På Västra Järnvägsgatan kommer cykel tillåtas på de gåendes villkor.

Cykelparkering ska anordnas både för att möta de kommersiella verksamheternas (kontorens) och de allmänna målpunkternas (främst stationens) behov.

Stationsfunktionen ger upphov till ett behov av ca 500 cykelparkeringar för resenärer. De föreslås främst placeras i ett nytt cykelgarage, läs mer nedan i underrubriken *Cykelgarage*.

För de kontor som föreslagits behövs ca 1200 cykelparkeringar. Dessa föreslås placeras inomhus i stadskvarteren och nås direkt eller med hiss från gränderna och/eller Västra Järnvägsgatan. En mindre del av parkeringarna behöver vara tillgängliga för besökare och ska fördelas inom kvartersmarkens utemiljöer.



*Cykelgaraget vid Centralplan. Till vänster en sprängskiss (från Trafik PM) över föreslagen planlösning med cykelparkering i tvåplan som nås med hiss från Klarabergsplan och från entré på Centralplan. Till höger en bild av entrén. Bilder: Marge Arkitekter*

### *Cykelgarage*

För att lösa parkeringsbehovet för resenärer som anländer till stationen på cykel krävs lättillgängliga cykelparkeringar. Dessa föreslås i ett centralt och attraktivt cykelgarage med ca 500 platser under Klarabergsviadukten i anslutning till stationens nya nav.

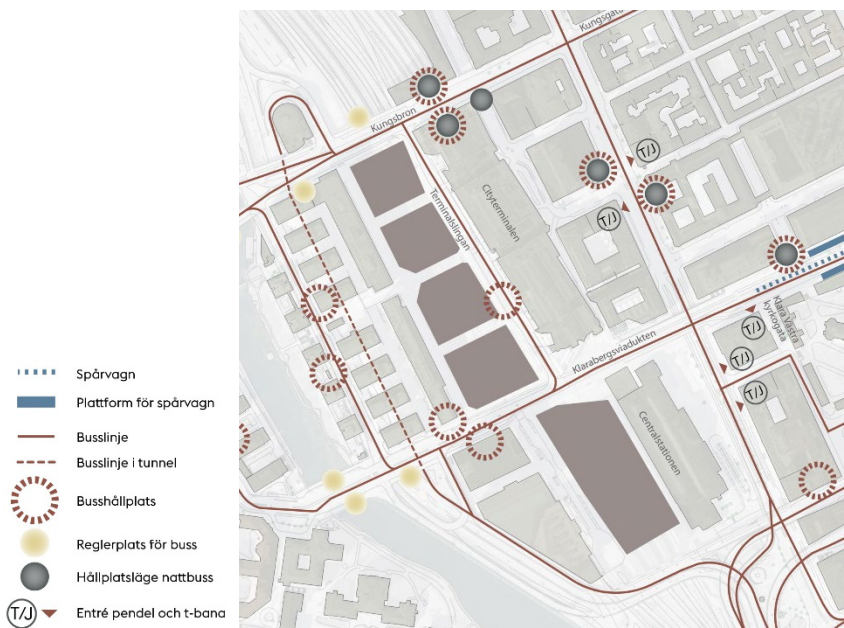
Garaget nås både från Centralplan/cykelbanorna på Vasagatan och från den övre nivån på Klarabergsviadukten genom hiss.

### Kollektivtrafik

Oberoende av planförslaget kommer Stockholms kollektivtrafik att utvecklas vidare. Den nya centralstationsanläggningen behöver därför ta höjd för att resenärer kommer ha andra resealternativ jämfört med idag och att bytesflödena kommer att vara annorlunda. Fram till 2030 planeras ett antal åtgärder som redan pågår; till exempel så kommer tunnelbanans blå linje att vara förlängd till Nacka och kopplas ihop med den nuvarande gröna linjen mot Hagsätra, som blir en del av blå linje.

Ytterligare utbyggnad av tunnelbanan sker med ny linje till Arenastaden. Mellan 2030 och 2050 följer ytterligare stora åtgärder som ny tunnelbanelinje mellan Älvsjö och Fridhemsplan. Roslagsbanan planeras att förlängas till T-centralen vilket kommer att flytta över resenärer från tunnelbanans röda linje. Tidigare utredningar visar också på möjlighet att länka samman Spårväg City med Lidingöbanan.

I anslutning till planområdet kommer entréerna till tunnelbana, pendeltåg och spårväg vara oförändrade jämfört med idag. Den relativa fördelningen mellan biljetthallarna förväntas vara likvärdig med dagens fördelning.



Karta från Trafik PM över möjliga framtida hållplatslägen. Bild: Ramboll

De gator inom planområdet som trafikeras av buss i linjetrafik är Kungsbron och Klarabergsviadukten/Klarabergsgatan. Planförslaget medför inte några större förändringar för den lokala busstrafiken, men förutsättningarna för busstrafiken bedöms

totalt bli bättre jämfört med idag eftersom delar av Klarabergsviadukten planeras regleras som bussgata. Dagens busshållplatser vid Klarabergsviadukten föreslås flyttas ca 100 meter västerut, närmare huvudentréerna till de nya stationsytorna på var sida om Klarabergsviadukten.

Gatusektionen längs Klarabergsviadukten medger utrymme för en eventuell framtida utbyggd spårväg genom området mot Kungsholmen.

#### *Cityterminalen/Terminalslingan*

Cityterminalen kommer i framtiden liksom idag att inrymma såväl kommersiell som upphandlad busstrafik.

De nya kvarteren längs Terminalslingans västra sida utformas med ett överhäng som skapar en väderskyddad gångbana mellan Kungsbron och Klarabergsviadukten. Utmed den väderskyddade sträckan finns befintliga och nya busshållplatslägen och i bottenplan på de nya kvarteren inryms publika centrumverksamheter och kontorsentréer. Till gångbanan ansluter lyftpaket (hissar/trappor/rulltrappor) från plattform 6 nedanför. Terminalslingans karaktär av bussterminal förstärks och gatumiljön blir även mer stadsmässig då kommersiella verksamheter inryms i de nya kvarterens bottenvåning.

Utöver detta planeras också förändringar inom de delar av Cityterminalen som ligger utanför planförslaget, så som en ny entré mot Terminalslingan och nya uppgångar från spåren. Detta beskrivs närmare i Trafik PM.

In- och utfart till Terminalslingan föreslås fortsatt ske via Kungsbron. Utfart söderut är fortsatt möjlig till Klarabergsviadukten. Infartsrampen på Terminalslingan till terminalbyggnaden smalnas av för att skapa utrymme för trottoar och för att möjliggöra för att i framtiden dubbelrikta utfarten mot Klarabergsviadukten. Bedömningen idag är dock att det inte är önskvärt att dubbelrikta kopplingen med nuvarande förutsättningar.

### Biltrafik

Planförslaget innebär att biltrafiken på däcknivån kommer att minska inom planområdet eftersom delar av Klarabergsviadukten kommer stängas av helt för allmän biltrafik. Även antalet parkeringsplatser minskar, vilket leder till mindre söktrafik.



Förslagets framtida gatustruktur. Biltrafiken på Klarabergsviadukten begränsas.  
Bild: Ramboll (ur Trafik PM)

Planförslaget innehåller inga tillkommande gator för biltrafik. Västra Järnvägsgatan föreslås bli en gångfartsgata och planeras för en begränsad genomgående enkelriktad trafik, bl.a. för att klara angöring till samtliga entréer längs gatan.

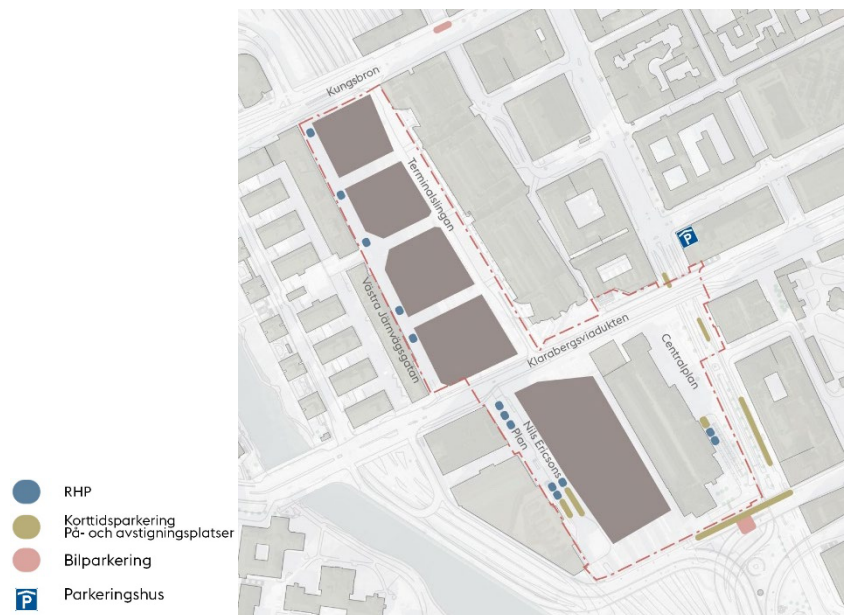
Planförslaget bedöms inte i sig generera någon märkbar ökning av den totala motorfordonstrafiken i området. Detta på grund av de mycket goda kollektivtrafikförbindelserna och närheten till de centrala delarna av staden samt planeringsinriktningen för staden som helhet. Däremot kommer sannolikt antalet leveranser och busstrafik öka, läs mer under underrubriken *Nyttotrafik*.

### Bilparkering

Med hänsyn till planområdets mycket centrala läge vid landets största kollektivtrafiknod bedöms behovet av bilparkering endast omfatta parkering för rörelsehindrade.

Allmänna bilparkeringar i planområdet föreslås tas bort och bilister hänvisas till de garageanläggningar som finns i närheten. Korttidsparkering finns i direkt anslutning till planområdet söder om Centralplan under Vattugatan.





Karta ur Trafik PM över angörings- och parkeringsplatser i förslaget. Bild: Ramboll

Angöring och parkering för rörelsehindrade (RHP) planeras på både Västra Järnvägsgatan, Nils Ericsons plan och Centralplan. Längs Vattugatan planeras också korttidsangöring som skapar möjlighet att nå stationskvarterets entréer mot Järnvägsträdgården. Angöring till Cityterminalen föreslås inrymmas inom kvartersmark i den norra delen av byggnaden istället för som idag på allmän platsmark vid den södra gaveln.

### *Taxi*

Planförslaget medför att taxiangöringen koncentreras till södra Centralplan. Taxiplatserna på Klarabergsviadukten och norra Centralplan utgår i syfte att minska biltrafiken och skapa mer plats för gående, cyklister och kollektivtrafik. Att taxiplatserna koncentreras till södra Centralplan bidrar till att öka orienterbarheten för taxiresenärer inom och utanför stationen då all taxi koncentreras till en samlad lösning. Angöringen ligger inom acceptabelt gångavstånd från stationsentrén.

Sammanlagt minskar antalet taxiplatser inom planområdet jämfört med idag men täcker det av Jernhusen bedömda behovet.

Befintliga reglerade taxiplatser vid huvudentrén för Arlanda Express på Östra Järnvägsgatan utanför planområdet berörs inte av planförslaget.

### Nyttotrafik

Huvudprincipen för varuförsörjningen och avfallshanteringen i planförslaget är att två godsmottagningar i marknivå/under däck ska försörja området.

Dagens godsmottagning söder om Centralstationen är tänkt att även fortsättningsvis försörja de befintliga delarna av Centralstationen och det nya Stationskvarteret.

För att försörja de fyra stadskvarteren norr om Klarabergsviadukten föreslås en gods- och avfallsmottagning vid Blekholmsgatan (inom fastigheten Blekholmen 3) där befintlig lastkaj utnyttjas för att hantera gods och avfall som dras genom byggnaden med hjälp av trucktåg till/från markområdet under Västra järnväggsgatan och vidare till/från respektive byggnads lasthiss. Båda lösningarna bygger således på att transporter till föreslagen byggnation sker via interna kommunikationsstråk från respektive godsmottagning.

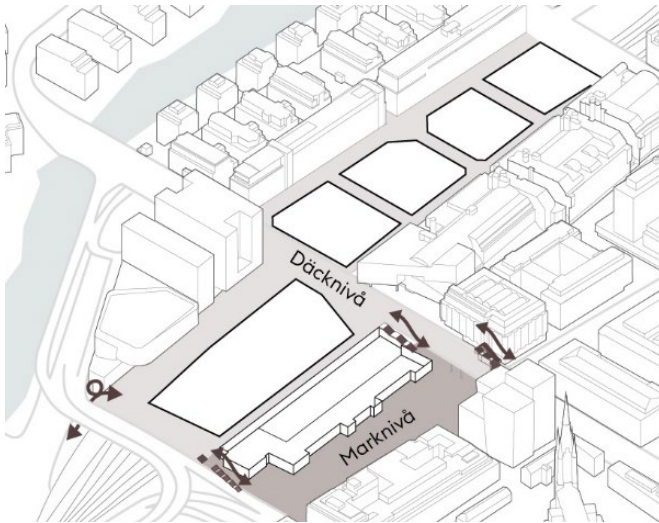
För att minska antalet transporter föreslås omlastning till samlastning sker vid en extern hub i Årsta. Uppskattade ökning av transportmängder beräknas till cirka 90 godstransporter samt cirka 15 avfallstransporter per vecka till vardera godsmottagning (via Blekholmsgatan respektive Centralplan) förutsatt att den föreslagna omlastningslösningen genomförs.

### Tillgänglighet

Ingen gatumark inom planområdet kommer få lutningar över 5% men planområdet har sedan tidigare tydliga nivåskillnader (Klarabergsviaduktens nivå och Vasagatans nivå) vilket är en försvärande förutsättning för tillgängligheten på allmän plats.

För att stärka attraktiviteten och tryggheten i kopplingarna mellan nivåerna planeras två nya trappor mellan Klarabergsviadukten och Centralplan (norr respektive söder om bron). Dessa kommer ersätta den allmänna rulltrappa som idag ligger inom Pennfäktaren 12 (Radisson Hotel).

Ytterligare en trappa utanför planområdet föreslås, vid Hotell Continental/Orgelpipan 6 – förutsättningarna för denna behöver studeras vidare. Tillgängliga kopplingar med hiss mellan nivåerna kommer erbjudas inne i stationen. En hiss får direktentré från Klarabergsplan.



Axonometri över de två nivåerna och de olika kopplingarna/trapporna mellan nivåerna. Bild: Marge Arkitekter (ur Arkitekturprogrammet)



Karta över de hisslägen som erbjuder tillgängliga kopplingar mellan mark- och däcknivå. Hissen i Pennfäktaren 12 (inringad) nås direkt från Klarabergsplan. Bild: Ramboll (ur Trafik PM)

När stationen är stängd (vilket i dagsläget är två timmar under natten) måste rörelser mellan Klarabergsviadukten och Vasagatan i stället ske via Kungsbron/Kungsgatan eller Klara Vattugränd för den som inte kan nyttja trapporna.

### Teknisk försörjning

#### Vattenförsörjning, spillvatten

Byggnaderna inom planområdet ansluts till den allmänna VA-anläggningen. En befintlig huvudvattenledning passerar under bangården och kommer således att byggas över.

#### Dagvatten

Planförslaget innebär att det regnvatten som idag faller på spårområdet istället faller på de hårdgjorda ytorna på överdäckningen inom planområdet (tak och gator med mera). Det dagvatten som därmed bildas behöver omhändertas, både volymmässigt och sett till dess föroreningsinnehåll. Precis om idag kommer Mälaren–Ulvsundasjön samt Mälaren–Riddarfjärden utgöra recipienter för dagvattnet inom planområdet.

Inom ramen för dagvattenutredningen har det utarbetats en rad förslag på åtgärder för att hantera dagvattenflöden och dess föroreningar. Det dagvatten som bildas på däck får enligt besked från Trafikverket inte avledas till spårområdet utan behöver omhändertas på däckkonstruktionen, vilket varit en viktig utgångspunkt i arbetet med dagvattenutredningen.

Dagvattenhanteringen föreslås ske separat för takytor respektive gatunivå, varifrån flöden sedan kopplas ihop i samlingsledningar. I plankartan reglerar en utförandebestämmelse att tak på nya byggnadskvarter ska utföras så att dagvatten fördröjs och renas. Detta kan uppnås genom att taken delvis utförs som ”gröna tak” dvs förses med växtlighet samt att taken i stor utsträckning (även under t.ex. terrasser/vistelseytor) förses med ett substrat som kan fungera fördröjande och renande. För att inte belasta gränderna med dagvatten föreslås taken sedan avvattnas med invändiga stuprör som leder till bevattningsmagasin inne i byggnaderna.

Det dagvatten som bildas i gatuplan föreslås omhändertas i skelettjordar, nedsänkta växtbäddar, upphöjda/underjordiska substrat samt i filtermagasin.

På ett par befintliga däckkonstruktioner, Terminalslingan och del av Klarabergsviadukten, saknas möjlighet att lösa dagvattenhanteringen. Detta på grund av begränsande tekniska förutsättningar såsom för liten höjd i överbyggnaden eller att befintliga höjder är styrande för höjdsättningen. Det innebär att dagvatten från dessa ytor på samma sätt som idag behöver avledas till recipient utan rening.



*Föreslagna dagvattenanläggningar på gatuplan (till vänster) ur dagvattenutredningen.  
Bild: Ramboll (ur Dagvatten PM)*

Med föreslagen dagvattenhantering klaras åtgärdsnivån för takytor samt för nya däckkonstruktioner i gatuplan. För befintliga

däckkonstruktioner i gatuplan finns som tidigare nämnts inte samma möjligheter att hantera dagvattnet, varför det där krävs avsteg från åtgärdsnivån.

Planförslaget bedöms i övrigt till stor del leva upp till Stockholms stads riktlinjer, dels då dagvattnet används som en resurs genom uppsamling i bevattningstankar, dels då de flesta dagvattenanläggningar är multifunktionella genom att de bidrar med grönska i planområdet.

#### El/Tele

Fyra nya elnätstationer för försörjning av området norr om Klarabergsviadukten planeras under överdäckningen på ytan mellan järnvägen och Blekholmen 3-5. Nätstationerna kommer att nå via körväg norrifrån.

För området söder om Klarabergsviadukten planeras två elnätstationer varav i vart fall den ena förläggs inom Jernhusens fastighet Norrmalm 5:3 under Vattugatan.

#### Energiförsörjning

Bebyggelsen kommer att kunna anslutas till Stockholm Exergis ledningsnät för fjärrvärme/kyla, men förutsättningarna för att istället försörja bebyggelsen med värme och kyla med hjälp av en ny sjövattnenanläggning i Riddarfjärden undersöks. Solceller föreslås på taken till den nya bebyggelsen vilket kommer bidra till energiförsörjningen.

#### Avfallshantering

En samordnad avfallshantering för stadskvarteren planeras inom fastigheten Blekholmen 3. I södra delen av planområdet (Stationskvarteret och befintlig centralstationsbyggnad) föreslås avfallshanteringen ske i befintlig logistikanläggning som nås från Vasagatan. Läs mer under rubriken *Trafik*, underrubriken *Nyttotrafik*.

#### Räddningstjänst

Centralstationsområdet har generellt god tillgänglighet från huvudvägnätet och insatsvägarna för utryckningsfordon kommer i framtiden vara liknande de som används idag. Tillkommande angöringsytor ordnas på Västra Järnvägsgatan intill stadskvarteren.

Lyftpaketen som förbinder plattformsrummet med ovanliggande stationsutrymmen i gatuplan, utgör både utrymningsvägar och

möjliga inträngningsvägar för insatspersonal vid hantering av olika typer av olyckshändelser.

Räddningstjänsten ges tillträde till spårområdet i marknivå både i norr och söder. I söder finns en angreppsväg utanför planområdet, och i norra delen av planområdet finns en som nås via nedfarten till Citybanans räddningstunnel.



Insatsvägar och primära uppställningsplatser för utryckningsfordon. Bild: Ramboll (ur Trafik PM)

Utformningen av området i stort (kvarterstrukturen och byggnadernas fotavtryck) ger tillräckliga förutsättningar för blåljusmyndigheter att komma fram med sina fordon, ställa upp dem och genomföra en insats i bebyggelsen eller spårområdet. De föreslagna nya tvärgränderna utformas för att klara motsvarande de tekniska specifikationerna samt svängradier för räddningsvägar. Byggnaderna förutsätts dock utformas för att kunna utrymmas utan hjälp av räddningstjänsten.

Utrymning av hela överdäckningsområdet inklusive underliggande utrymmen möjliggörs av gaturummets storlek, kvartersstrukturen och byggnadernas placering (fotavtryck), vilket bedöms ge tillräckligt med utrymme för de personflöden som kan uppkomma.

Bebyggelsestrukturen innebär att flera alternativa vägar tillskapas i olika riktningar från alla platser där människor antas vistas stadigvarande.

## Konsekvenser

### Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret har bedömt att detaljplanens genomförande kan komma att medföra betydande miljöpåverkan, vilket innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt bestämmelserna i 4 kap 34 § plan- och bygglagen (PBL) och 6 kap 11 § miljöbalken (MB) har tagits fram i samband med detaljplanens framtagande.

Syftet med framtagna MKB är att redovisa planens sammantagna konsekvenser för människors hälsa, säkerhet och miljön. Miljöbedömningen har avgränsats till att bedöma miljöaspekterna *kulturmiljö och stadsbild, olycksrisk och säkerhet, föroreningar i jord och grundvatten, grundvatten, ytvatten, översvämning, luftkvalitet, stömljud och vibrationer, luftburet buller, elektromagnetiska fält, klimatpåverkan och riksintresse för kommunikationer.*

Miljöaspekterna redovisas var för sig i framtagna MKB och sammanfattas här under *Miljö kvalitetsnormer för vatten (ytvatten), Kulturhistorisk värdefull miljö (kulturmiljö och stadsbild), Störningar och risker (stömljud och vibrationer, luftburet buller, luftkvalitet, elektromagnetiska fält, föroreningar i jord och grundvatten, grundvatten, översvämning, olycksrisk och säkerhet) och Klimatpåverkan.*

I MKB:s samlade bedömning av planförslaget konstateras att planförslaget innebär en god hushållning med mark och vatten. Planförslaget bedöms sammantaget medföra hanterbara konsekvenser för människors hälsa sett till luftburet buller, stömljud och vibrationer, elektromagnetiska fält och luftkvalitet. Planförslagets risknivåer bedöms vara acceptabelt låga eller på en tolerabel nivå och planförslaget bedöms i skälig omfattning utformats för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa och säkerhet. Planförslaget bedöms sammantaget också en acceptabel påverkan på tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset för kommunikationer (järnväg).

Även vad gäller vatten och mark/jord bedöms miljökonsekvenserna vara hanterbara och i vissa fall positiva, exempelvis vad gäller miljö kvalitetsnormer för ytvatten och förorenad mark. Gällande hanteringen av skyfall är bedömningen

att planförslaget effekter på kringliggande stadslandskap går att hantera genom åtgärder i planområdets närhet.

Avseende kulturhistoriska konsekvenser innebär planförslaget att vissa uttryck för riksintresset för kulturmiljövården försvagas medan andra förstärks. Den sammantagna bedömningen är dock att planförslaget är förenligt med riksintresset.

Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan de positiva och negativa konsekvenserna som planförslaget innebär ur samtliga aspekter och bedömer sammanvägt att de positiva konsekvenserna av planförslaget överväger. Planförslaget innebär att redan exploaterad mark i en central del av staden tas i anspråk för ny, tät bebyggelse och att detta från resurshushållnings-synpunkt är positivt.

### **Strandskydd**

Planförslaget innebär att ny bebyggelse är placerad inom område där strandskydd återinträder i samband med att gällande planer upphävs. Strandskyddet föreslås upphävas på nytt inom planområdet genom en planbestämmelse i plankartan.

Stadsbyggnadskontoret anser att ett upphävande av strandskyddet är motiverat utifrån det särskilda skäl som anges i Miljöbalken 7 kap 18 §:

- området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsterna Mälaren-Ulvsundasjön och Mälaren – Riddarfjärden för vilka fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas.

Planförslaget bedöms inte försämra den övergripande kemiska eller ekologiska statusen eller status på underliggande kvalitetsfaktorer eftersom den totala föroreningsbelastningen från planområdet kommer att minska för de föroreningar som påverkar statusklassningen i såväl Mälaren-Riddarfjärden som Mälaren-Ulvsundasjön. Detta förutsatt att de föreslagna dagvattenåtgärderna genomförs. Givet den minskade belastningen bedöms planförslaget även ha en positiv påverkan på möjligheten att följa MKN för de båda förekomsterna.



Dagvatten från planområdet fördröjs och renas, där det är möjligt, i växtbäddar, skelettjordar, substrat, filtermagasin och på tak inom planområdet innan avledning sker till ledningsnätet. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Stockholms stads åtgärdsnivå klaras för planförslagets takytor och den nya däckkonstruktionen. På grund av tekniska begränsningar saknas det dock lösningar för att hantera det dagvatten som bildas på befintliga däckkonstruktioner. Precis som idag kommer därför dagvattnet på dessa ytor att avledas till recipient utan rening, vilket kräver avsteg från Stockholms stads åtgärdsnivå.

### **Kulturhistoriska värden och stadsbild**

En konsekvensanalys för kulturmiljön har tagits fram inom planarbetet (*Nyréns 2025*). Analysen innefattar de kulturhistoriska förutsättningarna, aktuella kulturhistoriska skydd och övriga ställningstaganden gällande kulturmiljö. Konsekvensbedömningen redovisar vilka konsekvenser föreslagen utveckling får på de kulturvärden som finns inom planområdet och i omgivande kulturmiljöer.

Riksintresset för Stockholm innerstad och Djurgården Givet sin volym och placering mitt i Stockholm City har Centralstaden oundvikligen en påverkan på stadsbilden ur ett kulturhistoriskt perspektiv, framför allt när man rör sig i Centralstationsområdet, men även från flera vyer runt om i Stockholms innerstad. Planförslagets konsekvenser för riksintresset finns utförligt redovisat i konsekvensanalysen för kulturmiljö och MKB. Nedan följer en kortfattad sammanfattning.

De uttryck för riksintresset som bedömts relevanta att för konsekvensanalysen listas nedan:

1. Uttryck för stadens utbyggnadsfaser (årsringarna), stadssiluetten och stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna.
  - Stadens utbyggnadsfaser (årsringarna) som gör stadsväxten läsbar från medeltiden fram till millennieskiftet.
  - Stadssiluetten med den begränsade och jämna byggnadshöjden där endast fåtal byggnader höjer sig över mängden.
  - Stadens anpassning till de naturgeografiska förutsättningarna: förkastningsbranterna.

- Fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och från Mälaren.
  - De öppna vattenrummen och utblickarna från gaturummen mot vattnet.
  - Utsiktspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet.
  - Gatuvyer med enskilda byggnader eller andra element som blickfång.
  - Stenstadens tydliga yttre gränser.
2. Uttryck för Stockholm som huvudstad och maktcentrum alltsedan medeltiden.
- Miljöerna och byggnaderna som hör samman med funktionen som huvudstad, och förvaltningsstad (inklusive stadshuset som landmärke) alltsedan medeltiden.
  - De äldsta kyrkorna på malmarna.
3. Uttryck för stadens starka expansion under 1600-talet: rutnätsplanen, de offentliga rummen och bebyggelsen.
- Rutnätsplanen på malmarna, de offentliga rummen och bebyggelsen från 1600-talet som visar på stadens starka expansion.
4. Uttryck för det sena 1800-talets stadsbyggande: Stockholm blir storstad.
- Stadsbyggandet från mitten av 1800-talet fram till tiden runt sekelskiftet 1900. Esplanadsystem, platsbildningar och offentlig utsmyckning.
  - Gatorna av olika bredd och karaktär och den täta enhetliga bebyggelsen i stenstaden med byggnader i sammanhållen höjd.
  - Parkerna som anläggs i den framväxande storstaden.
  - Nedre Norrmalm med centralstationen som stadens nya centrum.
  - Nya typer av offentliga byggnader, de många nya kyrkorna.
5. 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling
- Det tidiga 1900-talet med fortsättningen på stenstaden.
  - Den modernistiska bebyggelsen på nedre Norrmalm med torg- och gatustruktur, som påbörjas med enskilda byggnader under 1930-talet och kulminerar i den storskaliga omvandlingen under 1950-, 60- och 70-talen.
  - Den enhetliga karaktären med modernistiska byggnader längs Klarabergsgatan.
  - Modernistiska parkanläggningar.
6. Stockholm som sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad
- Miljöer och byggnader för handel och näringsliv.
  - Kontorsbyggnader som utmärker sig i gaturummet.

I relation till planområdet har grupperna av uttryck olika vikt sett till riksintresset. Exempelvis områdets viktiga relation till

topografin och vattnet (uttryck 1), 1600-talets rutnätsplan (uttryck 3), stenstadens framväxt (4) och 1900-talets stadsbyggande (5) är tunga och centrala aspekter vid en bedömning. Medan exempelvis funktionen som huvudstad (2) och ett begränsat antal byggnader för näringsliv (6) är relevanta men mer indirekta eller perifera aspekter att ta hänsyn till vid en bedömning.

Ur ett riksintresseperspektiv innebär planförslaget att vissa uttryck försvagas medan andra förstärks. Sett till förstärkningar anknyter exempelvis nya gatusträckningar till stenstadens rutnätsstruktur och planförslaget återskapar och förstärker Centralstationens historiska resandesekvens och bedöms stärka dess historiska funktion i staden. Från vissa vyer innebär samtidigt planförslaget att möjligheten att uppleva uttryck påverkas negativt genom att siktlinjer och siktdjup förändrats. Vidare skapar de nya kvarterens volym en skalförskjutning i förhållande till befintlig stenstad och ett kontrasterande möte med befintlig stationsbyggnad, vilket även det är negativt sett till riksintresset.

Planförslaget medför sammantaget måttliga försvagningar av riksintressets samlade uttryck men bedöms inte medföra påtaglig skada på riksintresset. Planförslaget bedöms därför vara förenligt med riksintresset för kulturmiljövården.

#### Byggnadsminnet

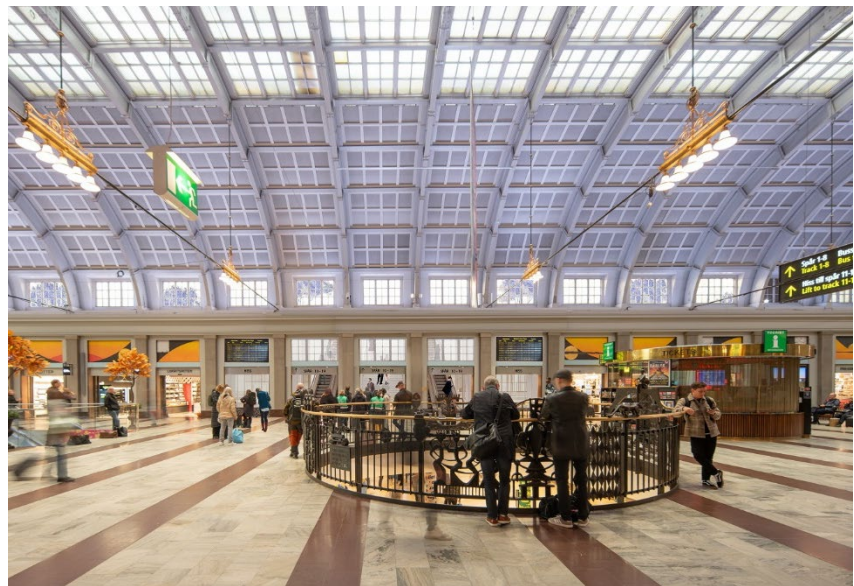
Planförslaget innebär att stationsbyggnadens norra gavel som i dagsläget ansluter mot Klarabergsviadukten friläggs ner till marknivå. Det har en positiv visuell effekt på byggnadens ursprungliga monumentala och rumsskapande volymverkan i stadsbilden. Centralplans sammanhang och representativitet ökar och platsens rumslighet förstärks. Den frilagda gavelns fasad kommer att återställas till ett bedömt tidigare utförande. Planförslaget påverkar inte Centralstationsbyggnaden interiört.

Centralhallens förlängning innebär att dess norra gavel med entresolbjälklaget från år 1958-59 rivs. Rivningen är negativ sett ur ett kulturhistoriskt perspektiv då ett skede i byggnadens historia går förlorat. Rivningen har även negativa konsekvenser för byggnadsminnet då såväl Centralhallens exteriör som interiör omfattas av byggnadsminnets skyddsbestämmelser. Förlängningen av hallen bedöms dock öka Centralhallens kulturhistoriskt värdefulla kontinuitet på platsen som omstigningshall för resande, vilket är positivt sett till byggnadsminnet.

Rivning av stationens västliga tillbyggnad möjliggör ett gångstråk mellan Centralhallen och Stationskvarteret och en nordsydlig siktlinje skapas. Centralhallens västra fasad och Södra paviljongen blir synligare i stadsbilden, vilket bedöms vara positivt.

Rivningen av den västliga tillbyggnaden och anslutningen av det nya däckets bjälklag har en fysisk påverkan på den Södra paviljongen. Dock är de delar där däcket ansluter till Södra paviljongen tillbyggda senare och har ett begränsat kulturhistoriskt värde varför konsekvenserna av planförslaget på byggnadsminnet i denna del bedöms vara försumbara.

Det nya däck som byggs kommer fysiskt ansluta även till Centralhallens byggnadsminnesskyddade fasad, vilket är potentiellt negativt. Däcket kommer dock ha en egen bärande konstruktion och därför inte vila på hallen. För att inte täcka Centralhallens fönster, är därför däcket intill hallens västliga fasad nedsänkt.



*Centralhallen med ny föreslagen koppling (rulltrappor/hiss) till det nya Stationskvarteret där man idag kan gå ut till spår 10. Bild: Foster+Partners och Marge Arkitekter.*

Av de ursprungliga öppningarna i Centralhallens västra fasad öppnas några fler än idag upp och gör det möjligt att på fler ställen gå direkt från hallen till dagens spår 10. Fysiskt och visuellt stärker detta den historiska resandesekvensen från Centralplan via stationsbyggnaden och Centralhallen och vidare till perrongerna, vilket bedöms stärka byggnadsminnet.

Det nya stationskvarteret placeras med respektavstånd till byggnadsminnet.

Sammantaget har således planförslaget både positiva och negativa effekter och konsekvenser för byggnadsminnet. Ändringar som strider mot skyddsbestämmelserna för det enskilda byggnadsminnet måste tillståndsprövas hos länsstyrelsen innan de får genomföras.

#### Fornlämningar

Planförslaget kommer oundvikligen innebära grävarbeten i stadslagret (Stockholm 103:1), vilket innebär att nya fynd kan påträffas. Vidare kan de redan kända fornlämningarna under Centralplan eventuellt bli påverkade vid exempelvis schaktarbeten, speciellt då deras exakta lägen är oklara. De schaktarbeten som krävs för planförslaget kommer att kräva tillstånd från Länsstyrelsen enligt 2 kap. 12 § KML.

Det finns även en risk för att de fornlämningar som finns inom och utanför planområdet påverkas indirekt genom grundvattenavsänkning. Risken kommer att utredas vidare inom ramen för processen för tillstånd för vattenverksamhet.

#### Stadsbild

Stadsmiljön kring det öppna spårområdet i centralstationsområdet upplevs idag som en baksida mitt i staden med få vistelsevärden. Spårområdet är delvis redan överdäckt och den resterande öppenheten ger tillsammans med bebyggelsen ett splittrat och ofärdigt intryck i stadsbilden. Den viktiga och från Riddarfjärden väl synliga stadsfronten mot söder upplevs osammanhängande med en storskalig och individuellt gestaltad bebyggelse. Tegelbackens trafikleder dominerar och skymmer här den äldre stationsbyggnaden.

Planförslaget innebär att den barriär som det öppna spårområdet i dag utgör genom Västra City kommer överbryggas mellan Klarabergsviadukten och Kungsbron. City förtätas i ett mycket centralt läge och upplevelsen av ”baksidan” byggs bort med stations och centrumbebyggelse. Med sin volym och placering mitt i Stockholm City får Centralstaden en tydlig påverkan på stadsbilden. Framför allt när man rör sig i Centralstationsområdet men även från flera vyer runt om i Stockholms innerstad.

Överdäckningen bebyggs med fyra nya stads kvarter i norr och ett nytt stationskvarter i söder. Spårområdet kommer på så sätt i den

här delen av Västra City inte längre vara synligt. Öppenheten i stadslandskapet och siktdjupet i nord sydlig riktning blir med detta trängre och spårområdet närvaro mindre påtagligt i närmiljön. Stads kvarteren i den norra delen bygger samman staden över spåren. Den nya bebyggelsen överskrider i vissa lägen den takfots- och byggnadshöjd som merparten av den kringliggande befintliga bebyggelsen har. Detta bidrar till en viss skalförskjutning som utmanar platsens kulturhistoriska stadsrumsmässiga värden.

Det nya stationskvarteret tillsammans med den äldre stationsbebyggelsen stärker stationen som symbolbyggnad i staden. Den äldre stationsbyggnaden friläggs i norr och dominerar stadsbilden i mötet med stenstaden i öster. Stationskvarteret i söder utgör en ny viktig byggnad för den utbyggda centralstationen och avses som sådan få vara visuellt framträdande i stadsbilden. I sin gestaltning tillför kvarteret nya arkitektoniska värden i stadsbilden med en lugn monumentalitet och en sammanhållen enhetlig volym. Genom sitt tydliga arkitektoniska uttryck med de tre bågmotiven signalerar det tydligt stationsfunktionen, knyter an till traditionell stationsarkitektur och till platsens långa historia av järnvägsstation.

Från Riddarfjärden har stationskvarteret en samlande effekt på helhetsintrycket av stadsfronten utan att för den saken skulle höja sig över närliggande bebyggelsen eller utmana stadshusets roll som dominerande symbolbyggnad. Järnvägsträdgården blir ett grönt blickfång som bidrar till övergången och mötet med vattnet samt mildrar intrycket av Tegelbackens trafikapparat.

Även om stadsbilden från kulturmiljösynpunkt påverkas negativt bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget från stadsbyggnadssynpunkt tillför betydande nya värden i stadsbilden och därför sammantaget får övervägande positiva konsekvenser för stadsbilden.

### **Störningar och risker**

#### **Buller**

Planförslagets överdäckning av spårområdet kommer att blockera bullret från järnvägstrafiken och minska ljudnivåerna i kringliggande stadslandskap jämfört med idag. Däcket har samtidigt en negativ effekt på ljudmiljön i det plattformsrum som bildas under däcket. Det bedöms dock inte uppstå några negativa hälsokonsekvenser för de som vistas i plattformsrummet.

De nya kvarteren byggs i ett trafikintensivt område, varför delar av de nya byggnaderna kommer ha höga ljudnivåer vid fasad. Detsamma gäller den nya vistelseytan längst i söder, Järnvägsträdgården, där miljön kommer vara kraftigt bullerpåverkad. Det kommer krävas åtgärder för att klara riktvärdena inomhus i de nya byggnaderna, men det bedöms inte finnas någon risk för att riktvärden för inomhusmiljö inte klaras.

Sammantaget bedöms planförslaget ha *små positiva konsekvenser* för ljudmiljön i kringliggande stadslandskap samt *ringa till små negativa konsekvenser* för ljudmiljön i plattformsrummet. Gällande riktvärden klaras visserligen inom planområdet, men planförslaget innebär likväl att fler människor än idag vistas i en bullerutsatt miljö. Sammantaget bedöms därför planförslaget medföra *små till måttligt negativa* konsekvenser vad gäller ljudmiljön inom planområdet.

#### Stomljud och vibrationer

Planförslaget bedöms inte ha någon inverkan på stomljuds- eller vibrationsnivåer utanför planområdets gränser.

Däckkonstruktionen bedöms inte påverka vibrationsalstringen från tågen ner i plattformsrummet, men bedöms öka stomljudsnivåerna där jämfört med en situation utan däck. Stomljudet i plattformsrummet kommer dock döljas av det dominerande luftburna bullret, varför däckets inte bedöms ha någon negativ inverkan på plattformsmiljön ur ett stomljudsperspektiv.

För bebyggelsen ovan däckets finns i gjord vibrations- och stomljudsutredning föreslagna riktvärden för vibrationer och stomljud.

- I gästrum i hotell, vårdrum med vila/övernattning samt föreläsningssal/aula får maximal stomljuds nivå  $L_{pFmax}$  35 dBA inte överskridas. Vibrationshastighet  $v_{w,RMS}$  (s) 0,4 mm/s får överskridas högst 5 gånger per dygn men aldrig högre än  $v_{w,RMS}$  (s) 0,7 mm/s.
- I kontorsrum, expedition, konferensrum, mötesrum, kontorslandskap samt bibliotek, får maximal stomljuds nivå  $L_{pFmax}$  45 dBA inte överskridas. Vibrationshastighet  $v_{w,RMS}$  (s) 0,4 mm/s får överskridas högst 5 gånger per arbetsdag men aldrig högre än  $v_{w,RMS}$  (s) 1,0 mm/s.

- I övriga utrymmen utan krav på störningsfrihet men med krav på taluppfattbarhet (såsom matsal, uppehållsrum, gym och cafeteria) får maximal stomljudsnivå LpFmax 50 dBA inte överskridas.
- I övriga utrymmen (såsom förbindelsestråk, hisshall, trapphus, korridor, kapprum, entré, omklädningsrum, hygienutrymme, WC, kopieringsutrymme samt beredning av mat i storkök) får maximal stomljudsnivå LpFmax 55 dBA inte överskridas.

Utan åtgärder finns en risk för att föreslagna riktvärden för komfortvibrationer överskrids på samtliga våningsplan inom den föreslagna bebyggelsen ovan däckbet. Utan åtgärder finns det även en risk för att föreslagna riktvärden för stomljud överskrids i bottenvåningarna.

Föreslagna riktvärden för vibrationer regleras i plankartan och bedöms kunna klaras förutsatt föreslagna åtgärder i spårområdet alternativt däckkonstruktion och byggnader. Mot bakgrund av detaljplanens höga komplexitet kommer stomljudsfrågan att utredas vidare. Slutligt val av åtgärder för att hantera stomljud och vibrationer kommer att redovisas inför granskning av detaljplanen.

Det bedöms finnas tekniska lösningar som gör att föreslagna riktvärden klaras. Förutsatt att sådana åtgärder vidtas, bedöms planförslaget medföra en acceptabel hälsonivå för de som kommer arbeta m.m. i de nya kvarteren. Även om föreslagna riktvärden klaras finns det likväl en risk för att vissa kommer uppleva sig störda. Planförslaget bedöms därför sammantaget medföra *små negativa konsekvenser* vad gäller stomljud och vibrationer.

#### Luftkvalitet

År 2045 beräknas halterna av PM10 och kvävedioxid vara under miljökvalitetsnormerna (MKN) på platser inom planområdet där människor normalt vistas. Även miljökvalitetsmålen för kvävedioxid beräknas klaras, medan dygnsmedelvärdet för PM10 hamnar strax över miljökvalitetsmålet vid den nya bebyggelsen.

Överdäckningen försämrar utvädringen av spårområdet. Utan åtgärder beräknas därför halten PM10 i plattformsrummet bli långt över det preliminära riktvärde (200 µg/m<sup>3</sup>) som Trafikverket angett. Två potentiella åtgärder för att hålla PM-halten under riktvärdet har pekats ut och är genomförbara i planförslaget. Den ena åtgärden (ventilation med filter) påverkar inte luftmiljön utomhus. Den andra åtgärden (ventilation med



utsläpp i taknivå) innebär att MKN för PM10 överskrids inom delar av takmiljön på de nya byggnaderna. Genom omsorgsfull placering av utsläpp och vistelseytor går det dock att säkerställa att MKN underskrids på de ytor där människor vistas normalt.

Generellt försämrar planförslaget utvädringen av vägtrafikens utsläpp varför kvävedioxidhalten på Kungsgatan och Klarastrandsviadukten ökar jämfört med idag. Det finns inga lägsta tröskelnivåer för hälsorisker kopplade till luftföroreningar, varför alla haltökningar är att betrakta som negativa. Trots att MKN klaras bedöms därför planförslaget få sammantaget *små negativa* konsekvenser för luftkvaliteten.

#### Elektromagnetiska fält

Vad gäller järnvägstrafik kommer det maximala momentanvärdet ligga långt under både referensvärdet för allmänna ytor (300  $\mu$ T) och insatsnivån för arbetsplatser (1500  $\mu$ T). Även långtidsmedelvärdet om 0,4  $\mu$ T bedöms underskridas i planområdet ovan däck, även om det inte är ett krav avseende planerad markanvändning.

De som arbetar, eller tillfälligt vistas, inom planområdet bedöms därför inte exponeras för oacceptabla nivåer av magnetfält. Vidare bedöms överdäckningen inte påverka magnetfälten i Trafikverkets plattformsrums. Givet de osäkerheter som finns kring hälsoeffekter vid långtidsexponering, och kvarvarande osäkerheter kring andra källor till magnetfält (nätstationer och transformatorstationer), bedöms planförslaget dock sammantaget medföra *små negativa konsekvenser* sett till elektromagnetiska fält.

#### Markföroreningar

Planförslaget innebär schakt i förorenad jord som delvis har förhöjda föroreningshalter, över MKM (mindre känslig markanvändning) eller i farligt avfallsnivåer. I samband med byggskedet finns det en risk för ökad mobilisering och transport av föroreningar i grundvatten. Sådana förändringar i föroreningstransporter bedöms dock inte vara beständiga, bland annat då föroreningens källzon inte fylls på med nya föroreningar.

Vad gäller de föroreningar som finns i planområdet bedöms risken för direkt exponering till människa vara starkt begränsad. Vidare bedöms planförslaget inte öka föroreningstransporten med grundvatten till varken intilliggande ytvattenförekomster eller till det grundvattenmagasin som finns öster om planområdet.

De överskottsmassor som bildas kommer att hanteras enligt den masshanteringsplan som tagits fram. Huvuddelen av massorna kommer behöva omhändertas på extern mottagningsanläggning, varför den totala mängden föroreningar i planområdet kommer att minska jämfört med idag. I ett längre perspektiv bedöms därför planförslaget minska risken för att föroreningar sprids till omgivande jord och vatten. Planförslaget bedöms därmed sammantaget ha *positiva konsekvenser* vad gäller föroreningar i jord och grundvatten.

#### Påverkan på grundvatten

Planförslaget bedöms inte ge upphov till några dämningseffekter och risken för hydraulisk kortslutning bedöms vara ytterst begränsad. Givet att grundvattenbildningen huvudsakligen sker genom inströmning av ytvatten från Mälaren, bedöms överdäckningen av spårområdet inte heller ha några negativa konsekvenser för grundvattenbildningen i området. Planens genomförande bedöms inte påverka möjligheterna till framtida uttag av grundvatten från SGU:s grundvattenmagasin öster om planområdet eller påverka befintlig länshållning.

Däckets grundläggning kommer sannolikt i fysisk konflikt med Trafikverkets infiltrationsanläggning Bangården. Det finns alternativa sätt att säkerställa att anläggningens effekt bibehålls även efter planens genomförande, men dialogen med Trafikverket om hur detta ska ske pågår ännu. Förutsatt att infiltrationsanläggningens funktion bibehålls, bedöms den fysiska konflikten med anläggningen inte ha någon effekt på grundvattenförhållandena i det undre magasinet i stort.

Det går inte att utesluta att de byggarbeten som krävs för planförslaget orsakar en ökad mobilisering och transport av föroreningar. Eventuella förändringar i föroreningstransporten bedöms dock endast vara temporära och bedöms över tid inte kunna leda till en ökad föroreningstransport till intilliggande ytvattenförekomster.

Planförslaget bedöms inte medföra någon permanent dränering av grundvattnet men byggskedet kan ge upphov till temporära grundvattenavsänkningar. Denna avsänkning bedöms kunna begränsas till i huvudsak det norra spårområdet och dess närområde. Påverkansområdet och risken för effekter och konsekvenser för grundvattenberoende objekt kommer att utredas vidare inom ramen för processen för tillstånd för vattenverk-samhet enligt 11 kap. miljöbalken. Slutlig bedömning av

planförslagets påverkan på grundvatten, och vilka åtgärder som kommer att krävas, kommer att klargöras och regleras inom ramen för den processen.

Givet de preliminära bedömningar som finns att tillgå i detta skede, bedöms planförslaget sammantaget medföra *små negativa konsekvenser* kopplat till grundvatten. Bedömningen förutsätter att intilliggande projekt såsom Trafikverkets spårplan och detaljplanen för Klara City View gör de åtgärder som krävs för att säkerställa att den hydrauliska kontakten med Mälaren bibehålls.

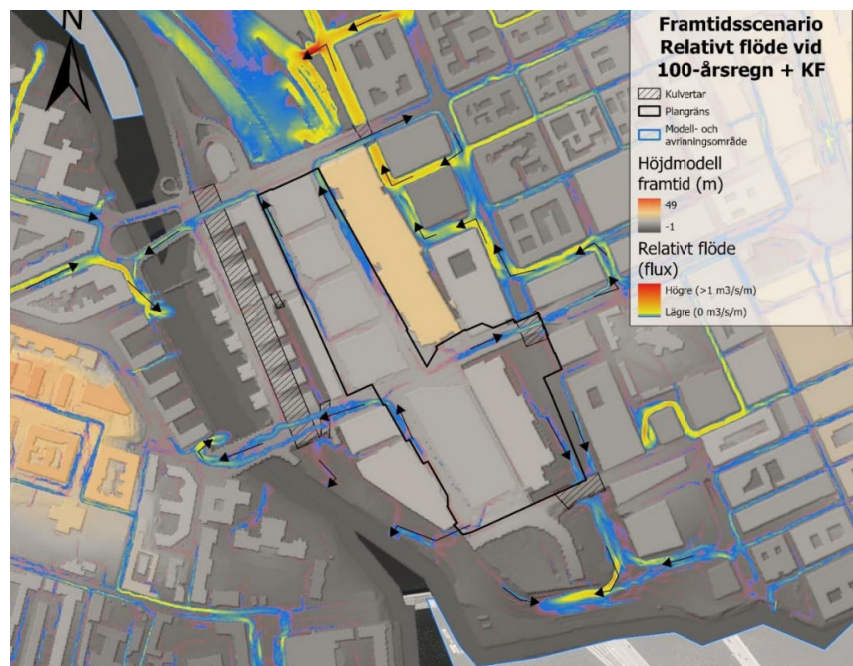
#### Tillstånd för vattenverksamhet

Planförslagets genomförande kommer att kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Se mer under rubriken *Tillstånd för vattenverksamhet* i kapitlet *Genomförande*.

#### Översvämningsrisker

##### *Översvämningsrisk vid skyfall*

Vid ett 100-årsregn uppstår det redan idag framkomlighetsproblem på flera ställen kring planområdet. Planförslaget innebär att den nederbörd som idag faller på spårområdet istället faller på överdäckningen vilket har en positiv effekt på befintlig översvämningsproblematik i Trafikverkets anläggning. Samtidigt ökar avrinningen till kringliggande områden och nya rinnvägar skapas.

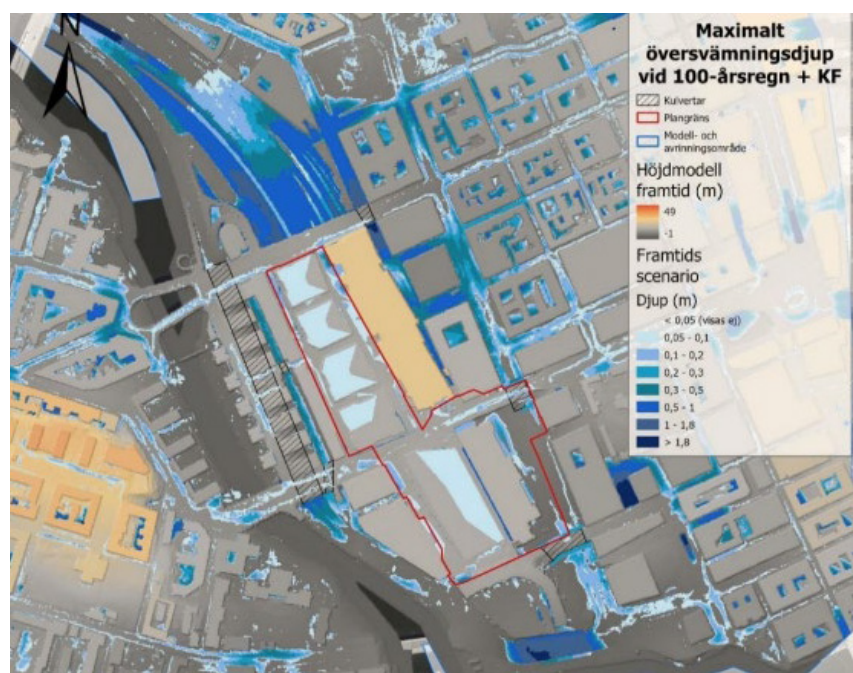


Relativt maxflöde ett 100-årsregn med klimatkfaktor 1,25 inom modellområdet i planförslaget 2045. Bild: Ramboll (ur PM Skyfall)

Åtgärder för att minska de risker som kan uppstå i kringliggande stadsmiljö på grund av de ändrade förutsättningarna har utretts och två föreslagna skyfallsåtgärder regleras i plankartan: på taken till de nyttillkommande byggnaderna och på stationsgränden. Stationsgränden ska utformas så att ytan kan magasinera 290 kubikmeter markavrinnande vatten vid skyfall. Taken på de tillkommande byggnaderna ska kunna magasinera 65 % av det skyfallsvatten som faller på taken vid ett 100-års regn med klimatfaktor 1,25 vilket motsvarar följande volymer:

Stationskvarteret	344 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 1	190 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 2	238 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 3	195 m <sup>3</sup>
Stadskvarter 4	191 m <sup>3</sup>

Förutsatt dessa åtgärder bedöms planförslaget endast ha en liten eller ingen effekt på skyfallssituationen i kringliggande stadslandskap. I de fall flödet till en lågpunkt ökar, är ökningen endast marginell och bedöms inte resultera i någon begränsad framkomlighet för räddningstjänsten eller försämring för befintlig bebyggelse. Undantaget är befintlig lågpunkt under Centralbron på Klarastrandsleden där vattendjupet ökar med två centimeter jämfört med idag. Utanför planområdet finns en parkering som skulle kunna magasinera planområdets skyfallsvatten och därmed åtgärda försämringen i lågpunkten under Centralbron. Utan en sådan magasinering bedöms planförslaget sammantaget medföra små till måttliga negativa konsekvenser vad gäller översvämning.



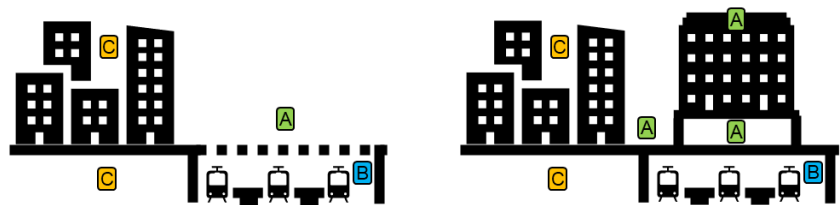
Maximalt översvämningsdjup för ett 100-årsregn med klimatfaktor inom modellområdet i planförslaget 2045 med magasinering på tak. Bild: Ramboll (ur PM Skyfall)

### *Översvämningsrisk vid höga nivåer i Mälaren*

Sedan Slussens ombyggnad har risken för översvämning i Mälaren minskat markant. Ny bebyggelse ovan däck ligger långt över Länsstyrelsens rekommenderade nivå för ny bebyggelse (+2,7 i RH2000). Vid en nivåhöjning till +2,7 skulle delar av området under däck översvämmas, men vid detaljprojektering går det att säkerställa att de känsliga verksamheter som byggs där har en grundläggning som överstiger + 2,7. Planförslaget bedöms därför ta höjd för den eventuella nivåhöjningen i Mälaren som kan följa av klimatförändringarna.

### Olycksrisk

Planförslaget medför en kraftigt skyddande effekt för människor som visas i stadslandskapet omkring planområdet (C i figur nedan), vad gäller riskpåverkan från järnvägsanläggningen i händelse av en olycka. Detta eftersom överdäckningens betongkonstruktion avskärmar och hindrar vissa typer av fysisk påverkan från en eventuell olycka (exempelvis värmestrålning, tryckvågor, splitter eller spridning av farliga ämnen).



*Illustration som visar uppdelning i delområdena A, B och C i nuläget (till vänster) och efter planens genomförande (till höger). Bild: Structor (ur PM Olycksrisker)*

Den skyddande effekten för omgivningen medför dock samtidigt en inneslutningseffekt under överdäckningen (B). För exempelvis bränder i spårområdet kan överdäckningens inneslutande effekt medföra större utmaningar än idag att ventileras bort brandgaser, och för vissa utsläpp av farliga ämnen kan den inneslutande effekten medföra nya utmaningar vid en räddningsinsats. Denna inneslutande effekt medför ett behov av skyddsåtgärder i plattformsrummet som bland annat syftar till att begränsa möjlig brandutveckling, hantera utmaningar kring spridning av brandgaser, underlätta utrymning och tillskapa lämpliga insatsvägar för räddningspersonal. Placering och utformning av de tillkommande så kallade lyftpaketerna (kluster av trappor, hissar och rulltrappor, avskilda från plattformarna med övertrycksatta glaspartier) underlättar och förbättrar utrymningen och ger räddningspersonal en möjlighet att komma ner på plattformarna i en skyddad miljö.

Föreslagen bebyggelse ovan överdäckningen (A) medför en ökad persontäthet och en potential för större konsekvenser (fler omkomna) vid vissa mycket osannolika händelser. Sådana händelser utgörs av mycket osannolika, men kraftiga, explosioner i samband med järnvägsolyckor som involverar vissa farliga ämnen. De föreslagna kontorsbyggnaderna ovan överdäckningen medför en ökad persontäthet främst under dagtid. Den största delen av godstrafiken (och det fåtal tåg som transporterar farligt gods) går nattetid, eftersom kapaciteten i spåranläggningen under dagtid normalt är upptagen med persontågstrafiken. Ur ett riskperspektiv är det gynnsamt att den högre persontätheten och godstrafiken i stor utsträckning är separerade från varandra tidsmässigt.

Med anledning av den beräknade samhällsrisknivån har ett antal åtgärder identifierats och bedömts som rimliga i riskbedömningen. Den katastrofpotential som finns vid vissa mycket osannolika explosionsscenarier har därutöver inneburit att en särskild barriäranalys genomförts i utifrån kraven i bedömningsgrunden. Ett antal åtgärder har också föreslagits inom ramen för säkerhetsanalysen, och dessa har samordnats med resultaten från riskbedömning och barriäranalys.

De föreslagna skyddsåtgärderna utifrån underlagsutredningarna, som regleras i detaljplanen, är sammantaget presenterade i nedanstående tabell.

Skyddsåtgärd	Reglering i detaljplan
Dimensionering av överdäckningen för att stå emot effekten av explosioner vid järnvägsolyckor med farligt gods.	Planbestämmelse i plankartan: <i>Överdäckningen och dess ovanliggande byggnader ska utföras med en robust konstruktion enligt Planbeskrivning Del 2 - Dimensionering för dynamisk explosionslast.</i>
Inga bostäder på överdäckningen	Markanvändningen i överdäckningens byggnader regleras som Trafikändamål T (Centralstation) och Centrum C, vilket innebär att bostäder inte tillåts.
Fast släcksystem i plattformsrummet	Planbestämmelse i plankartan <i>Plattformrummet inom T1 och T2 ska förses med ett fast släcksystem som begränsar effektutvecklingen vid tågbrand.</i>
Brandkrav i fasad mot Kungsbron	Planbestämmelse m1 i plankartan för kvarteret närmast Kungsbron: <i>[...] Fasad som vetter mot spårområdet tunneldmyning utförs i obrännbart material, i lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster och andra glaspartier i fasad som vetter mot spårområdet utförs i lägst brandteknisk klass EW 30. Fönster får vara öppningsbara.</i>
Utrymning från vissa byggnader ska möjliggöras bort från tunneldmyning	Planbestämmelse m1 i plankartan för kvarteret närmast Kungsbron: <i>[...] Utrymning från byggnad ska kunna ske mot sida som inte vetter mot spårområdet tunneldmyning. [...]</i>

Placering av friskluftsintag för vissa byggnader	Planbestämmelse <i>m</i> i plankartan för kvarteret närmast Kungsbron: <i>Friskluftsintag ska på sida som inte vetter mot spårområdet tunnelmynning, alternativt på byggnadens tak, vända bort från tunnelmynningen. [...]</i>
--	--

Reglering av skyddsåtgärder i detaljplanen

Några andra viktiga utformningsåtgärder är redan inarbetade i detaljplanen och därigenom säkerställda indirekt även utan specifika planbestämmelser. Dessa utgör därmed viktiga *fysiska* förutsättningar ur ett olycksriskperspektiv, vilket behöver beaktas om de skulle förändras i kommande skeden av detaljplaneprocessen:

- Åtgärder och utformning som underlättar för räddningstjänsten vid utryckning och som säkerställer att utrymning kan ske. Se vidare under *Teknisk försörjning / Räddningstjänst* i kapitlet Planförslag.
- Föreslagen placering av byggnader inom planförslaget innebär i sig ett visst skyddsavstånd till tunnelmynningarna i norr och söder, samt att ingen verksamhet med stadigvarande vistelse tillförs inom 20 meter från tunnelmynningarna i söder eller norr. Dessa områden upptas av gata (trafik), och ligger utanför planförslaget.

En beskrivning av en beredskapsfunktion vid centralstationen ska tas fram. Denna ska utgå från de krav som åligger infrastrukturförvaltaren och fastighetsägaren/ verksamhetsutövaren samt beakta befintliga strukturer för hantering av extraordinära händelser i samhället.

En beredskapsfunktion vid en överdäckad Centralstation syftar till att säkerställa en organisatorisk förmåga till bland annat:

- Tidig identifiering av händelseförlopp som kan leda till en allvarlig olycka.
- Omedelbar identifiering av inträffade olyckor.
- Initiering av larmkedja vid inträffade olyckor.
- Etablering av samverkan vid inträffade olyckor.
- Identifiera händelseförlopp som kan kräva utrymning av bebyggelse och allmän platsmark ovan överdäckningen.
- Lärande av inträffade incidenter.

Ett stort antal åtgärder har identifierats som möjliga att inarbeta i utformningen av järnvägsanläggningen och plattformsrummet, men som inte är relevanta eller möjliga att reglera i detaljplanen. De redovisade åtgärderna presenteras i mer detalj i *Säkerhetskonceptet* och inkluderar bland annat krav avseende bärförmåga vid brand, säkra utrymningsplatser, brandtekniska avskiljningar, ytskikt, larm, nödbelysning, brandgasventilation,

kameraövervakning, vatten för brandsläckning, radiokommunikation, skyddsjordning, reservkraft, uppsamling av utsläpp av farligt gods samt explosionsskydd.

### Sammanfattande bedömning

Planförslagens överdäckning medför en kraftigt skyddande effekt för omgivningen kring planområdet, vad gäller riskpåverkan från järnvägsanläggningen. Individrisknivåer både ovan överdäckningen och i omgivningen kring planförslaget blir acceptabelt låga. Dock är individrisknivån i närområdet kring järnvägsanläggningen acceptabelt låg redan idag. Samhällsrisk (väntevärdet) ovan överdäckningen och i omgivningen beräknas ungefär halveras i planförslaget, jämfört med nollalternativet.

Beräkningarna i riskbedömningen visar att nollalternativet medför att tretton (13) människor förväntas omkomma under en tidsperiod på en miljon år, till följd av olyckor med farligt gods. Planförslaget beräknas medföra att denna siffra sänks till att sex (6) människor förväntas omkomma på en miljon år, eller att en person omkommer i teorin ungefär var 170 000:e år. Samhällsrisk hamnar på en nivå där rimliga åtgärder ska vidtas för att den ska kunna tolereras enligt vedertagna riskvärderingsprinciper.

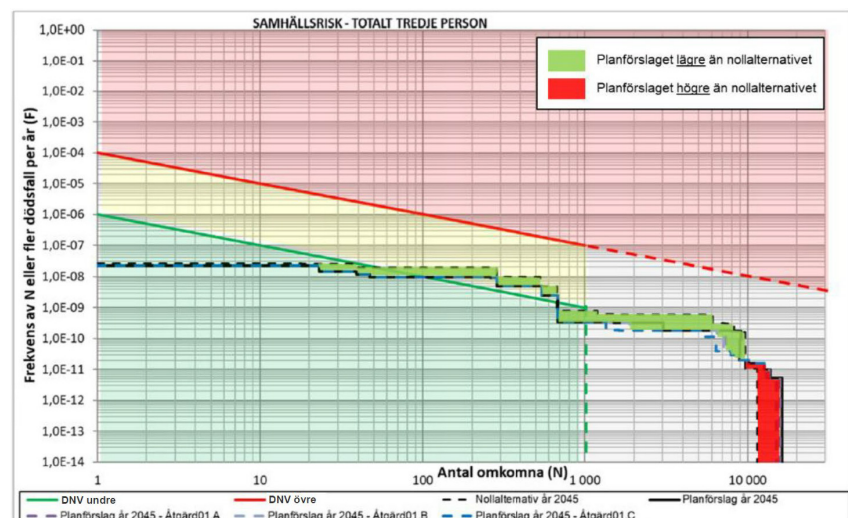


Illustration av samhällsrisk för tredje person (i omgivningen och ovan överdäckningen) i planförslaget. Kurvan för Åtgärd 01.A (alternativet med föreslagna dimensionering avseende explosioner) är den kurva som används för jämförelse med nollalternativet. Bild: Structor (ur PM Olycksrisker).

Den föreslagna bebyggelsen ovan överdäckningen medför en förändrad katastrofpotential jämfört med idag. Den projektspecifika bedömningsgrunden anger att risken därför har behövt analyseras mer i detalj i en barriäranalys. Analysen har visat att risknivåerna kan tolereras med hjälp av ett antal brett



verkande skyddsåtgärder som kan regleras i detaljplanen, samt några organisatoriska barriärer som behöver säkerställas på annat sätt. Dessa skyddsåtgärder och barriärer har bedömts vara lämpliga, främst utifrån den goda skyddseffekt som de innebär för människor som vistas på platsen. Eftersom den samhällsviktiga verksamheten på platsen i stor utsträckning definieras av att det är människor som passerar eller byter trafikslag i den komplexa bytespunkten – innebär skyddsåtgärder som sänker risknivån för människor dock även en positiv effekt för den samhällsviktiga verksamheten. Planförslaget bedöms möjliggöra en ökad robusthet och goda möjligheter till en stärkt förmåga att hantera händelser på platsen jämfört med i nuläget och nollalternativet. Ett behov av fortsatt samverkan och dialog har dock identifierats för att över tid säkerställa en beredskap och aktörsgemensam förmåga att hantera störningar och allvarliga händelser.

Den inneslutande effekten av överdäckningen behöver hanteras med åtgärder som säkerställs i Trafikverkets fortsatta utformning av järnvägsanläggningen och plattformsrummet. Några avgörande fysiska skyddsåtgärder utanför planområdet har inte identifierats som nödvändiga för att markanvändningen inom planområdet ska bli lämplig.

Genomförda analyser och bedömningar för att välja rimliga skyddsåtgärder har haft ett konservativt angreppssätt och på ett rimligt sätt tagit höjd för osäkerheter i indata och för framtida förändringar.

Detaljplanen har i skälig omfattning utformats för att förebygga, hindra eller motverka skada eller olägenhet för människors hälsa och säkerhet. Förutsatt planförslagets utformning, de skyddsåtgärder som regleras i detaljplanen och beaktat de barriärer som kan säkerställas på annat sätt bedöms risknivåerna vara acceptabelt låga eller på en tolerabel nivå. Det innebär att planförslaget bedöms utgöra lämplig markanvändning med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, samt risken för olyckor i övrigt.

### **Riksintresse för kommunikation (järnväg)**

Planförslaget har utformats med Trafikverkets nya spårplan som grundläggande planeringsförutsättning och med hänsyn till den riksintresseprecisering för Karlberg – Stockholm centralstation som Trafikverket tagit fram.

Riksintresset ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra nyttjandet och tillkomsten av anläggningen. Det har ingen betydelse om åtgärden vidtas inom järnvägsområdet eller i påverkansområdet utanför järnvägsområdet. Det är påverkan på anläggningens funktion som är avgörande för bedömningen.

Planförslaget har utformats så att laster från däckkonstruktion och bebyggelse tas ner via pelare i de lägen som spårplanen medger. Vidare har de stationsfunktioner som spårplanen kräver ovan däck i form av upp- och nedgångar till perrongerna inarbetats i planförslaget.

Planförslaget har i övrigt utformats för att hantera den nya spårplanens ökade trafikantflöden och möjliggöra för en god resenärsupplevelse avseende komfort, trygghet och orienterbarhet. Detta är en avgörande faktor för att spårplanens ökade kapacitet ska kunna nyttjas på ett bra sätt och är även ett av detaljplanens huvudsyften. Sett till nyttjandet bedöms därför planförslaget även medföra positiva konsekvenser för riksintresset.

Planförslaget har utvecklats i nära samarbete med Trafikverket, bland annat för att hantera olycksrisker, stämma av miljöåtgärder samt för att säkerställa att planförslaget inte försvårar Trafikverkets nutida och framtida drift och underhåll.

Givet det samarbete med Trafikverket som hittills och fortsatt kommer att bedrivas, genomförda utredningar och föreslagna miljöåtgärder bedöms planförslaget sammantaget ha en acceptabel påverkan på tillkomsten eller nyttjandet av riksintresset för järnvägen.

Riksintresset Citybanan är berörd av detaljplanen eftersom planområdet omfattar en bit av både huvudtunnel med spår och service- och räddningstunnel. Planförslaget har här anpassats efter givna förutsättningar och bedöms därmed vara förenligt med även med detta riksintresse.

### **Ljusförhållanden och lokalklimat**

Den täta bebyggelsen innebär ofrånkomligen att stadsmiljön blir mindre solbelyst än idag. Särskilt i den norra delen av planområdet blir gaturummen mörkare och grannfasader får mindre dagsljus. Samtidigt förbättras vindkomforten jämfört med idag.



Soltimmar på marknivå 21 juni. Bilden till vänster visar soltimmar under helt dygn med befintlig bebyggelse. Bilden till höger visar soltimmar under ett helt dygn med planförslagets bebyggelse. Siffrorna anger antal timmar i den aktuella punkten. Bild: Marge Arkitekter ur Studie av mikroklimat.

Till skillnad från stadsrummen i den norra delen av planområdet som kommer bli mörka har de större stadsrummen i mitten och i söder av planområdet bättre förhållanden. Ljusförhållandena på Centralplan blir något bättre än de är idag när Klarabergsviadukten smalnas av samtidigt som vindförhållandena bedöms bli samma som idag. Antal soltimmar på Klarabergsplan blir relativt bra samtidigt som vindkomforten ökar något vilket utnyttjas i gestaltningen av rummet.

Se mer i framtaget *Studie av mikroklimat* (Marge Arkitekter och Jernhusen 2025). Dagsljusförhållandena i stadsrummen kommer noga behöva studeras vidare under den fortsatta planprocessen med fokuset på stadsrummen i den norra delen; kvartersgränderna, Terminalslingan och Västra järnvägsgatan. Även dagsljusförhållandena för byggnader inom planområdet och på grannfastigheterna behöver studeras vidare.

### Stadsliv och sociala konsekvenser

Skapandet av sociala värden har varit en integrerad del i arbetet med att ta fram planförslaget för Centralstaden.

Konsekvenserna av planförslaget redovisas i *Social konsekvensanalys (Spacescape 2025)*. Konsekvensanalysen utgår från de övergripande *effektmål* som tagits fram gemensamt av Jernhusen, Trafikverket och staden och som beskriver *vad* för sociala värden som ska stärkas eller skapas. Mer specifika projektmål beskriver *hur* effektmålen ska uppnås.

Konsekvensbedömningen redovisar hur och i vilken utsträckning

målen uppnås och konkretiseras i samrådsförslaget. Målen är mätbara för att kunna följa upp den förflyttning som skett från nuläget genom processen fram till samrådsförslaget.

*Effektmål 1- Centralstaden ska vara gång- och cykelvänligt*

Målet innebär att stadsmiljön ska vara lätt att röra sig och upplevas som rymlig, trygg och säker. Det ska vara enkelt att parkera sin cykel nära entréer. Särskild uppmärksamhet ska riktas till de funktionsvarierade och deras möjlighet att röra sig mellan olika gatunivåer.

Konsekvensanalysen visar på hur planförslagets bebyggelsestruktur och förbättrade kopplingar mellan Klarabergsgatan och Vasagatan bidrar till ett mer sammanhängande gång- och cykelnät. Dessutom har den prioriterade ytan för gående och cyklister nästan fördubblats inom analysområdet. Gångbanelbredderna är dock inte tillräcklig längs delar av Vasagatan och Klarabergsgatan.

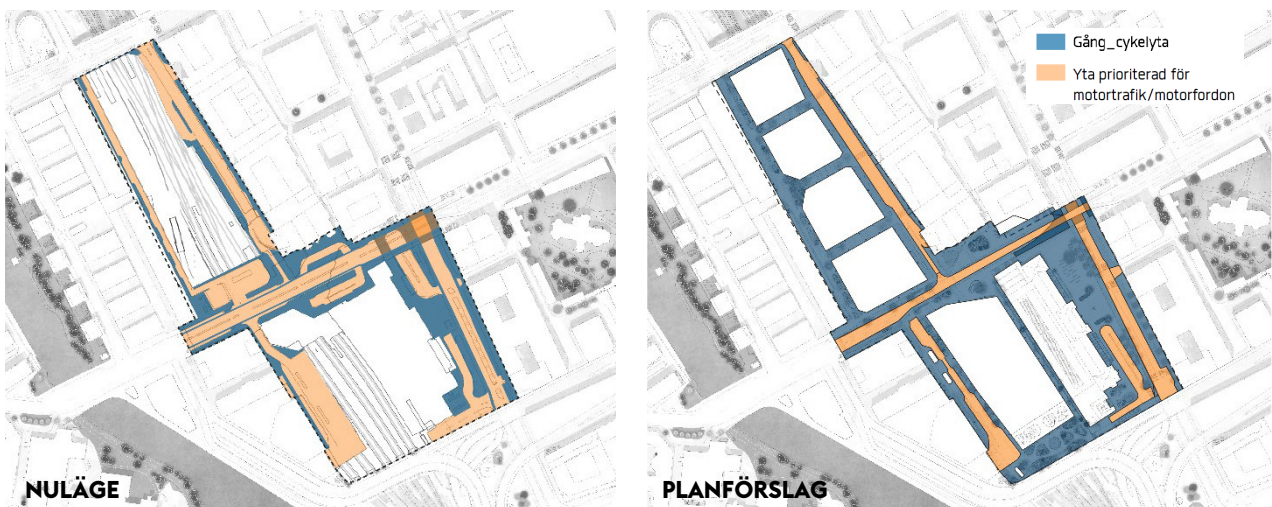


Illustration som visar prioriterad yta för gående och cyklister, nuläget till vänster och planförslaget till höger. Bild: Spacescape (ur SKA)

*Effektmål 2- Centralstaden ska vara en enkel bytespunkt*

Med planförslaget uppfylls effektmålet om en enkel bytespunkt genom att nya kopplingar tillskapas som bidrar till att gångavstånd mellan centrala målpunkter och de viktigaste resemålpunkterna inom stationsområdet minskar. Både målvärden för gångavstånd mellan resemålpunkter, utrymme utanför stationsentréer och antal cykelparkeringsplatser för stationsresenärer uppfylls.

*Effektmål 3- Centralstaden ska ha friytor för alla*

Friytor för alla innebär torg, parker och andra bilfria ytor där det finns många olika saker att göra för olika brukargrupper, åldrar

och intressen. Dessa platser skall vara tydligt offentliga och inte exkludera någon på grund av ålder, kön, bakgrund eller ekonomisk situation. Grönska i form av träd, blommor och gräsmattor och vatten är viktiga inslag. I närheten av bra friytor är fordonstrafiken ofta begränsad eller helt borttagen för att undvika trafikbarriärer och buller. Med planförslaget uppfylls effektmålet om att Centralstaden ska ha friytor för alla. I jämförelse med nuläget ökar andelen socialt värdefull friyta från 3 till 15 %. Andelen offentlig grönyta ökar från 0,2 % till 6 % och andelen krontäckt mark (yta under träd) ökar från 2 till 12 %.

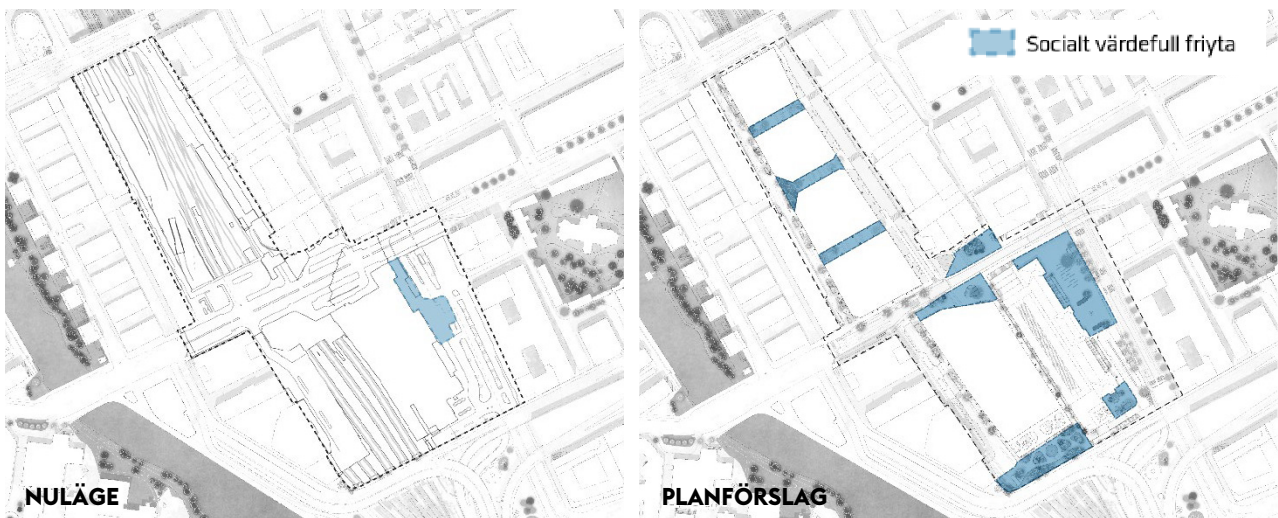


Illustration som visar andel socialt värdefull yta, nuläge till vänster och planförslaget till höger.

#### Effektmål 4- Centralstaden ska ha trygga platser

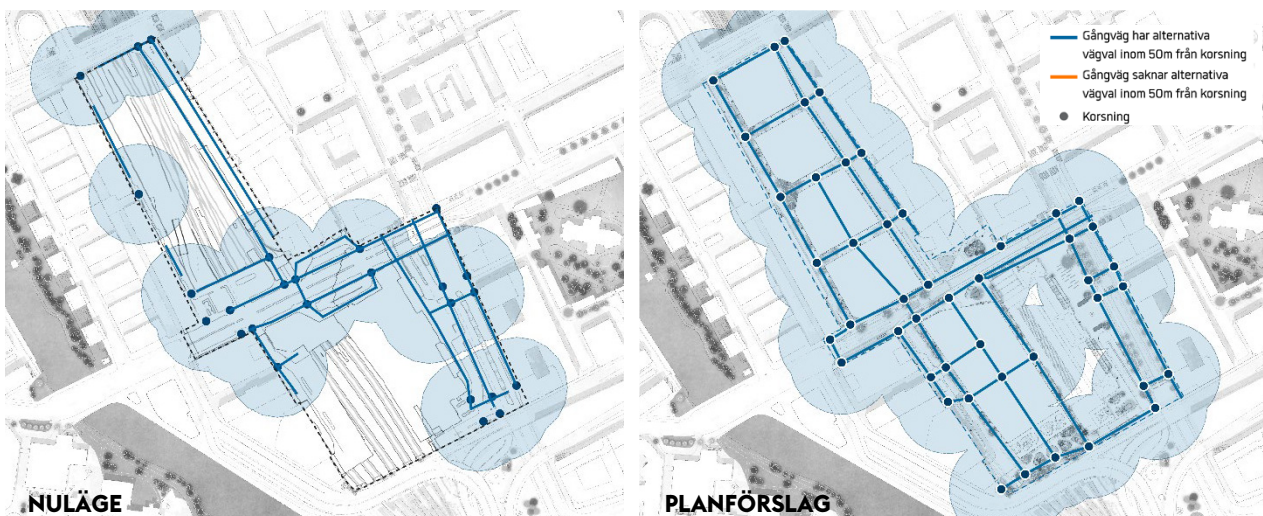


Illustration som visar vägvälsfrihet, nuläge till vänster och planförslaget till höger

Med trygga offentliga platser avses platser och gångstråk som är lätta överblicka, lätta hitta i gatunätet och som har aktiva bottenvåningar. Innehållet i de aktiva bottenvåningarna ska vara

varierat med olika typer av kommersiella och utåtriktade verksamheter som handel, service, kultur, hotellreceptioner, restauranger och caféer. Bottenvåningarna ska ha en hög entrétäthet. Mörka platser dag- och kvällstid ska undvikas. Stadsmiljön ska vara lätt att orientera sig i och centrala offentliga platser och stråk ska ha en hög gångflödespotential. Offentliga platser ska genom skala, möblering, material och gränssnitt till omgivande bebyggelse utformas för att attrahera vistelse.

Med planförslaget uppfylls effektmålet om trygga offentliga platser i Centralstaden. 92 % av fasaderna längs gatuplanet är aktiva och entréavståndet är i snitt 21 meter. Andelen överbyggd utemiljö är den samma som idag 7%.

#### *Effektmål 5- Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande platser*

Levande platser innebär att det lokala stadslivet i Centralstaden är aktivt över dygnet och naturligt blandas med de flöden som sker till och från stationen. Detta kräver att det finns en mångfald av verksamheter och målpunkter som tillsammans är aktiva från morgon till kväll, alla dagar i veckan. Resande till och från Centralstaden samt stationens personal bidrar med liv över hela dygnet. Stadsmiljöer och byggnader som befolkas över dygnet bidrar också till ökad trygghet.



Illustration som visar entrétäthet och aktiva bottenvåningar, nuläge till vänster och planförslaget till höger.

Med planförslaget uppfylls effektmålet om att Centralstaden ska vara en av Stockholms mest levande platser. Jämfört med idag ges betydligt bättre förutsättningar för stadsliv inte minst på grund av fler entréer, aktiva bottenvåningar, en gångprioriterad stadsmiljö, mer grönska och fler platser att sitta på. De tre platser

med allra bäst förutsättningar för stadsliv är Klarabergsplan, Centralplan och Västra Järnvägsplanen.

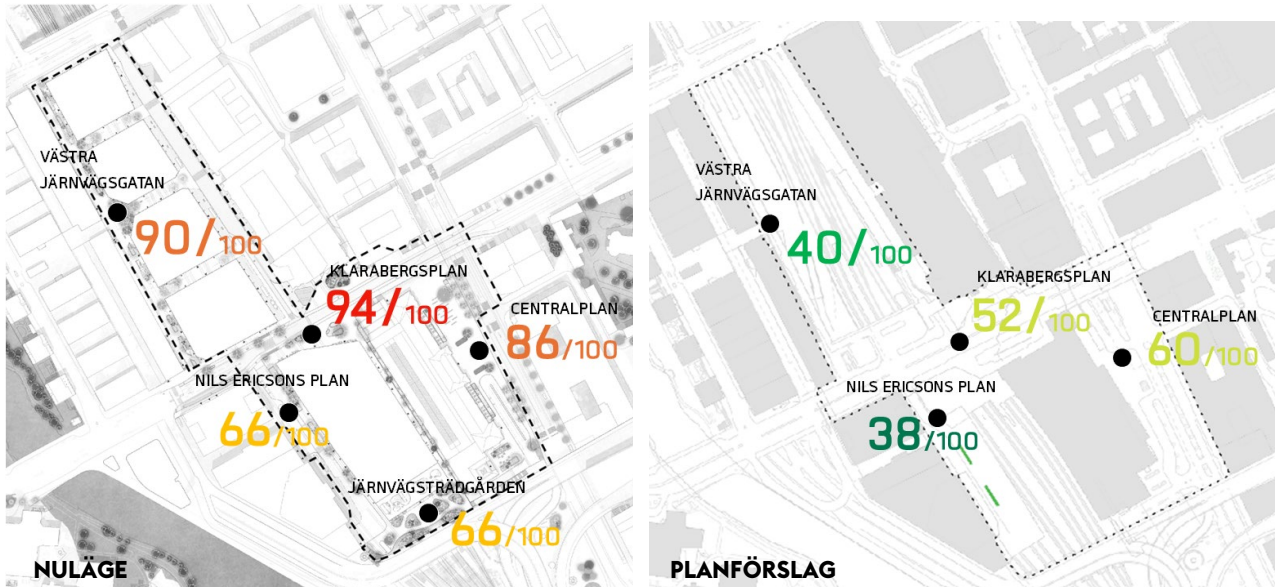


Illustration som visar stadslivsvärden, nuläge till vänster och planförslaget till höger.

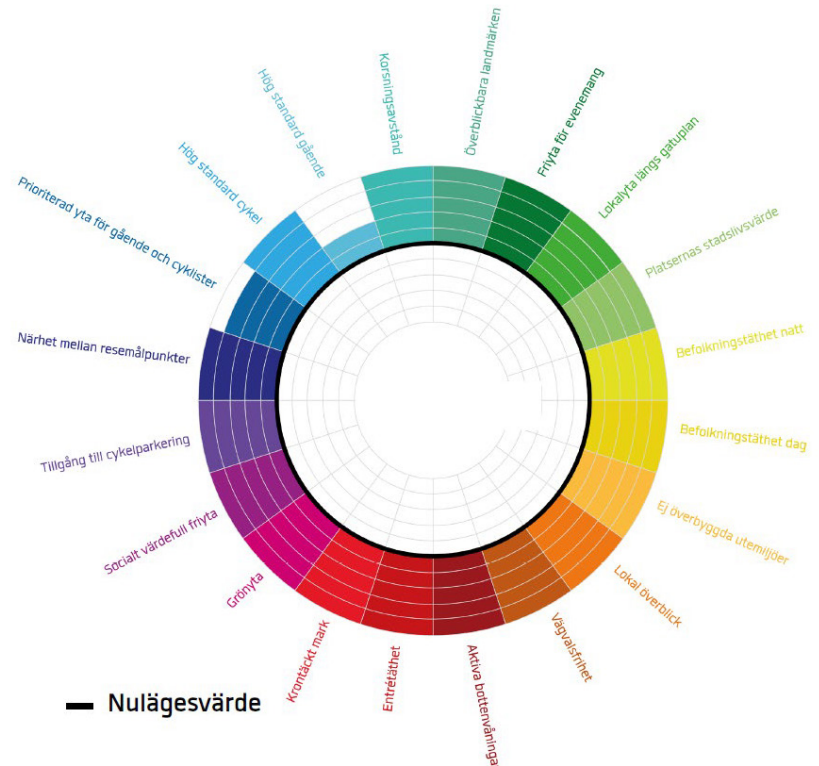
#### *Effektmål 6- Centralstaden ska vara en variationsrik destination*

En variationsrik destination innebär att det i Centralstaden som helhet finns besöksmål, platser och anläggningar som kan samla många olika typer av evenemang och händelser för till exempel kultur, demokrati, mässor och konferenser. Tack vare sitt läge som Sveriges mest centrala punkt och entré till Sverige och Stockholm finns det stor potential att skapa unika mötesplatser och rum. Entréplatserna har även en viktig representativ funktion att fylla. Inte minst för att skapa ett positivt första intryck. Här är inte minst överblicken över staden en viktig kvalitet att lyfta fram.

Med planförslaget uppfylls effektmålet om Centralstaden som en variationsrik destination. Samtliga projektmål nås. Lokalytan längs gatuplan är över 12 000 kvm. 11 % av markytan är lämplig och kan användas för evenemang eller andra temporära verksamheter. I snitt fördubblas antalet överblickbara landmärken från de större stationsentréerna.

### Sammanfattning av konsekvenser

Summerat visar den sociala konsekvensanalysen med integrerad barnkonsekvensanalys att de flesta av de uppsatta projektmålen inom SVA-processen uppfylls med planförslaget. Av totalt 20 projektmål uppnås 18, se vidare *Social konsekvensanalys, detaljplan för Centralstaden (Spacescape 2025)*.



Illustrationen visar vilka projektmål som planförslaget uppfyller. Bild: Spacescape ur SKA.

### Klimatpåverkan

Löpande under planarbetet har åtgärder vidtagits för att minska de beräknade klimatutsläppen från förslaget bland annat genom att optimera materialval och materialåtgång som t.ex. att byta ut stål mot betong, trä eller andra material med lägre klimatavtryck. Trots detta kommer planförslaget orsaka stora utsläpp av klimatgaser från bland annat produktion av material, byggande och byggtransporter.

Planförslaget möjliggör på lång sikt att fler människor kan resa kollektivt och mer hållbart genom att skapa fler arbetsplatser, hotell och service i ett kollektivtrafiknära centralt område. Planförslaget kan också bidra till klimatnytta genom att förbättra den byggda miljön samt de publika rummen inom planområdet, vilket bedöms göra kollektivtrafiken mer attraktiv.



Att centralstationsfunktionen kan utvecklas på den plats den ligger idag innebär också ett hållbart resursutnyttjande av befintlig transportinfrastruktur ur ett nationellt och regionalt perspektiv.

Planförslaget innebär dock också behov av transporter, främst i form av gods- och avfallstransporter. Logistiklösningen bygger på omlastningsytor (HUB-lösning) utanför Centralstaden, vilket minskar antalet transporter i city, optimerar fyllnadsgraden, skapar större kontroll på godset och ger en effektivare hantering. Detta frigör också mer yta för andra funktioner i planområdet.

Planförslagets tänkta energisystem bidrar till att minska klimatavtrycket under driftskedet. På tillkommande bebyggelse planeras anläggande av solceller på taket men för vissa tak krävs en betydande mängd solceller för att effekten ska bli så stor som önskad. Detta innebär en utmaning med tanke på behovet av vistelseytor och grönska som också ska uppfyllas på taken. Kyla är den största posten i energianvändningen. Därför har frikyla i form av sjökyla utretts som en del av klimatarbetet.

Planförslaget tillför grönska inom planområdet som lokalt kan bidra till jämnare temperatur, ökad luftfuktighet och skugga. Då grönskan i dagsläget är nästintill obefintlig inom planområdet, förutom vid Centralplan, kommer denna ekosystemtjänst medföra positiva effekter.

### **Tidplan**

Samråd 8 april – 9 juni 2025

Granskning kvartal 1 2027\*

Antagande kvartal 1 2028\*

\*Planen kommer eventuellt att delas upp i flera detaljplaner inför granskning. Tidplanen kommer i så fall att skilja sig mellan delarna.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättandet av exploateringsavtal som krävs för planens genomförande.

Jernhusen ansvarar för genomförandet avseende bebyggelsen och överdäckningen och Trafikverket ansvarar för åtgärder avseende järnvägsanläggningen.

Fastighetsägarna bekostar och ansvarar för iordningställande av allmän plats inklusive mark inom markreservat för allmänna ändamål (z och x-områden).

#### Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän plats samt mark för allmän trafik och allmän gång och cykeltrafik (x och z).

#### Avtal

Exploateringsavtal ska tecknas mellan staden och exploitörerna/fastighetsägarna innan detaljplanen antas.

Skydds- och varsamhetsbestämmelser samt rivningsförbud i plankartan hänför sig till skydd av befintlig stationsbyggnad och centralhall. Skyddsbestämmelserna införs med fastighetsägarens samtycke och medverkan. Särskilt avtal kring dessa bestämmelser (s.k. detaljplaneavtal) ska upprättas med staden genom dess exploateringskontor innan detaljplanen antas.

Genomförandet av planen förutsätter att ett flertal avtal tecknas mellan berörda aktörer. Följande avtal kan bli aktuella men behov av ytterligare avtal kan tillkomma:

- erforderliga avtal mellan Jernhusen och Trafikverket om genomförande, fastighetsbildning och framtida förvaltning,
- avtal rörande gemensamhetsanläggning för överdäckningskonstruktionen mellan ägare av deltagande fastigheter och ägare av upplåtande fastigheter samt berörda rättighetshavare,

- avtal mellan Jernhusen och andra fastighetsägare avseende intrångsfrågor och genomförande med mera,
- erforderliga avtal beträffande Klarabergsviadukten,
- avtal med berörda ledningsägare.

### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl 2631, Pl 3886A Pl 5200, Pl 7613, Pl 7713A, Pl 8039A, Pl 8261, Pl 8427A, Pl 88052, Pl 96033, Ädp 2000-01862, P2005-21213, P2006-11281, och Ädp 2007-36070 helt upphör att gälla inom planområdet.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheten

- Norrmalm 4:63, ägs av Jernhusen Norrmalm AB

samt del av fastigheterna

- Norrmalm 4:53, ägs av Stockholms kommun,
- Norrmalm 5:3, ägs av Jernhusen Stationer AB,
- Norrmalm 6:1, ägs av Trafikverket
- Bangårdsposten1, ägs av WFB Stockholm Management AB,
- Blekholmen 3, ägs av Klarabergshuset Invest AB,
- Blekholmen 4, ägs av Fastighets AB Kungsbrohuset,
- Blekholmen 5, ägs av Klarabergshuset Invest AB,
- Blekholmen 6, ägs av Jernhusen Norrmalm AB,
- Pennfäktaren 12, ägs av KLP,
- Terminalen 2, ägs av Jernhusen Fastigheter AB,
- Terminalen 3, ägs av Vasaterminalen AB

### **Användning av mark**

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för trafik, centrumändmål, konferensanläggning, teknisk anläggning och användning anpassad till kulturvärden inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik samt torg.

### **Fastighetsbildning**

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning m.m. provas vid lantmäteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark (järnväg, centralstation, bussterminal, centrumändamål, konferensanläggning, teknisk anläggning och användning anpassad till kulturvärden) ska utgöra en eller flera separata fastigheter, som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar, prövning av lämplighet m.m. prövas av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförrättning. Områden utlagda som kvartersmark i planförslaget är till största delen beläget inom område utlagt som kvartersmark med användning trafik i nuvarande plan. Några mindre områden ändras från allmän plats (gatemark) till kvartersmark (centralstation) och ett mindre område ändras från kvartersmark (trafik) till allmän platsmark (gata).

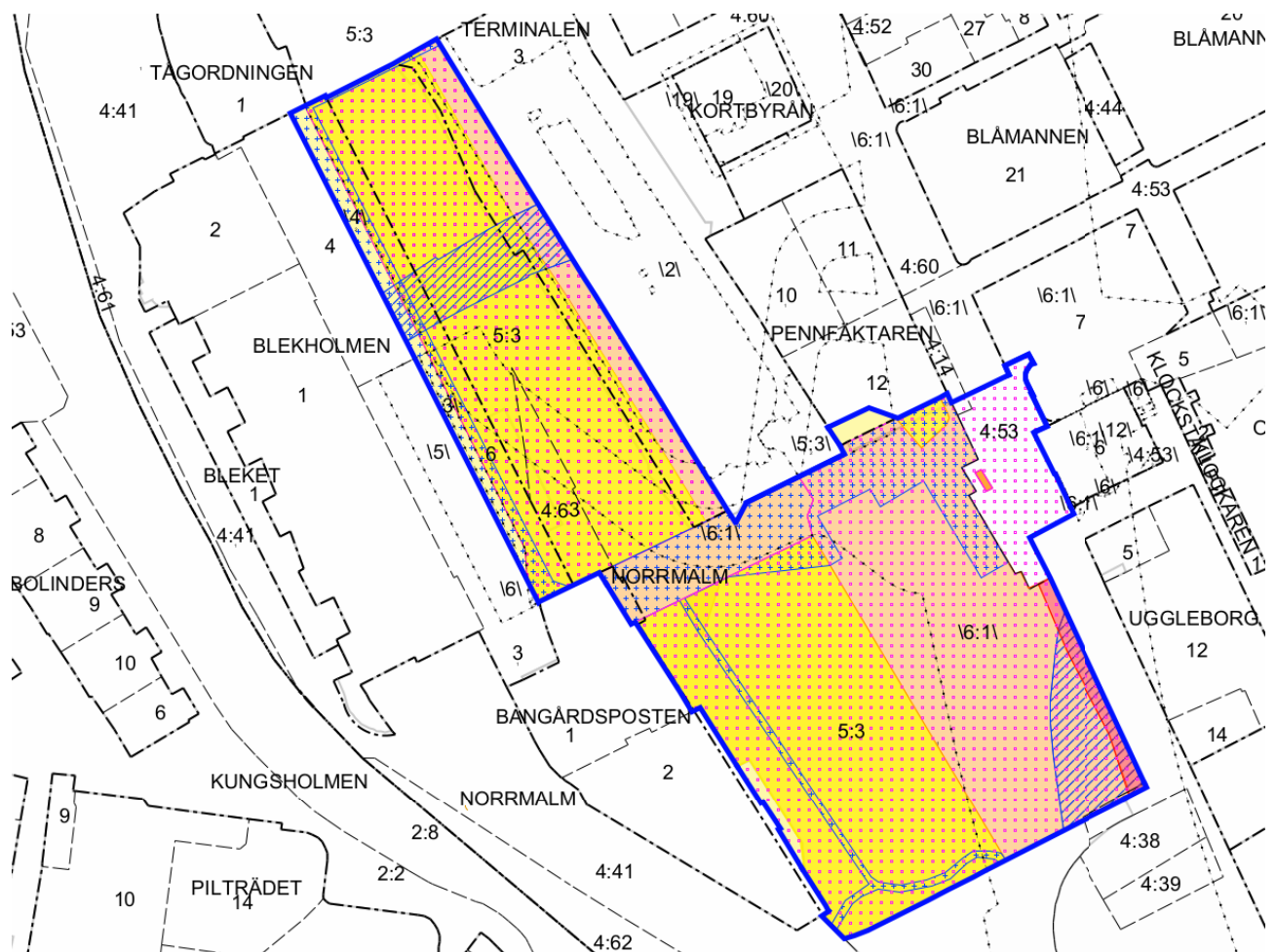
Område utlagt som allmän platsmark (gata, torg) ska ingå i av Stockholms stad ägd fastighet. Fastighetsreglering krävs för att överföra de delar av fastigheten Norrmalm 5:3 som är utlagd som allmän platsmark, vilka ändras från kvartersmark (trafik) till allmän platsmark (gata).

Inom planområdet finns flera befintliga spåranläggningar i tunnel och i marknivå (tunnelbana, Citybana och järnväg) samt arbetstunnlar mm för spåranläggningarnas funktion.

- Befintlig tunnelbaneanläggning (blå linje) är belägen i norra delen av planområdet och säkrad med officialservitut till förmån för Ladugårdsgärdet 1:29 (0180-A58-1987.2). Servitutets läge i höjddled är mellan -61,5 m och -11,5 m i RH00 (motsvarar ca -61,0 m och -11,0 m i RH2000). Planförslaget ger tunnelbaneanläggningen och servitutet planstöd genom markreservat t2 inom användning.
- Befintlig tunnelbaneanläggning (röd/grön linje) är belägen i södra delen av planområdet och är säkrad med officialservitut till förmån för Ladugårdsgärdet 1:29 (0180K-2001-08918.2). Servitutets övre gräns utgörs av befintlig markyta, vilket avser den södra delen av Centralplan. Avgränsning nedåt mellan -45,8 och -47,5 i RH2000. Planförslaget ger tunnelbaneanläggningen och servitutet planstöd genom markreservat t2.
- Befintlig järnvägsanläggning i tunnel (Citybanan), inklusive tillfartstunnel mm, är belägen huvudsakligen inom planområdets östra del och säkrad genom den tredimensionellt avgränsade fastigheten Norrmalm 6:1. Fastighetens utbredning inom planområdet är mellan ca -

50,0 m och ca + 9,5 m i RH00 (vilket motsvarar ca -49,5 m och ca -9,0 m i RH2000). Planförslaget ger järnvägsanläggningen inom Norrmalm 6:1 planstöd genom användningsbestämmelse T1, T2, T3, T4 och T5. Angöring och passagerarutrymmen mm inom fastigheten (alt genom rättighet) bedöms kunna ordnas inom T6 och T7 (centralstation). Se vidare nedan under Konsekvenser per fastighet.

- Befintlig järnvägsanläggning avses byggas om samt överdäckas. Den planerade framtida utformningen får planstöd genom T1, T2 och T5 och avses säkras genom bildande av en ny fastighet som huvudsakligen är tredimensionellt avgränsad.



Förändringskarta. **Blå heldragen tjock linje** = planområdesgräns **Svart text och linjer** = befintliga fastighetsbeteckningar och fastighetsgränser **Rosaprickat** = järnväg under mark (T2, T3, T5) – kvarstår huvudsakligen från befintliga planer **Orange, ljusare** = fortsatt trafikändamål (järnväg, bussterminal respektive centralstation) **Orange, mörkare** = ändras från allmän plats till järnvägsändamål **Vitt** = fortsatt allmän plats **Rött** = ändras från specialområde (trafik- / järnvägsområde) till allmän plats **Gult, mörkare** = ändras från allmän plats / specialområde (trafik- / järnvägsområde) till kvartersmark (centrum) **Gult, ljusare** = fortsatt kvartersmark **Blårandigt** = markreservat för befintlig tunnelbana (t1, t2) - kvarstår huvudsakligen från befintliga planer **Blått med kryss** = markreservat för allmännyttig trafik (inkl gångtrafik) - kvarstår delvis från befintliga planer och tillkommer delvis

### Konsekvenser per fastighet

#### *Bangårdsposten 1*

Den del av fastigheten som ingår i planområdet fortsätter i planförslaget vara kvartersmark för järnväg (*T1 Järnväg*) och belagt med så kallat z-område för allmännyttig trafik. I gällande plan är marken reglerad med ändamålet *Järnvägstrafik (T1)* samt med begränsningen att marken ska vara tillgänglig för allmän gatutrafik på körbart bjälklag (*z1*).

#### *Blekholmen 3, 4 och 5*

De delarna av fastigheterna (för alla tre fastigheter gäller det tredimensionellt avgränsade utrymmen) som ingår i planområdet fortsätter i planförslaget vara kvartersmark. I gällande plan ligger fastigheten inom kvartersmark för *Kommersiella lokaler och garage (KP)* och i planförslaget är ändamålet det samma; *Centrum, Kommersiella lokaler och garage (C2)*. Bestämmelser om begränsningar av markens bebyggande (*t2 och z*) som finns i både gällande plan och planförslaget påverkar inte de tredimensionella utrymmena då de reglerar ytor över respektive under utrymmena.

#### *Blekholmen 6*

Den större delen av fastigheten som ingår i planområdet fortsätter i planförslaget att vara kvartersmark. I gällande plan har kvartersmarken ändamålet *Kommersiella lokaler och garage (KP)* medan fastigheten i planförslaget ligger delvis inom kvartersmark för *Centrum C1 och Järnvägsändamål, Teknik, tunnlar och angöringsgarage T5* samt i söder även *Centralstation T7*. Begränsningen av markens byggande i form av en bestämmelse om att marken ska vara tillgänglig för allmän spårtunnel för tunnelbana (*t1*) behålls medan bestämmelser om att marken ska vara tillgänglig för trafik från angränsande fastigheter (*y*) tas bort men funktionen får planstöd av användningsbestämmelsen *T5*. Utöver detta justeras z-området (som reglerar att marken ska vara tillgänglig för allmännyttig trafik) så att det omfattar den framtida gatan.

#### *Norrmalm 4:53*

Den del av fastigheten som ligger inom planområdet fortsätter till största del vara allmän plats (gatumark) en mindre bit övergår till kvartersmark för *Centralstation (T6)*. Fastigheten urholkas av Norrmalm 6:1 (Citybanan) vilket i planförslaget regleras med en tredimensionellt avgränsad kvartersmark för Järnväg i tunnel vilket motsvarar det ändamål som anges i gällande tilläggsplan för Citybanan (*järnvägstrafik i tunnel*). I planförslaget

tillkommande allmän plats (GATA och TORG) ska regleras in i fastigheten.

#### *Norrmalm 4:63*

Fastigheten fortsätter vara kvartersmark. I gällande planer är ändamålet för kvartersmarken främst järnvägsändamål (T i olika former), en bit av fastigheten har även ändamålet tillfart till garage. I planförslaget fortsätter fastigheten ligga inom kvartersmark för järnväg (*T2, Järnväg* samt *T5 Järnvägsändamål, tunnlar och angöringsgarage*) främst i markplan men får också på däcksnivån byggrätter med ändamålen *Centralstation (T7)* och *Centrum (C1)*.

#### *Norrmalm 5:3*

Den del av fastigheten som ligger inom planområdet omfattar större delen av spåranläggningen i markplan och befintligt stationsområde. Fastigheten kommer till största del fortsätta vara kvartersmark men en liten del av fastigheten mot Vasagatan blir i förslaget allmän plats (*GATA*), även placeringen och omfattningen av x och z-områden (markreservat för allmännyttig trafik/gångtrafik) justeras något mot förhållandena i gällande planer.

Användningsändamålet i gällande planer är trafikändamål – ofta specificerat som järnväg men det varierar i de olika planerna som gäller för fastigheten. Där fastigheten går in i kvartersmark för kommersiellt ändamål finns i gällande planer markreservat för järnväg. I en mycket liten del kombineras trafikändamålet med ändamålet tillfart till garage.

I planförslaget är trafikändamålet mer specificerat för fastigheten och uppdelat på *T1, T2, T3 Järnväg, T5 Järnvägsändamål* samt *T6* och *T7 Centralstation*. Mot terminalslingan finns också en bit av fastigheten som även får ändamålet *T9 Bussterminal* en viss höjd över däck. På den del av spårområdet som överdäckas kombineras också trafikändamålen med kvartersmark och byggrätter för *C1 Centrum*.

Inom fastigheten finns byggnader som planeras rivas vid ett genomförande av planförslaget (den övre hallen och den västra tillbyggnaden se mer under rubriken *Byggnader/Befintlig stationsbebyggelse* i kapitlet *Planförslag*). Eftersom delar av den bebyggelse som planeras rivas ligger på ytor som föreslås bli offentliga utemiljöer/obebyggda kommer detaljplanen innebära

att dessa byggnader i sina befintliga utbredningar blir planstridiga.

Fastigheten urholkas av Norrmalm 6:1

#### *Norrmalm 6:1*

Fastigheten omfattar Citybanans anläggning. Fastigheten är tredimensionellt avgränsad. Den del av fastigheten som ligger inom planområdet kommer fortsatt ligga inom kvartersmark för järnvägsändamål som den gör i gällande planer. Bestämmelserna från tilläggsplanen för Citybanan ersätts i planförslaget främst med *T3 och T4 Järnväg* och den del av fastigheten som ligger utanför tilläggsplanen (tillfartstunneln) blir i planförslaget *T1 och T2 Järnväg* och *T5 Järnvägsändamål, tunnlar och angöringsgarage*.

Avluftningen av Citybanans anläggning som sker genom en konstruktion ovan mark på Centralplan regleras i gällande plan med markreservat (t2) men får i planen användningen *T1 Järnväg*.

#### *Pennfåktaren 12*

Den del av Pennfåktaren 12 som ingår i planområdet fortsätter i planförslaget vara kvartersmark, ändamålet *Hotell och kontor (K) samt Handel (H)* förenklas i planförslaget till *Centrum C1*. I gällande plan finns ett markreservat för allmän trappa och hiss som inte finns med i planförslaget.

#### *Terminalen 2 och 3*

De delar av Terminalen 2 och 3 som ligger inom planområdet är i gällande plan kvartersmark för kommersiellt ändamål, Underliggande spårområde för järnväg säkerställs i gällande plan med markreservat för järnvägstrafik och för tunnelbana med markreservat för tunnelbana.

I planförslaget fortsätter fastigheterna att ligga inom kvartersmark främst inom ändamålet *T8 Bussterminal*. På västra sidan av Terminalslingan införs byggrätt för både *T7 Centralstation* och *C1 Centrum* som kombineras med ändamålet *T9 Bussterminal* i däcknivå.

Järnvägsändamål under överdäckningen regleras i planförslaget med kvartersändamål *T2 Järnväg* och tunnelbana med markreservat *t1*.



### Fastighetsägarnas planeringsinriktning för fastighetsrättsligt genomförande

Trafikverket och Jernhusen har enats om att pröva följande huvudprinciper för kommande fastighetsbildnings- och anläggningsåtgärder:

- Trafikverkets befintliga servitutsrätt för järnvägsanläggningen ersätts efter genomförd exploatering med äganderätt till ett tredimensionellt fastighetsutrymme.
- Befintlig och kommande grundläggning för järnvägsanläggningen, inklusive erforderlig säkerhetsmarginal, ska inrymmas i järnvägsfastigheten.
- Nya officialservitut bildas för ändamål som är av väsentlig betydelse för tillkommande järnvägsanläggningar och för exploateringen.
- Överdäckningen med dess fackverk, överdäckningsplattan, pelare och grundläggning utgör en del av en eller flera gemensamhetsanläggningar.

Byggrätter för centrumändamål (hotell och kontor mm) ovan de nya stationsanläggningarna respektive överdäckningskonstruktionen avser Jernhusen pröva att avskilja i form av tredimensionella fastigheter. Jernhusens avsikt är vidare att centrum- och stationsutrymmen i de nya byggnadernas bottenvåningar samt nya kvartersgator och kvartersplatser ska ingå i Normalm 5:3. Inom dessa utrymmen avses den nybildade järnvägsfastigheten tillförsäkras erforderliga rättigheter i form av servitut för och äganderätt till exempelvis rulltrappor, hissar och rätt att nyttja utrymmen för gångpassage. För gator och torg redovisade som x- och z-områden är avsikten att servitut upplåts för en angränsande kommunal gatufastighet.

### Inlösenrätt/skyldighet avseende allmän plats mm

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats, eller viss kvartersmark planlagd för annat än enskilt bebyggande (exempelvis T – järnväg), kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösenkyldighet enligt 14 kap. 14 § PBL. Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik (x-område), allmännyttig trafik (z-område) och tunnelbana (t-område) innebär en inlösenkyldighet för kommunen (14 kap. 18 § Plan- och bygglagen). Kommunen och berörda fastighetsägare avser innan denna detaljplan antas träffa avtal gällande i detaljplanen aktuella delar enligt ovan.

## Rättigheter

Inom planområdet är ett flertal rättigheter lokaliserade (officialservitut, avtalsservitut, ledningsrätter och gemensamhetsanläggningar) dessa och hur planen påverkar dem redovisas i tabell nedan.

<b>Inskrivna avtalsrättigheter (servitut och nyttjanderätter)</b>			
<b>Rättighet och Ändamål</b>	<b>Förmån</b>	<b>Last</b>	<b>Påverkan</b>
Avtalsservitut 12/13976.1, väg (V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 3	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål.
Avtalsservitut, 91/42179.1, tillfartsväg (över "taxidäcket")	Bleholmen 3, 4, 5, 6	Norrmalm 4:63	"Taxidäcket" rivs och servitutet behöver upphävas. Anslutning möjliggörs istället via V. Järnvägsgatan.
Avtalsservitut, 12-13961.1, väg (V. Järnvägsg.)	Bleholmen 5	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål.
Avtalsservitut, 07/2318.1, 07/2321.1, allmän gång-, cykel och fordonstrafik (V Järnvägsgatan)	Norrmalm 4:41	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan ersättas pga. nya förutsättningar.
Avtalsservitut, 07/2319.1, allmän gång-, cykel och fordonstrafik (V Järnvägsgatan)	Norrmalm 4:41	Norrmalm 4:63	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan ersättas pga. nya förutsättningar.
Avtalsservitut, 07/2322.1, allmän gång-, cykel och fordonstrafik (V Järnvägsgatan)	Norrmalm 4:41	Bleholmen 3	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan ersättas pga. nya förutsättningar.
Avtalsservitut, 91/24069.1, del av Kungsgatans viadukt	Norrmalm 4:41	Bleholmen 4, 6	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
Avtalsservitut, 91/24070.1, väg (V. Järnvägsgatan)	Norrmalm 4:41	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan ersättas pga. nya förutsättningar.

<b>Officialservitut</b>			
<b>Rättighet och Ändamål</b>	<b>Förmån</b>	<b>Last</b>	<b>Påverkan</b>
0180K-2002-07758.10, nödutrymningsväg över Nils Ericsons plan	Bangårdsposten 1	Norrmalm 5:3	Kan utövas oförändrat efter genomförande.
0180K-2002-07758.8, tillträde till entré mm över Nils Ericsons plan	Bangårdsposten 1	Norrmalm 5:3	Kan utövas oförändrat efter genomförande.
0180K-2002-07758.6, kördäck (Nils Ericsons plan)	Bangårdsposten 2	Norrmalm 5:3	Servitutet avser Nils Ericsons plan som till stora delar rivs och ersätts med ett nytt kördäck. Servitutet behöver således ändras eller ersättas.
0180K-2002-07758.7, byggnadsöverhäng	Bangårdsposten 2	Norrmalm 5:3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2012-01591.5, väg (V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 4	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål.
0180K-2010-08592.1, bergvärmehål	Bleholmen 4	Bleholmen 6	Bergvärmelanläggningen behöver flyttas eller ersättas och servitutet kommer därför att behöva ändras eller upphävas.
0180K-2010-08592.2, va-ledningar	Bleholmen 4	Bleholmen 6	VA-ledningarna behöver sannolikt flyttas och servitutet därmed ändras eller upphävas.
0180K-2006-12633.3, angöring (V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 4 och 5	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål..
0180K-2007-00196.2, tillträde för underhåll mm (V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 5	Bleholmen 6	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän trafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål.
0180K-2012-01591.2, bärande konstruktioner (V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 6	Bleholmen 4	Västra Järnvägsgatan planläggs med markreservat z (allmän körtrafik). Servitutet kan upphävas om ny rättighet till förmån för Stockholms kommun tillskapas för samma ändamål (alternativt att kommunal fastighet genom ändring blir förmånsfastighet i aktuellt servitut).
0180K-2012-01591.3, dagvattenledningar (från V. Järnvägsgatan)	Bleholmen 6	Bleholmen 4	Får fortsatt planstöd och berörs ej.

0180-A58/1987.2, tunnelbana (Blå linje)	Ladugårdsgärdet 1:29	Blekholmen 4, 6, Norrmalm 5:3, Terminalen 3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2011-21736.1, tunnelbana ("suckarnas gång")	Ladugårdsgärdet 1:29	Norrmalm 5:3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2001-08918.2, tunnelbana (röd/grön linje)	Ladugårdsgärdet 1:29	Norrmalm 5:3	Får fortsatt planstöd och berörs ej. Åtgärder på Centralplan kan dock innebära intrång i servitutet.
0180K-2002-07758.2, gatuviadukt (Klarabergsviadukten)	Norrmalm 4:41	Bangårdsposten 1	Får fortsatt planstöd och kan bestå. Påverkas under genomförandeskedet.
0180K-2001-08918.8, gatuviadukt (Kungsbron)	Norrmalm 4:41	Blekholmen 6, Norrmalm 5:3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
2001-08918.9, gångförbindelse (under Klarabergsviadukten)	Norrmalm 4:41	Norrmalm 5:3	Förutsättningarna under Klarabergsviadukten ändras och servitutet behöver ändras eller ersättas.
0180K-2002-07758.3, järnvägsanläggningar	Norrmalm 5:1	Bangårdsposten 1	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2002-07758.12, gångförbindelse (över Nils Ericsons plan)	Norrmalm 5:1	Bangårds-posten 1	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2001-08918.1, järnvägstrafik	Norrmalm 5:1	Blekholmen 6, Norrmalm 5:3	Servitutet avses upphävas och ersättas med äganderätt för Trafikverket.
0180K-2014-15286.1, teknikutrymme (i Övre hallen)	Norrmalm 5:1	Norrmalm 5:3	Övre hallen rivs och servitutet behöver därför upphävas eller anpassas till nya förutsättningar.
0180-A58/1987.1, järnvägsändamål	Norrmalm 5:1 och 5:3	Terminalen 3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2012-01591.4, Väg på "grusytan"	Norrmalm 5:3	Blekholmen 6	Blir obsolet och kommer att upphävas.
0180K-2007-17724.2, tillfarts- och arbetstunnel (till Citybanan)	Norrmalm 6:1	Blekholmen 6, Norrmalm 5:3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
0180K-2009-10187.9, tillträde för drift och underhåll	Terminalen 2	Terminalen 3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
<b>Gemensamhetsanläggningar</b>			
<b>GA och Ändamål</b>	<b>Deltagande fastigheter</b>	<b>Last</b>	<b>Påverkan</b>
Terminalen ga:1, Brandskyddsanläggning, sprinkler mm	Terminalen 2, Terminalen 3	Terminalen 2, Terminalen 3	Får fortsatt planstöd och berörs ej.
Blekholmen ga:6, grundläggning, konstruktioner, trapphus mm	Blekholmen 3, Blekholmen 5	Blekholmen 3, Blekholmen 5	Får fortsatt planstöd och berörs ej.

<b>Ledningsrätter</b>			
<b>Rättighet och Ändamål</b>	<b>Förmån</b>	<b>Last</b>	<b>Påverkan</b>
0180-A85/1986.3, kulvert för renat avlopp	Norrenergi	Blekholmen 4, 6, Normalm 4:53, 6:1, Terminalen 3	Djupt liggande bergtunnel som ej berörs.
0180K-2007-17224.2, fjärrvärme	Stockholm Exergi AB	Bangårdsposten 1	Kan komma att påverkas av åtgärder på Nils Ericsons plan och Klarabergsviadukten. Ledningen har inte getts specifikt markreservat i plankartan.

Markreservat för allmän trafik och gångtrafik har avsatts (z resp. x). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut.

Markreservat för allmän spårtunnel för tunnelbana har avsatts (t). Markreservaten motsvarar befintliga rättigheter i del av planområdet.

Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs att ett flertal rättigheter inrättas.

Det kan bli aktuellt att inrätta gemensamhetsanläggningar för vilka markreservat inte avsätts i detaljplanen. Exempelvis för anordningar och ytor som blir gemensamma för flera fastigheter.

Behov av rättigheter prövas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning.

### **Ekonomiska frågor**

Jernhusen bekostar planarbetet vilket regleras genom planavtal mellan stadsbyggnadskontoret och Jernhusen.

Genomförande av planen ska inte medföra några investeringskostnader för staden. Fastighetsägarna står för exploateringskostnader inom planområdet. Genomförandet av exploateringen kommer att regleras i ett exploateringsavtal mellan staden och fastighetsägarna. Avtal tecknas innan planen antas.

### **Allmän plats**

Jernhusen bekostar utbyggnad och iordningställande av allmän plats och anläggningar inom markreservat för allmän trafik (x och z-områden) inom planområdet och anslutningar till omgivande gator enligt med staden överenskommen standard.

#### Vatten och avlopp

Stockholm Vatten och Avfall AB ansvarar för utbyggnaden av VA-system efter överenskommelse med staden och fastighetsägarna.

#### Ersättning vid markförvärv/försäljning

Jernhusen ska utan ersättning upplåta mark för allmän plats till staden enligt avtal.

#### Fastighetsbildning

Fastighetsägarna ansöker om och bekostar fastighetsbildningsåtgärder inom planområdet.

#### El och tele m.m.

Respektive ledningsägare svarar för utbyggnaden.

### **Tekniska frågor**

#### Vatten och avlopp

Planområdet är anslutet till Stockholm Vatten- och Avfalls befintliga kommunala vatten- och spillvattenledningsnät. Förbindelsepunkter till nya fastigheter kommer att upprättas i anslutning till fastighetsgräns eller om mer lämpligt i fastigheternas närhet.

I den mån ledningar mellan en förbindelsepunkt och bebyggelse blir gemensam för flera fastigheter kan gemensamhetsanläggning inrättas.

#### Dagvatten

Dagvatten som alstras inom planområdet ska, enligt Stockholms stads dagvattenstrategi, så långt som möjligt omhändertas lokalt för att skapa fördröjning och naturlig rening (LOD). Därefter får dagvattnet, enligt VA -huvudmannens anvisningar, avledas till befintliga dagvattenledningar.

#### Eventuell ledningsdragning för dagvatten under

Klarabergsviadukten måste lösas utan att Klarabergsviaduktens konstruktion påverkas.

#### El

För att planområdet ska kunna försörjas med el krävs nya elnätstationer. Dessa planeras anläggas på kvartermark inom planen samt på Jernhusens fastighet Norrmalm 5:3 söder om planområdet (under Vattugatan), se under *Planförslag/Teknisk försörjning*

#### Fjärrvärme/fjärrkyla

Bebyggelsen avses försörjas med fjärrvärme/fjärrkyla antingen genom anslutning till Stockholm exergis ledningsnät eller genom annan lösning se under *Planförslag/Teknisk försörjning*

#### Avfall

Avsikten är att avfallshanteringen för stads kvarteren 1-4 samordnas i en logistikanläggning inom Blekholmen 3. För södra delen av planen är tanken att avfallshanteringen ska ske i befintlig logistikanläggning.

#### Hantering av olycksrisk

En beskrivning av en beredskapsfunktion vid centralstationen ska tas fram se under rubriken *Störningar och risker/Olycksrisk* i kapitlet *Konsekvenser*.

#### **Tillstånd för vattenverksamhet**

Planförslaget kommer att kräva tillstånd för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken. Enligt den preliminära bedömningen antas detaljplanens genomförande ge upphov till temporärt avsänkta grundvattennivåer i framför allt det övre magasinet. Arbetet med tillståndsärendet har påbörjats med planerat samråd strax efter samrådet för detaljplanen. Givet det tidiga skedet i tillståndsprocessen har det ännu inte tagits fram ett påverkansområde för den tillfälliga grundvattenbortledningen. Den aktuella tillståndsprövningen är avgränsad till den påverkan som följer av detaljplanen.

Grundvattenrelaterade frågeställningar som i första hand kopplar till planerade arbeten för Trafikverkets nya spårplan utreds och hanteras av Trafikverket. Eventuell tillståndspliktig vattenverksamhet som uppstår till följd av den nya spårplanen ska hanteras av Trafikverket i en separat tillståndsprocess.

Trafikverket har sedan tidigare två separata tillstånd för vattenverksamhet för bortledning av grundvatten via Citybanans huvudspårtunnel samt för tillfartstunnel.

#### **Tekniskt genomförande/Etappindelning**

Planens genomförande vad avser överdäckningskonstruktionen och bebyggelsen planeras av Jernhusen och Trafikverket. Planeringen av genomförandet är fortfarande i tidigt skede. För närvarande kan den grovt delas in i tre etapper, där etapp 1 omfattar de två kvarteren närmast norr om Klarabergsviadukten, etapp 2 de två kvarteren närmast Kungsbron och etapp 3 avser bebyggelsen söder om Klarabergsviadukten. Överdäckningen

norr om Klarabergsviadukten anpassas efter såväl den befintliga som en framtida bangård. Etapp 3 planeras genomföras samordnat med bangårdsombyggnaden. Klarabergsviadukten berörs inte av etapp 1 och 2, men avses rivas och ersättas i samband med bangårdsombyggnaden.

Planen kommer eventuellt att delas efter samråd med till hänsyn till den långa tiden för genomförande och den ovan beskrivna etappindelning.

**Etapp 1.** Överdäckning och exploatering norra delen

**Etapp 2.** Överdäckning och exploatering norra delen

**Etapp 3.** Överdäckning och exploatering södra delen

| | 2030 | | | | 2035 | | | | 2040 | | | | 2045 |

*Översiktlig preliminär tidplan för genomförande. Tidplanen är osäker.*

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 15 år från det att detaljplanen fått laga kraft.