

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

Kopia till
Länsstyrelsen Stockholm
Diariet

Förslag till detaljplan för Centralstaden, del av fastigheten Norrmalm 5:3 i stadsdelen Norrmalm, S-DP 2016-17154

Trafikverket har erhållit rubricerat ärende på remiss. Trafikverket yttrar sig i egenskap av sakägare, ansvarig myndighet för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar med utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Trafikverket verkar även för att de transportpolitiska målen samt de övergripande miljö- och klimatmålen ska nås.

Ärendet

Planförslagets huvudsyfte är att pröva möjligheterna för en utbyggd centralstation för att bättre möta framtidens resande samt att med ny stadsbebyggelse skapa en sammanhållen stadsmiljö, på fastigheten Norrmalm 5:3. Centralstationens befintliga plattformsområde föreslås däckas över med ny bebyggelse i form av fem kvarter innehållande nya stationsutrymmen och centrumverksamheter, så som kontor, handel, hotell, kultur och annan service.

Trafikverket har tidigare yttrat sig i en tidig planeringsdialog för Centralstationsområdet 2019, Dnr TRV 2019/43 655.

Stockholm Central består idag av tio genomgående plattformsspår och sju säckspår för tågtrafik norrut samt plattformar, lyftpaket och en underjordisk gång som förbinder plattformarna med Centralstationen. Tågtrafiken utgörs av fjärr- och regionaltåg, nattåg samt Arlanda Express flygpendeltåg och godståg. Dessutom trafikerar även tjänstetåg (tomma persontåg) till/från Hagalunds bangård och Älvsjö godsbangård.

Inom detaljplaneområdet går även Citybanan med tillhörande service- och räddningstunnel som mynnar inom Stockholm Central.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Samlad bedömning av planförslaget

Trafikverket ser positivt på att den nya markanvändningen möjliggör större ytor för stationslokaler och resenärsservice på Stockholm Central. En överdäckning skapar en god tillgänglighet till plattformarna, även för de som planeras förlängas norrut. Överdäckningen ger möjligheter till en mer tillgänglig och skyddad miljö vid och på plattformarna för resenärerna. Ett värdefullt förberedande arbete har genomförts men på grund av komplexiteten kvarstår ett antal frågor och utredningar för det fortsatta arbetet.

Trafikverket lyfter i detta yttrande bland annat följande:

- Trafikverkets övergripande bedömning är att föreslagen markanvändning tillsammans med Trafikverkets planerade spårplan är förenlig med riksintresse järnväg. Hänsyn till riksintresset och dess funktioner måste dock tas under hela planeringsprocessen samt genomförandeskede till färdig anläggning. De studier som genomförs i detaljplanearbetet och de åtgärdsförslag som tas fram måste hela tiden bedömas mot hur riksintresset påverkas. Det finns ett stort behov av fördjupade tekniska studier för att bedöma den tekniska påverkan på järnvägsanläggningen och riksintresset.
- Trafikverket har behov av beslut om finansiering av att framtidssäkra spår, plattformar och plattformsförbindelser samt service av tågen innan detaljplanens föreslagna överdäckning kan utföras. Detta övervägs i nästa nationella plan för transportinfrastruktur 2026-2037.
- Trafikverkets preliminära bedömning är att de åtgärder som behöver vidtas för att nå låga risknivåer under överdäckningen är genomförbara på ett sätt som är förenlig med de krav som måste uppfyllas för att anläggningen för järnvägstrafiken fortfarande ska kunna trafikeras och därmed också förenligt med riksintresse järnväg. Det behöver arbetas vidare med detaljerna för att säkra denna slutsats.
- Centralstationsområdet ska vara en bytespunkt som sätter resenären i fokus. Bytespunktens utformning ska säkerställa en sammanhållen, socialt hållbar stationsmiljö som är attraktiv, funktionell och tillgänglig och som präglas av hög resenärskomfort.
- De utformningslösningar som arbetas fram till granskningsprocessen ska möjliggöra och säkerställa en effektiv framtida drift och underhåll av anläggningen. Underhållskostnaderna ökar till följd av föreslagen markanvändning. Detta måste analyseras och värderas i kommande skede.
- En omfattande planering för ett genomförandeskede kommer att krävas tillsammans med Trafikverket. Genomförandeskedet med en planerad lång byggtid medför extra fokus på att säkra kapacitet för tågtrafiken samt säkra underhåll av anläggningen och tillgänglighet för resenärer.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

- Fortsatt nära samverkan kring krav och planeringsförutsättningar behövs mellan Trafikverket, Stockholm stad, Jernhusen och andra intressenter och fastighetsägare i området. Erforderliga fastighetsrättsliga överenskommelser och avtal behöver träffas. Utan överenskommelser och avtal över delar som inte regleras i detaljplanen blir genomförandet av helheten inte möjlig.

Riksintresse

Järnvägen genom Stockholm inklusive Stockholm Central ingår i ett större system. Stationen är, tillsammans med Citybanan och dess skyddszon, av nationell och strategisk betydelse då den förbinder banorna Mälarbanan, Ostkustbanan, Värtabanen och Västra stambanan.

Stockholm Central och spårsystemet genom Stockholm med anslutande banor är utpekade som riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kap 8 § miljöbalken (SFS 1998:808). Trafikverket har gjort en riksintresseprecisering Stockholm Central – Karlberg (dnr TRV 2017/84671). Järnvägen genom Stockholm är även av internationell betydelse både för godstransporter och persontrafik och ingår i TEN-T (Trans-Européan Transport Network). Således utgör Stockholm Central en viktig nod i järnvägssystemet för nationella och internationella resor och transporter.

Anläggningar, utpekade som riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av anläggningarna. Med det avses att funktionen hos transportsystemet ska säkerställas. Anläggningen måste gå att använda på det sätt som avses, alla tider på dygnet.

Tillkomst av överdäckning och kringliggande byggnadsverk kan innebära försvårande av nyttjandet av befintliga anläggningar som är av riksintresse för kommunikationer. Det är påverkan på anläggningens funktion, inklusive möjligheterna till drift och underhåll av anläggningen som är avgörande för bedömningen i detta yttrande. Till exempel får ny bebyggelse inte innebära restriktioner för järnvägstrafiken.

I planbeskrivningen anges att hänsyn har tagits till riksintresse Citybanan. Trafikverket kan ännu inte utesluta att planförslaget innebär intrång i Citybanans skyddszon och därmed påtagligt försvårar nyttjandet av riksintresset. I det fortsatta arbetet behöver tekniska lösningar redovisas som, utifrån verifierande granskningsprocesser med berörda myndigheter, bevisar att överdäckningskonstruktionen inte innebär någon påtaglig skada på riksintresset kommunikation, vare sig under byggskedet eller i slutläget.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Trafikverkets behov av beslut i nationell plan

Så som beskrivs i detaljplaneförslaget finns det stora behov att utveckla Stockholm Central för att möta successivt ökat resande och trafikering. Stationen har en viktig roll såväl för den nationella som den storregionala tågtrafiken. Tågen blir inte bara fler utan också allt längre och därmed får fler resenärer plats på tågen. Det innebär att kapaciteten att rymma resenärer på plattformar, i trappor och hissar behöver öka. Plattformarna behöver därför breddas och spåren i genomfartsbangården flyttas.

Trafikverket behöver av detta skäl, oberoende av planförslaget, bygga om spår, plattformar och plattformsförbindelser på Stockholm Central.

För att få en kapacitet för fler tåg på den begränsade ytan på Stockholm Central behöver stationens funktion renodlas. Tidreglering, vändning, städning, påfyllning av mat och annan hantering av persontågen är kapacitetskrävande och sker i dag på Stockholm Central eller på spåranläggningen strax norr om. Dessa funktioner behöver flyttas bort från Stockholm Central. I de åtgärder som Trafikverket studerar ingår därför också en ombyggnad av Tomtebodabangård, så att den kan omhänderta behovet av tåguppställning, vändning och service. Ombyggnad behöver också ske av i princip hela spåranläggningen mellan Tomtebodabangård och Stockholm Central.

Trafikverket kommer överväga att ta med åtgärderna på Stockholm Central och Tomtebodabangård i det förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026-2037 som Trafikverket ska lämna hösten 2025 till regeringen. Nationell plan ska därefter remitteras och beslutas av regeringen. Beslut om nationell plan beräknas fattas våren 2026. Dessutom krävs andra former av tillstånd, avtal och beslut innan åtgärderna kan genomföras.

Det är Trafikverkets bedömning att den i detaljplanen föreslagna överdäckningen inte kan utföras om inte Trafikverket delvis innan, delvis samtidigt kan bygga om och framtidssäkra spår, plattformar och plattformsförbindelser. Det beror på att trappor, hissar och pelare till överdäckningen inte kan rymmas på de befintliga smala plattformarna och att de föreslagna bredare plattformarna innebär att spår och pelarlägen behöver flyttas i sidled. Det beror också på att byggnationen inte kan ske utan menlig påverkan på stationens funktion om inte de avlastande och kapacitetsökande åtgärderna genomförs först.

Trafikverket kan därför inte slutligt tillstyrka en detaljplan med en överdäckning av Stockholm Central förrän nödvändiga beslut om finansiering och andra förutsättningar för Trafikverkets åtgärder på stationen har tagits.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Ekonomi och Avtal

Detaljplanens förslag får inte leda till ökade investerings-, drift- underhålls- eller andra förvaltningskostnader för Trafikverket, jämfört med om överdäckningen inte byggs.

Exploatören (Jernhusen) ska därför fullt ut finansiera överdäckningen, dess bärande konstruktion och grundläggning samt de särskilda lösningar och merkostnader som tillkommer för att överdäckningen ska kunna tillåtas. Exempel på sådana lösningar är, utrymningsvägar, säkerhetskoncept, släcksystem, ventilationssystem m.m. Det gäller såväl investering, som drift och underhållskostnader, det vill säga alla merkostnader sett till överdäckningens livscykel. Trafikverket behöver därför teckna avtal med Jernhusen som bland annat reglerar finansiering av följdskostnader som uppstår som en konsekvens av överdäckningen, innan exploateringsavtal tecknas mellan Stockholm Stad och Jernhusen.

Trafikverket kommer även att behöva teckna avtal för att reglera utformning, genomförande, drift- och underhåll, fördelning av ansvar och ägande samt finansiering med berörda parter, intressenter och fastighetsägare. Dessutom behöver överenskommelser träffas som reglerar fastighetsrättsliga frågor, exempelvis vad avser gemensamhetsanläggningar, övriga servitut och gränsdragningar. Utan överenskommelser och avtal över delar som inte regleras i detaljplanen blir genomförandet av helheten inte möjlig.

Trafikverkets synpunkter

I och med detaljplanens föreslagna markanvändning kommer Stockholm Central överdäckas helt, vilket innebär att en tunnel och plattformsrums bildas med nya förutsättningar gällande krav, miljö för resenärer och underhåll av anläggningen.

Överdäckningskonstruktionen som redovisas i planförslaget medför fysiska begränsningar i plan och profil till skillnad från dagens situation. Utifrån det utkast till spårplan som Trafikverket har tagit fram och som planförslaget har tagit hänsyn till gör Trafikverket bedömningen att nyttjandet av spåren för person- och godståg ej påtagligt försvåras.

Detaljer som inte framgår i planförslaget till exempel pelarplaceringar, där det inte kan uteslutas kommer att behövas placeras inom spårområdet, behöver fortsatt studeras vidare för att säkerställa att lösningarna är acceptabla för Trafikverket.

Trafikverket kan inte utifrån nuvarande utredningsläge avgöra om föreslagen markanvändning i tillräckligt hög grad medger plats för de teknikutrymmen som krävs för järnvägsanläggningen. Ett fortsatt arbete efter samrådet behöver genomföras för att säkerställa att Trafikverkets behov blir tillgodosedda samt de krav som Trafikverket har gällande järnvägsanläggningen.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Delning av detaljplan

I planbeskrivningen anges det att planen eventuellt kommer att delas efter samrådet. Den beskrivna etappindelningen eller den långa genomförandetiden anser Trafikverket inte vara tillräckligt starka skäl till en uppdelning av detaljplanen. Med hänsyn till att Trafikverket utgår ifrån betydelsen av helheten i den framtida spårplanen och den centrala förbindelsegången, ser Trafikverket ogärna att detaljplanen delas.

I det fall detaljplanen ändå delas och endast en första etapp kommer att tas vidare för granskning och antagande kommer Trafikverket noga analysera de konsekvenser som kan uppstå.

Sådana konsekvenser kan innebära att Trafikverket gör en annan och mer restriktiv bedömning av påverkan på järnvägen som riksintresse av ett genomförande av detaljplanen, vilket då också påverkar bedömningen av den första etappen.

Sakområden

Plankarta, planbestämmelser med sektioner

Trafikverket har följande synpunkter på plankarta, planbestämmelser samt de sektioner som redovisas:

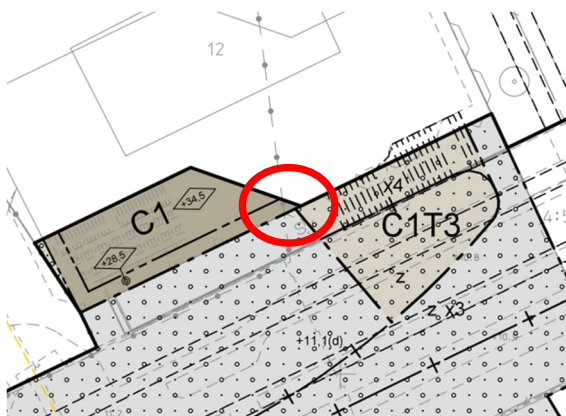
- Lägg till i Utförande; Schaktning, tillförande av jordlaster etc. gäller för T1-T5.
- T2 och hänvisning till principsektionerna för nivåer i meter; Syftet med principsektionerna är inte att kunna mäta i detalj. Trafikverket anser att det inte är lämpligt att hänvisa till principsektioner när det gäller nivåer i meter.
- T5 lägg till texten; "Järnvägens behov har företräde".
- T6 Centralstation lägg till; gäller inte inom användning järnväg T3.
- T7 Centralstation i bottenvåning ovan däck; förtydligande i planbestämmelsen med texten "Centrumändamål tillåts om det är förenligt med stationsfunktionen."
- T8 bussterminal, lägg till; gäller inte inom användning järnväg T2.
- t2 anläggning för tunnelbana lägg till; gäller inte inom användning järnväg T3.
- Sektion G bör förlängas och sträcka sig längs hela detaljplaneområdet. Nya viktiga funktioner planeras längs den sektionen.
- Användning Q är mer en egenskap än en användning.
- Om det är aktuellt med utsläpp av orenad luft i taknivå bör, utsläppsytan placeras på byggnadens högst punkt samt att utsläppspunkterna bör placeras utifrån förutsättningen att

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

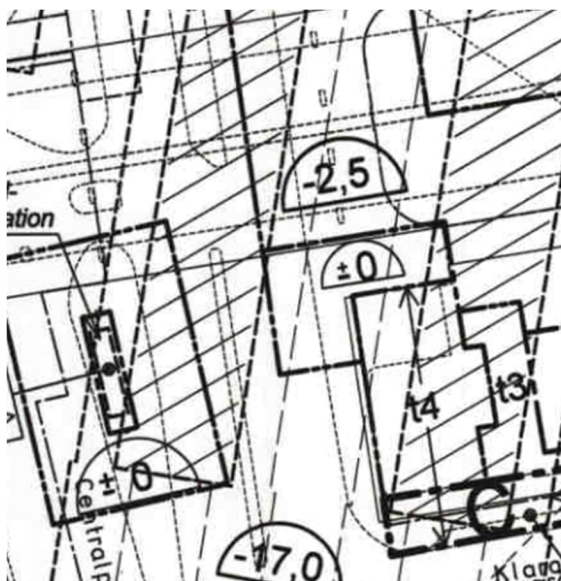
Dokumentdatum
2025-06-26

miljökvalitetsnormen inte får överskridas på takens vistelseytor. Exempel som en egen punkt under skydd från störning. "Vid avluftning av orenad luft i taknivå bör vistelseytor undvikas i dess närhet."

- M1 skydd mot störning lägg till; "vända bort från tunnelmynningen eller avluftning från järnväg ovan däck".
- C1 texten "Gäller inte inom användning trafik" justeras till "Gäller inte inom användning järnväg".
- Spetsen inom C1 ligger inom Citybanans fastighet och bör ha markanvändning T3, se bild nedan.



- De djupbestämmelser som gäller för Citybanan vid Vasagatan ska även föras över till detaljplanen, se bild från detaljplan Citybanan nedan



Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

- Skydd mot störning; komplettera med stomljudsbestämmelser gällande kontor och hotellverksamhet.
- Utförande, texten gäller hela Trafikverkets anläggning; Schaktning, tillförsel av jordlaster, trädplantering, dränerande ingrepp, sprängning, pålning, borrar eller dylikt får inte utföras på sådant sätt att tunnlar (T1 – T5) påverkas negativt.
- k saknas i planbestämmelserna, ligger inom R1.
- F8; Plattformsförbindelser vid Nils Ericson Plan är inte färdigprojekterade i pågående utredningsprojekt för Stockholm centralstation och Tomtebodan, varken vad gäller exakt position, dimensionering, utbredning i plan, höjd eller de gestaltade kvaliteterna. Planhandlingen ska därför inte låsa fast ett utförande och ytbehov som varken är verifierat eller förankrat med ansvarig part. Plankartorna och dess bestämmelser behöver säkerställa att utrymme/ändringsmån finns för att kunna göra justeringar i alla 3 dimensioner. Ett flertal planbestämmelser är berörda och behöver ses över och förankras innan de blir juridiskt bindande. Till exempel anger nuvarande planbestämmelser felaktig dimensionering och placering (varav en är felvänd) av de exteriöra plattformsförbindelserna.
- Skydd mot störning tillägg; Plattformrummet inom T1 och T2 ska utformas och förses med förutsättningar att luftföroreningar i tunneln inte medför oacceptabla hälsorisker för användarna.

Trafikverket förutsätter en fortsatt dialog om hur plankarta och planbestämmelser utformas.

Järnvägens kapacitet och dimensionering

Den framtida utformningen av järnvägsanläggningen kommer att behöva ta höjd till den dimensionerande tågtrafiken, vilken bland annat beräknas på antal tågrörelser under maxtimmen, samt tåglängder, resenärsmängder och gångflöden. En överdäckning får inte medföra begränsningar för trafikeringen eller dimensioneringen av gods- eller persontrafik.

För att kunna omhänderta den prognostiserade framtida resandeutvecklingen samt längre tåg, har Trafikverket tagit fram ett förslag på en ny spårutformning (spårplan) för Stockholm Central som förbättrar kapaciteten och möjliggör en trafikökning. Förslaget innebär nio genomgående spår med längre och bredare plattformar samt fem säckspår för tågtrafik norrut. Vändningar och funktioner såsom service av tågen flyttas till Tomtebodan bangård.

Förslaget ska dock ses som ett planeringsunderlag i detta skede och kan komma att justeras och revideras under processen.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Drift och underhåll

Trafikverket gör, utifrån planförslaget, bedömningen att nödvändigt underhåll kan utföras i framtiden och under byggskedet, men anpassningar och alternativa metoder kan komma att krävas. Sådana metoder kan dock generera ökade kostnader. Dessa kostnader ska inte belasta Trafikverket.

Framtida drift- och underhållsinsatser kan i en överdäckad anläggning medföra tidsmässiga konsekvenser till skillnad från i en icke-överdäckad anläggning. Drift- och underhållsinsatser som utförs i järnvägsanläggning kommer även att kunna generera mer buller och damm som påverkar miljön i plattformsrummet. Samverkan, för att hitta utformningslösningar som minimerar negativa konsekvenser, behöver fortgå i det fortsatta arbetet.

Trafikverket kommer att behöva åtkomst för drift- och underhållsåtgärder inom i stort sett hela detaljplaneområdet. Åtkomsten till anläggning för att utföra erforderliga drift- och underhållsinsatser ska alltid vara möjlig. Exempel på drift- och underhållsåtgärder som inte får påverkas negativt på grund av en överdäckning och förutsättningar som behöver uppfyllas är:

- Möjligheten till åtgärder för att utföra städning, ronderingar och löpande underhåll.
- Tillgången till tillräckligt med teknikutrymmen inom detaljplaneområdet.
- Tillgång till upplagsytor, personalutrymmen, förråd, avfallshantering samt accessvägar och ytor för drift- och underhållsfordon med mera inom detaljplaneområdet.
- Lyftpaket, hissar och rulltrappor ska även vara tillgängliga för nödvändiga arbetsfordon som truck och skylift.
- Möjligheten till byte och underhåll av växlar och spår under överdäckningen.

Bytespunkt Stockholm centralstation – en hållbar transportnod med resenären i fokus

Stockholm Central trafikeras av fjärr- och regionaltåg samt Arlanda express. Inom bytespunkten trafikerar även pendeltåg, tre tunnelbanelinjer och Spårväg City. I framtiden planeras även en slutstation för Roslagsbanan. En kaj för passagerarbåtar finns också i närområdet. Därutöver finns Cityterminalen med nationell, regional och lokal busstrafik samt flygbusstrafik. SL har dessutom busstrafik på angränsande gator. Tillsammans med gångförbindelser ovan och under jord, taxi och cykelparkeringar skapar dessa funktioner landets mest tillgängliga plats och största bytespunkt.

Centralstationsområdet ska vara en bytespunkt med resenären i fokus. Bytespunktens utformning ska säkerställa en socialt hållbar stationsmiljö som är attraktiv, funktionell och tillgänglig och som präglas av hög resenärskomfort. Vistelsen på och omkring Centralstationen ska upplevas trygg och säker samtidigt som det ska vara lätt att orientera sig mellan målpunkter på ett logiskt och effektivt sätt för alla resenärskategorier och grupper. Upplevelsevärden och service är kvaliteter som ska samspela med

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

stationsfunktionen på ett välfungerande och balanserat sätt så att vardags- och fritidsresenärens behov uppfylls i alla delar.

De åtgärder som beskrivs i planhandlingen behöver i ökad grad vara väl förankrade med berörda samverkansparter för att uppnå stationsfunktionens fulla potential där resenären är i fokus. Föreslagen utformning behöver botten i en väl avvägd analys och metodik som systematiskt och välgrundat motiverar hur önskade kvaliteter och funktioner, avses att uppnås.

Trafikverket föreslår att följande delar ses över och förtydligas ytterligare i kommande planprocess tillsammans med berörda sakägare så som Stockholm Stad och Jernhusen:

- Vilken strategi och metodik som använts för att fånga upp och hantera resenärsperspektivet avseende hela bytespunktens gestaltungs-lösningar – stadsmiljön inkluderad.
- Hur det resenärsnära upplevelseperspektivet hanteras och integreras i valda lösningar och gestaltungs-förslag för centralstationsområdets platser, stråk och målpunkter.
- Hur orienterbarhet och resenärsrörelser i området ska hanteras på olika skalnivå med hänsyn till bytespunktens komplexitet.
- Hur tillgängligheten ska säkras till centrala stationsfunktioner för hela bytespunkten ur ett långsiktigt hållbart perspektiv.
- Hur resenärernas grundläggande och adderade behov tillgodoses och hanteras i centralstationsområdets exteriöra miljö inklusive dess gränssnitt mot stationsmiljöns interiöra funktioner.

Samtliga av ovanstående punkter har direkt påverkan på Centralstadens fysiska gestaltning och måste därför tydliggöras i berörda handlingar. En attraktiv bytespunkt är möjlig att uppnå först när resenärsperspektivet fullt ut genomsyrar planförslaget. Detta är en grundförutsättning för att uppnå en sammanhållen och välfungerande stationsmiljö som ökar det hållbara resandet.

Interiör stationsmiljö

Navet lyfts i planhandlingen fram som den nya samlande centrala bytespunkten på stationen. Ytterligare samverkan behövs för att Navet ska bli den centrala funktion, både interiört såväl som exteriört, som planförslaget pekar på. Slutsatser och kunskap som framkommer i det pågående gemensamma samverkansarbetet behöver fångas in för att framtidssäkra planförslagets mest centrala stationsfunktion. Till exempel måste dimensioneringen av Navets ingående ytor samt placering av de planskilda förbindelserna både i och utanför Centralhallens förlängning genomlysas i detalj utifrån ett resenärsperspektiv. Slutlig lösning ska förankras med berörda parter.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Gränssnitt mellan inre och yttre stationsmiljö

Plattformsförbindelsernas antal, förekomst och placering både inom och utanför detaljplaneområdet behöver ses över utifrån ett genomförande, risk- och säkerhetsperspektiv samt funktioner för resenärerna.

- Från plattform 5 (spår 11–12) redovisas i planförslaget fem nya uppgångar till World Trade Center, däremot finns det inga uppgångar från plattform 4 (spår 10). Uppgångarna ligger dessutom utanför detaljplanegränsen vilket medför ett flertal osäkerheter som Trafikverket ska utreda och säkerställa.
- En genomlysning behövs av hantering av krav kopplat till resenärskomfort på Nils Ericson Plan. Resenärsförflyttningar mellan plattformsförbindelser samt till och från stationskvarteret sker i nuläget utan väderskydd, vilket inte lever upp till bytespunktens höga krav på komfort.
- Samlingsplatser vid entréer och utrymme för lyftpaket på överdäckningen ska vara dimensionerade för framtida resandevolymer.

En tydlig hierarki och systematik behöver tas fram för hantering av stationsentréernas dignitet i relation till deras placering i stadsmiljön inklusive behovet av intuitiv styrning av resenärsflöden till olika plattformslägen. Detta har direkt påverkan på exempelvis oönskade resenärsflöden på plattformar kopplat till hantering av skyltning för centralstationsområdet.

Stomljud och vibrationer

Med anledning av att det finns planbestämmelser för vibrationer så bör det även finnas bestämmelser för stomljud. Lämplig bestämmelse kan ta sin utgångspunkt från Trafikverkets riktlinje för stomljud, men att nivån anpassas till aktuella verksamheter.

Risk och säkerhet

Trafikverkets yttrande kopplat till risk och säkerhet avgränsas till den del av anläggningen som Trafikverket ansvarar för, det vill säga plattformsrummet och resenärernas säkerhet. För övriga delar (risker för omgivningen och planerad bebyggelse ovanpå överdäckningen) är det Stockholms stad och framför allt Länsstyrelsen i Stockholm som ansvarar för att bedöma om risknivåerna är acceptabla.

Trafikverket delar slutsatserna i detaljplaneförslagets riskbedömningar att den föreslagna anläggningen medför acceptabel risk och god säkerhet för resenärerna i plattformsrummet. Dock finns det några punkter Trafikverket vill belysa:

- Inför granskningsskedet av planen måste det verifieras att utrymningsvägar från Trafikverkets anläggning som mynnar i planområdet har erforderlig funktion och tillräcklig kapacitet. Den totala kapaciteten för utrymning från plattformsrummet omfattar även nya trappor som ligger utanför planområdet.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

- En utformning av Stockholm Central i enlighet med planförslaget förutsätter utrymning via Cityterminalen, genom nya trappor, som ligger utanför planområdet. Det framgår inte att Stockholms stad har säkerställt att dessa utrymningsvägar kommer att kunna genomföras. Viktigt att i den fortsatta processen försäkra att dessa är genomförbara.
- Risker förknippade med överdäckningen ska även beaktas utifrån perspektivet kontinuitetshandling och anläggningens samhällsfunktion. Detta eftersom återställande och idriftsättning efter en omfattande olycka kan försvåras av överdäckningen.
- Vatten- och avloppssystemet ska vara utformad så att den kan omhänderta brandfarliga vätskor samt den volym släckvatten som beräknas. Fortsatt utredning av detta krävs, särskilt beaktat att fast släcksystem måste installeras till följd av överdäckningen.
- Illustrationer visar på förslag till borttagande av trappa, på Centralplan, ned till Tunnelbana och Citybanan. Detta skulle påverka utrymningen från bland annat Citybanan. Det saknas en analys som visar att det är möjligt ur ett säkerhetsperspektiv.

Trafikverkets preliminära bedömning är att de åtgärder som behöver vidtas för att nå låga risknivåer under överdäckningen är genomförbara på ett sätt som är förenligt med de krav som måste uppfyllas för att anläggningen för järnvägstrafiken fortfarande ska kunna trafikeras och därmed också förenligt med riksintresse järnväg. Det behöver dock arbetas vidare med detaljerna för att säkra denna slutsats.

Geoteknik

Inom detaljplaneområdet har Trafikverket ett flertal spår, växlar och konstruktioner som är känsliga för sättningar. Området är idag påverkat av sättning, det är därför viktigt att det går att visa på vilket sätt järnvägsanläggningen inte kommer att påverkas negativt av markanvändningen genom överdäckningen.

I byggskedet ska grundläggnings-, schakt - och rivningsarbeten utföras inom stödkonstruktioner. Detta för att undvika lokala stabilitetsproblem och påverkan på järnvägsanläggningen och omgivande konstruktioner.

Dagvatten

Trafikverket ser positivt på att fördröjningsvolymen är tydligt beskrivna.

Det är även positivt att dagvatten inte får avledas till spårområdet. Trafikverket önskar se en illustration av hur dagvattnet avses ledas samt hur bräddning av bebyggelsens avvattningsystem hanteras.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Skyfall

Trafikverket ser positivt på att det i plankartan finns tydligt angivna fördröjningsvolymmer för utjämning av vatten som ska inrymmas inom respektive kvarter.

Trafikverket anser att följande förtydliganden behövs för att bedöma rimligheten i det som kommit fram gällande skyfall:

- Förtydligande kring hur befintlig pumpstation som avvattnar lågpunkten under Centralbron har beaktats. Även om det är Stockholms stad som är väghållare för samtliga vägar i området, är det i Trafikverkets intresse att skyfallsutredningen förtydligar förutsättningarna för denna lågpunkt som enligt slutsatsen sticker ut med höga vattendjup.
- Vid Östra Järnväggsgatans passage under Kungsbron finns det en mur mot spårområdet. Då muren inte går hela vägen upp till taket kan vatten, om det stiger tillräckligt högt på Östra järnväggsgatan, rinna in på spårområdet. Denna effekt tar skyfallsmodellen inte höjd för. Även om modelleringen som gjorts till samrådet inte påvisar att vatten tar sig från Östra Järnväggsgatan och in i spårområdet bedömer Trafikverket att det ändå kan ske. Det är vidare Trafikverkets bedömning att volymuppgiften på 2500 m³ är tveksam i sammanhanget. "Planförslaget innebär att de nederbördsvolymmer som idag faller på spårområdena istället faller på överdäckningen. Vid ett 100-årsregn innebär det att planförslaget minskar den vattenvolym som når spårområdet med cirka 2500 m³."
- En tydligare beskrivning om varför det inte är möjligt att hindra avrinning mot Vasagatan och vidare mot Östra Järnväggsgatan. Trafikverket saknar en beskrivning om ytterligare åtgärder för att begränsa negativ påverkan på Vasagatan samt hur det säkerställs att dessa åtgärder utförs/planregleras.

Trafikverket anser att underlaget behöver beskriva risken att vatten som stiger på Östra Järnväggsgatan kan rinna in på spårområdet på ett tydligare sätt exempelvis genom att:

- Ange från vilken nivå vatten börjar rinna över muren (förutsatt att murens höjd inte förändras i höjd eller annan åtgärd utförs som hindrar vattnets möjlighet att ta sig från Östra Järnväggsgatan till spårområdet).
- Bedöma hur sannolikt vattnet når en sådan nivå på Östra Järnväggsgatan att vattnet börjar rinna över muren. En sådan bedömning kan besvaras exempelvis i form av redovisning av återkomsttid.

Trafikverket saknar redovisning av känslighetsanalys av skyfallsanalyserna. Hur påverkar planerad markanvändning Trafikverkets anläggning vid ett mer allvarligt regn, exempelvis regn med 500-års återkomsttid?

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Flera av förslagen som i miljökonsekvensbeskrivningen benämns som Trafikverkets skyfallsåtgärder, gäller sådant som Trafikverket inte har rådighet över. Det är snarare principåtgärder som studerats översiktligt. Det är Stockholms stad som har möjlighet att gå vidare med de principåtgärder som bedöms rimliga att utreda vidare och som berör åtgärder utanför det som Trafikverket har rådighet över.

Luftkvalitet

Trafikverket har tagit ett beslut om Riktvärde för luftkvalitet i plattformsrummet som bildas vid en eventuell överdäckning av Stockholm Central (TRV 2023/41 735). Detta beslut om riktvärde gäller som målnivå för arbetet med en utformning av en tunnel och vid övervägande av åtgärder för att förebygga så att luftföroreningar i tunneln inte riskerar att medföra oacceptabla hälsorisker och för att skydda människors hälsa.

När information föreligger om vilka åtgärder som föreslås för att förebygga risk för bristande luftkvalitet i plattformsrummet, senast inför detaljplanens granskningsskede, avser Trafikverket göra en rimlighetsbedömning enligt 2 kap 7 § miljöbalken där nyttan av åtgärderna jämförs med kostnader och andra konsekvenser. Trafikverket avser då slutligt fastställa ett riktvärde för Stockholm Central.

För att kunna göra en slutlig rimlighetsbedömning i granskningsskedet krävs det ytterligare underlag rörande emissioner och ventilationslösningar. Vi instämmer även i slutsatsen från miljökonsekvensbeskrivningen att de luftkvalitetsberäkningar som görs inför granskning bör ta höjd för de nya miljökvalitetsnormerna.

Miljökonsekvensbeskrivningen utgår från de utsläpp som kan förväntas, från tunnelmynningar eller ventilationsutsläpp i taknivå, under förutsättning att det preliminära riktvärdet för plattformsrummet uppnås. Vid granskning bör det ingå en detaljerad beskrivning av ventilationssystemens funktion och kompletterande beräkningar av luftkvalitet både under överdäckningen och i omgivningen. Beräkningarna bör utgå från emissioner utifrån exempelvis tågtyp, tågfrekvens och passagerarflöden samt underhållsarbete som spårslipning och städning nattetid, liksom den komplexa stationsmiljön.

För att enkelt kunna jämföra hur luftkvaliteten påverkas av förslaget föreslår vi att sammanfattningen kompletteras med en tabell som visar skillnader mellan nollalternativet, planförslaget med och utan kompensationsåtgärder, samt jämförelser mot relevanta krav och miljökvalitetsmål.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Tekniskt genomförande/etappindelning

I planbeskrivningen redogörs det kortfattat gällande tekniskt genomförande/etappindelning. Dock framgår det inte att genomförandet av överdäckningen ovan järnvägen kommer att medföra stora konsekvenser för Trafikverkets anläggning.

För Trafikverket är det ett grundläggande krav att tågtrafik och erforderligt underhållsarbete ska kunna upprätthållas under hela genomförandetiden. Trafikverket är införstått med att etappinledningen kommer att kunna innebära vissa begränsningar för järnvägsanläggningen. Konsekvenserna av dessa begränsningar behöver identifieras och hanteras både ekonomiskt och praktiskt i god tid innan och under genomförandet tillsammans med berörda parter. Se stycke Ekonomi och Avtal ovan.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Rådgivande synpunkter

Angränsande projekt

Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan

Trafikverket arbetar med projektet Stockholm Central och Karlberg, funktionsanpassningar efter Citybanan.

Åtgärderna har sammanfattats i Projekt Stationsåtgärder: Pågår, med genomförandetiden 2019–2027.

Ostlänken

Ostlänken är en ny dubbelspårig järnväg för persontrafik mellan Järna och Linköping. Arbetet med att bygga Ostlänken har påbörjats och produktionen kommer successivt att startas upp längs hela sträckan. Ostlänken förväntas kunna börja trafikeras år 2035. Trafikeringen av Ostlänken påverkar Stockholm Central i form av ökad trafikering med längre tåg.

Plankartan

- Lägg in sektionera i respektive plankarta. Detta gör det lättare att läsa och förstå underlaget.
- Färgerna på användningsområdena i plankartan bör vara de färger som redovisas i legenden. Det gör det lättare att förstå vilken markanvändning som föreslås.
- Skrivningen under Kvartermarkens anordnande, under prickmark "Marken får byggas under och över med körbart bjälklag. Ovan detta får byggnader inte uppföras." kan upplevas svårtydd.
- Planen ska inte omöjliggöra klimatskydd mellan lyftpaketen på Nils Erikssonsplan och Stockholm station.
- Rita upp bergkontur i sektionerna.
- Taket från Waterfront över hissen vid Nils Erikssonplan. Endast cirka en meter avstånd från hissens tak? Redovisa i illustration.
- Trafikverket saknar en motivering till varför Klarabergsviadukten inte är planlagt som GATA.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Stomljud

Föreslagna alternativa stomljuds/vibrationsdämpande åtgärder kommer att utredas vidare inför kommande planeringsskede (granskning). Vidare utredning bör beakta hur väl åtgärden dämpar stomljud och vibrationer, ekonomiska aspekter samt möjligheten till underhåll. Vidare utredning ska ske i samarbete och samförstånd med Trafikverket.

- Utrymmen som är känsliga för stomljudsstörningar bör placeras högre upp i byggnader och inte heller rakt ovanför pelare belägen nära växel.
- Vid design av byggnadens konstruktion och val av bjälklag bör det göras en optimering och kontroll så att inte bjälklagens egenfrekvenser förstärker tåg vibrationerna som förekommer på platsen.

Risk och säkerhet

Under skydd mot störning används begreppet "däcket" när det kommer till dimensionering av explosionslaster. Trafikverket saknar en definition av "däcket" vilket medför en otydlighet i underlaget om vad som behöver dimensioneras enligt dessa krav.

Luftkvalitet

Det anges, i kapitel 4, att en mindre del av godstrafiken är dieseldriven vilket är korrekt. Däremot är underhållsfordon till stor del dieseldrivna. Även ånglok förekommer vid sällsynta tillfällen.

Trafikverket vill med tanke på den lång byggtiden särskilt betona att vid kontinuerligt dammande arbete bör det säkerställas att miljö kvalitetsnormerna efterlevs och att skyddsåtgärder kan sättas in vid behov.

Elektromagnetiska fält

Trafikverket önskar en förtydligande över vem "man" är som strävar efter att begränsa elektromagnetiska fält för arbetsplatser. Referens saknas även till var 0,4 µT kommer ifrån kopplat till arbetsmiljö.

En fördel är även att underlaget tydligt visar på att det inte ställs några krav på ombyggnader av kontaktledningsanläggningen.

Planbeskrivningen

s.141 Fastighetsfrågor/planbestämmelser jämfört med plankartan:

50,0 m och ca + 9,5 m i RH00 (vilket motsvarar ca -49,5 m och ca -9,0 m i RH2000). Ska vara – (minus)

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Logistik till området

Stockholms stad uppger att antalet godstransporter kan minskas genom en omlastningslösning i Årsta.

Trafikverket saknar en redogörelse för hur den uppskattade transportmängden kommer att påverkas ifall beskrivna omlastningslösningen i Årsta inte genomförs.

Bytespunkt

Exteriör stationsmiljö

Det saknas en övergripande plan för hantering av orienterbarhet inom centralstationsområdet på olika skalnivåer. Argument som stödjer strategier för orienterbarheten för resenärer är vaga och få. De som förekommer fokuserar i huvudsak på den större skalan, d.v.s. att resenären ska hitta till stationen på ett enkelt sätt genom att stationsbyggnaderna får en mer visuellt framträdande roll i staden. Detta är bra men åtgärder som stödjer orienterbarhet för resenärerna inom och utanför planområdet på en mindre skalnivå har en mycket stor betydelse för resenärsrörelser till/från målpunkter inom stationen. Gestaltungsåtgärder som beaktar upplevelse- och perceptionsaspekter kopplat till platserns olika funktioner och förutsättningar har exempelvis direkt påverkan på hantering och styrning av resenärsflöden inom stationsområdet, vilket behöver beaktas.

För merparten av resenärerna innebär antalet plattformsförbindelser och spridningen av dessa över planområdet, en stor utmaning. Alla förbindelser/entréer till plattformar behöver vara tydliga och ändamålsenliga utifrån sitt syfte. Om resenären inte hittar rätt plattformsförbindelse är risken stor att resenären använder plattformarna som gångväg, vilket inte är önskvärt.

En översyn behöver göras av ankomstzonens angoringspunkter. Planhandlingen visar att grundläggande lagkrav (kap. 8 §12 första stycket Plan- och bygglagen (2010:900)) avseende tillgänglighet inte är omhändertagna i alla delar vilket innebär att bytespunkten i sin nuvarande utformning inte kan anses främja en välfungerande och likvärdig användning av anläggningen och dess närområde. Antal och placering av nödvändiga angoringsytor behöver exempelvis ses över likväl som lutning av markplan på viktiga angoringsstråk/-punkter. Säkerhet och riskaspekter för ankomstzonerna behöver även genomlysas och lösas på ett bättre sätt då det på flera platser finns konflikter mellan gående och trafikrörelser på platsen, exempelvis på Nils Ericson plan.

För att säkerställa stationsfunktionen måste det finnas fungerande och framtidssäkrade gångvägar mellan samt från/till plattformsförbindelser i stations- och stadskvarteren. Därför behöver ytor till och från de platser och entréer som leder till plattformsförbindelser och centrala stationsfunktioner krävställas som allmän platsmark i enlighet med Boverkets författningssamling (BFS) 2011:5 ALM 2 (Tillgänglighet på allmänna platser och områden för andra anläggningar). Detta är av vikt för att säkerställa stationsfunktionen över tid exempelvis om fastigheten byter ägare eller intentionen för platsen ändras.

Ärendenummer
TRV 2025/43277
Motpartens ärendenummer
S-DP 2016-17154

Dokumentdatum
2025-06-26

Det saknas en övertygande analys och hantering av resenärsmiljön på Nils Ericson plan. Platsen är komplex med ett antal funktioner som ska samsas på en begränsad yta och som lätt hamnar i konflikt med varandra såsom angöring för buss och att antalet parkeringar för rörelsehindrade är tillräckliga, vändplats för övrig trafik, besökande till kongress och hotell, eventplats mm. Platsen är dessutom gångfartsområde utan skarpa gränser mellan fotgängare och fordonstrafik, vilket innebär stora utmaningar med att uppnå trygga och säkra passager för resenärerna. Samtliga funktioner på platsen har specifika ytbehov vars kvalitet och funktionalitet måste säkerställas i planen. Resenärerna som rör sig till och från angöringsplats för rörelsehindrade, stationsentréer och plattformsförbindelser ska hanteras prioriterat i relation till övriga funktioner på Nils Ericson plan.

Det finns behov av en ny stationsentré vid Östra Järnvägsgatan som sammankopplar resenärströden från tunnelbanans blå linje och Citybanans entré på Vasagatan. Frågan behöver utredas vidare och en möjlig hantering lösas.

Process och samverkan

Under senare år har ett intensivt och omfattande utredningsarbete pågått och som har bedrivits i nära samverkan mellan Trafikverket, Jernhusen och Stockholms stad. Trafikverket ser fram emot en fortsatt konstruktiv samverkan gällande fortsatt arbete med de olika aktörerna.

För Trafikverket Östra regionen

Tony Karlsson

Samhällsplanerare

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/43277, Motpartens ärendenummer S-DP 2016-17154, Dokumentdatum 2025-06-26, Dokumenttyp UPPLADDAT DOKUMENT. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.