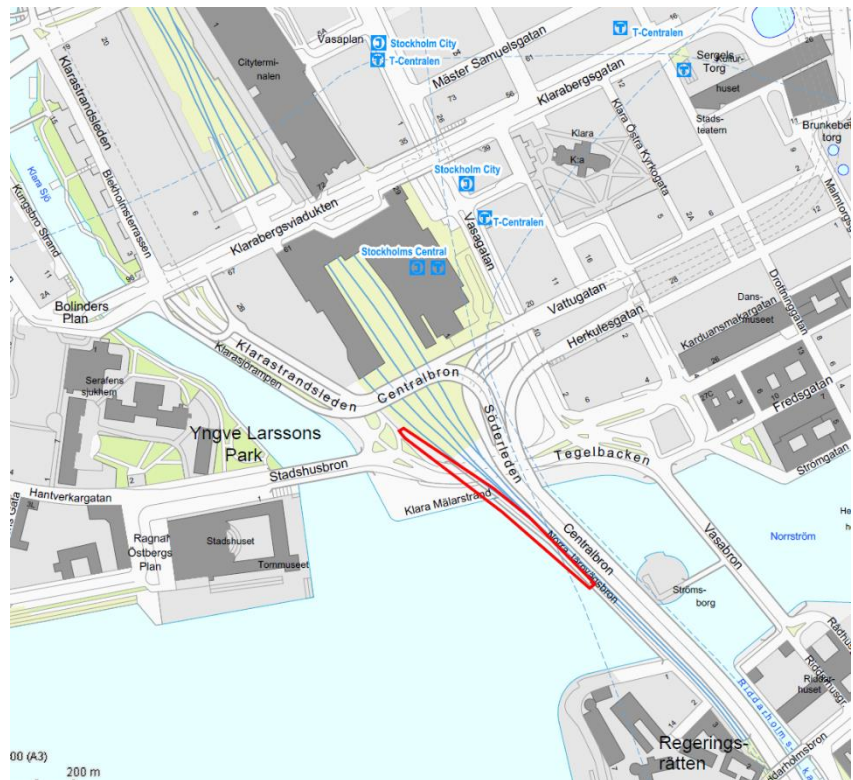


## Planbeskrivning

### Detaljplan för del av fastigheten Norrmalm 4:41 m.fl. i stadsdelarna Norrmalm och Riddarholmen (bekräftande av breddad järnvägsbro), S-Dp 2017-19116



Planområdet markerat med röd linje

#### Stadsbyggnadskontoret

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

### **Planens syfte och huvuddrag**

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en breddning av Norra järnvägsbron över Tegelbacken och Klara Mälarstrand. Breddningen som utfördes 2006 var ursprungligen tillfällig men görs genom denna detaljplan permanent. Syftet med detaljplanen är därtill att säkerställa att den breddade brokonstruktionen och dess angränsade ytor anpassas till sin omgivning på bästa möjliga sätt, sett till bland annat buller, sikt, ljus och framkomlighet.

Planområdet är beläget i mötet mellan Klarastrandsleden, Tegelbacken och Centralbron, direkt söder om infarten till Stockholms centralstations spårområde och omfattar således både tågtrafiken in och ut från centralstationen liksom det viktiga stråket för bil-, gång- och cykeltrafikanter mellan City och Kungsholmen. Planområdet är del av den så kallade Getingmidjan, tågsträckan mellan Stockholms central och Stockholms södra, som är en av landets mest trafikerade. Brokonstruktionen och järnvägsanläggningen ägs och förvaltas av Trafikverket. Gång- och cykelbro liksom övrig mark inom planen ägs av Stockholm stad.

Breddningen som genomfördes 2006 möjliggjordes genom ett tidsbegränsat bygglov på som längst 15 år. Bygglovet löpte ut 2019. För att upprätthålla kapaciteten på tågtrafiken in och ut från Stockholms centralstation behöver breddningen även fortsättningsvis finnas kvar, vilket kräver att den görs planenlig genom en ny detaljplan. Den tillfälliga lösningen påverkade emellertid den angränsande stadsmiljön, i synnerhet passagen för gång- och cykeltrafik mellan city och Kungsholmen; en förlängd under bro-miljö med försämrade framkomlighet, sikt- och ljusförhållanden, samt med konstruktioner av avvikande och temporär utformning. Under planarbetet ska dessa aspekter studeras med ambitionen att hitta tekniska och gestaltningssmässiga lösningar som anpassar bron till platsen.

Den ursprungliga bron är en betongbro, medan den tillfälliga är byggd i stål. Breddningen av bron sträcker sig som mest cirka 14 meter utanför det som medges i gällande detaljplan. Breddningen innebar även att gång- och cykelbron utmed järnvägsbron, som tidigare sträckte sig över bilvägen, istället angör marknivå redan vid kajkant på Klara Mälarstrand.

**Miljöbedömning**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

**Tidplan**

Följande tidplan har uppskattats för den fortsatta detaljplaneprocessen:

Samråd	2 mars – 12 april 2021
Granskning	Q4 2021
Antagande	Q1 2022

## Innehåll

Planens syfte och huvuddrag .....	2
Miljöbedömning .....	3
Tidplan .....	3
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
Handlingar .....	5
Plandata .....	5
Bakgrund .....	6
Tidigare ställningstaganden .....	7
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>9</b>
Natur .....	9
Geotekniska förhållanden .....	10
Hydrologiska förhållanden .....	10
Befintlig bebyggelse .....	12
Landskapsbild/stadsbild .....	19
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	20
Gator och trafik .....	20
Störningar och risker .....	21
<b>Planförslag .....</b>	<b>23</b>
Järnvägsbro .....	23
Citybanan .....	24
Gång- och cykelbro .....	24
Vattenområde .....	24
Gata .....	24
Gång- och cykelytor .....	24
Bearbetning av gång- och cykelyta .....	25
Gestaltning .....	27
Trafik .....	27
Strandskydd .....	27
Teknisk försörjning .....	29
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>30</b>
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	30
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	30
Störningar och risker .....	31
Barnkonsekvenser .....	32
<b>Tidplan .....</b>	<b>32</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>32</b>
Organisatoriska frågor .....	32
Verkan på befintliga detaljplaner .....	33
Fastighetsrättsliga frågor .....	33
Ekonomiska frågor .....	34
Tekniska frågor .....	34
Genomförandetid .....	35

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning och tillhörande gestaltningsbilaga.

#### Utredningar

Som underlag till detaljplanen ligger *Samlad teknisk utredning till detaljplan för Norrmalm 4:41 m.fl. för breddning av järnvägsbron vid Tegelbacken* (Sweco, 2021). Utredningen omfattar följande delar:

- Undertak och tätskikt för stålbron
- Utformningsförslag för gång- och cykelbana
- Ledningssamordning
- Luftkvalitet
- Dagvatten – föroreningsbild

Till planen hör även *PM före och efter breddning järnvägsbro Tegelbacken* (2020).

#### Medverkande

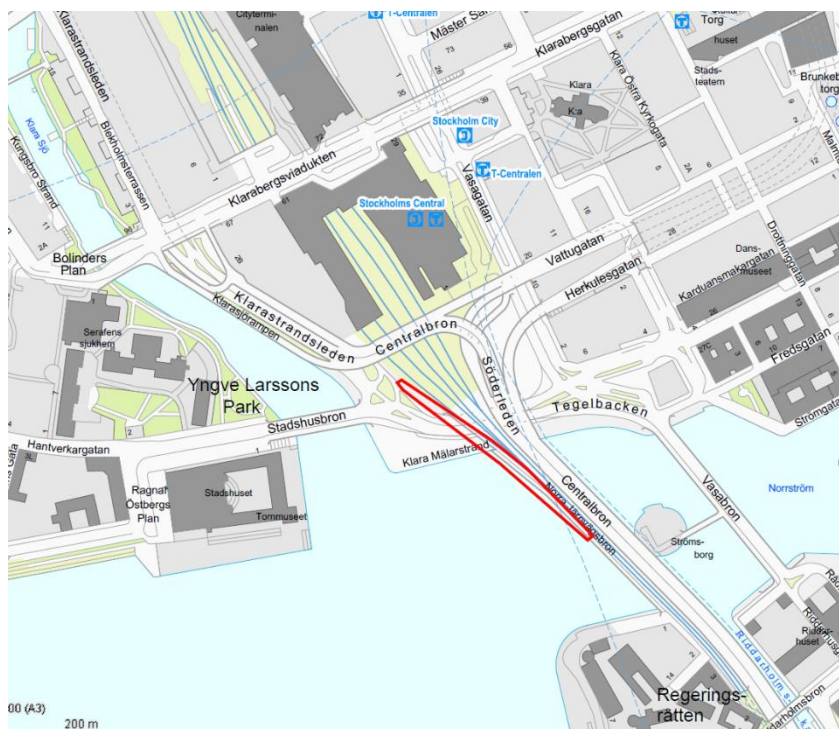
Planen är framtagen av Per Jacobsson på Stadsbyggnadskontoret, Karin Lindgren Gardby på exploateringskontoret, samt genom medverkan från Tyréns. Kartingenjör är José Sterling.

### Plandata

#### Läge, areal, markägoförhållanden

Det föreslagna planområdet med en yta om cirka 1240 kvadratmeter utgörs av delar av fastigheterna Norrmalm 4:41, Norrmalm 4:62 och en mindre del av Riddarholmen 1:31. Det omfattar därtill den av fastighetsutrymmet Norrmalm 6:1 (Citybanan). Området är beläget i mötet mellan Klara Mälarstrand, Tegelbacken och Norra järnvägsbron, direkt söder om infarten till Stockholms centralstations spårområde. Norra järnvägsbron går parallellt med Centralbron som knyter samman Klarastrandsleden med Söderledstunneln.

Fastigheterna Norrmalm 4:41 och 4:62 liksom Riddarholmen 1:31 ägs i sin helhet av Stockholms stad. Norrmalm 6:1 ägs av Staten, Trafikverket



Karta med ungefärligt planområde markerat i rött

## Bakgrund

För att klara av kapaciteten på järnvägen i väntan på utbyggnaden av Citybanan, det vill säga den pendeltågstunnel som skulle öka tågkapaciteten genom centrala Stockholm, ansökte Trafikverket (då Banverket) 2004 om bygglov för att temporärt bredda spårområdet på en sträcka om ca 300 m vid Tegelbacken. Breddningen byggdes 2006 och möjliggjorde då en ökning av kapaciteten från 24 till 28 tåg per timma och riktning. Avsikten var att då Citybanans pendeltågstunnel tagits i drift riva den provisoriska breddningen av bron och återställa platsen.

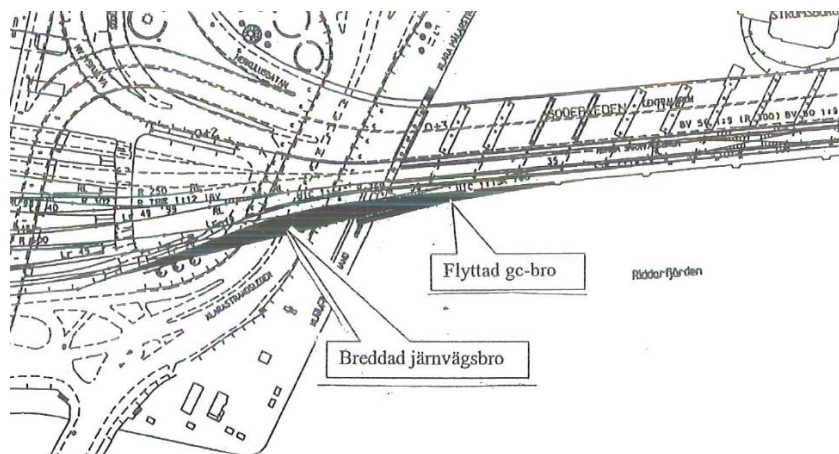


Bild ur tjänsteutlåtande inför godkännande av tidsbegränsat bygglov som illustrerar åtgärdens ändring och breddning

När Citybanan väl togs i bruk stod det emellertid klart för Trafikverket att den ökade kapaciteten ätits upp av det ökade resandet. För att klara att upprätthålla den ökande trafiken skulle därför breddningen även fortsättningsvis behöva finnas kvar. Det tidsbegränsade bygglov löpte ut 2019 och kan inte förlängas ytterligare. För att behålla breddningen erfordras därmed stöd i en ny detaljplan. Följande planförslag omfattar således en lösning som möjliggör för den breddade brokonstruktionen att stå kvar som idag, sett till sin funktion och huvudsakliga dimensioner.

Av beskriven bakgrund framgår det att breddningen som sådan, liksom övriga förändringar som breddningen ledde till på platsen, ursprungligen sågs som temporära. I planuppdraget poängteras att planarbetet bör ta sin utgångspunkt i stadens ambition att omvandla stadsmiljön kring Tegelbacken till ett attraktivt stadsrum. Planförslaget omfattar således också förslag till gestaltning och tekniska åtgärder som gör stråket och miljön under bron tillfredställande, på ett sätt som gör att breddningen kan ses som permanent.

### **Tidigare ställningstaganden**

#### Översiktsplan

I översiktsplanen, som vann laga kraft i april 2018, är ytan för det föreslagna planområdet beläget inom ”stadsutvecklingsområde – komplettering (stora stadsutvecklingsmöjligheter)”.

#### Program

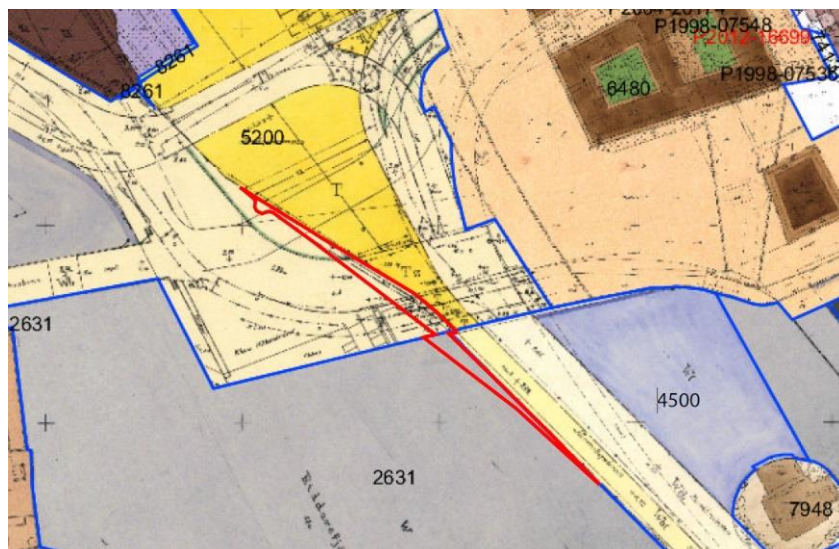
I Program för City som godkändes av stadsbyggnadsnämnden i februari 2018 ingår Tegelbacken i Västra city, ett delområde som beskrivs ha cityområdets största utvecklingspotential. Klara Mälarstrand och Tegelbacken beskrivs som del av ett viktigt stråk att utveckla. Platsen beskrivs därtill bli ännu viktigare vid en utbyggnad av Västra city, då ett nytt sammanbindande gång- och cykelstråk eventuellt kan möjliggöras utmed Klara sjö från Tegelbacken till Karlberg/Solna. Planområdet illustreras som en del av citys front mot vattnet där kopplingen behöver utvecklas. Stadsmiljön längs vattenrummen ska göras tillgängliga genom bättre utformade platser. Det framgår också att det aktuella området, trots sitt läge och på grund av störande faktorer, idag upplevs ha låga vistelsevärden. Generellt poängterar programmet att alla förändringar i den bebyggda miljön i cityområdet ska bidra till ett bättre och mer högkvalitativt offentligt rum. I det ingår att motverka otrygghet i den fysiska miljön, bland annat genom att motverka mörka passager, dålig orienterbarhet,

bristande överblick, främja omhändertagande och förutsättningar för att platsen ska befolkas.

I studien *Södra Klara*, som antogs av Trafiknämnden och exploateringsnämnden 2015, utreds planeringsförutsättningar i området kring Tegelbacken, med målet att utveckla områdets offentliga platser till attraktiva stadsrum, särskilt vid vattnet. Förslagen omfattar bland annat att med komprimerade trafikytor förstärka kopplingar till City. Ytan under bron beskrivs som en mörk offentlig yta som upplevs otrygg dygnet alla timmar, delvis på grund av den låga takhöjden. Kontakten med vattnet anses dålig och platsen beskrivs som mycket bullerstörd av en kombination av järnvägsbron, Centralbron och Tegelbackens trafik.

#### Detaljplan

För planområdet norr om vattenlinjen gäller stadsplan 5200 från 1960. Den ursprungliga bron utbredning har markanvändning T, specialområde för järnvägs-, trafik- och där med samhöriga ändamål. För snittet över bilvägen kombineras användningen T med z - *Under med Tz betecknat trafikområde må utföras anordning för allmän trafik med en fri höjd om minst 4,5 meter.* Tzg anger motsvarande för snittet över ytorna för gång- och cykeltrafik – *Under med Tzg betecknat trafikområde må utformas anordning för allmän gångtrafik med en fri höjd om minst 3,0 meter.* Den yta som breddningen av järnvägsbron omfattar, dvs. nu aktuellt planområde, har markanvändning *gatemark/gatuplantering.*



Utsnitt som för platsen gällande detaljplaner. Planområdet markerat med rött



För den södra delen omfattas den befintliga bron av stadsplan 4500 från 1956 med användning Wbt för vattenområde som får överbyggas med bro för allmän spårtrafik. Ytan som påverkas av breddningen och därmed ingår i aktuellt planområde utgörs dock av vattenområde W i stadsplan 2631 från 1941.

Under hela planområdet gäller tilläggsplanen för Citybanan i Stockholm, TDp/Dp 2007-36070 som vann laga kraft 2008-12-04. Planens genomförandetid är 15 år.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadskontoret gav 2017 Trafikverket positivt planbesked för att pröva förslaget, att etablera en permanent järnvägsbro, i en detaljplaneprocess. Startpromemoria för planuppdraget antogs i Stadsbyggnadsnämnden i maj 2018.

Riksintressen

Planområdet berörs av riksintressen enligt Miljöbalken 3 kap 6–8 §§. Västra och södra stambanan, som båda passerar järnvägsbron, utgör riksintresse för kommunikationer. Stockholms ström och Riddarfjärden utgör riksintresse för hamn och farled, medan Stockholms innerstad med Djurgården utgör riksintresse för kulturmiljövården. Med utgångspunkt i de uttryck som Riksantikvarieämbetet preciserat för det sistnämnda är följande relevanta att bevaka i aktuellt planförslag:

- Fronten mot vattenrummet,
- Stadens årsringar,
- Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet.

### **Förutsättningar**

På grund av att den breddning av bron som detaljplanen syftar till att möjliggöra redan är utförd, omfattar detta kapitel även större delar av själva planförslaget, liksom beskrivningar av de förändringar som breddningen innebar på platsen. Planerade kompletteringar, bearbetningar, tänkt reglering mm, beskrivs däremot under *Planförslag*.

### **Natur**

Mark och vegetation

Planområdet omfattas av hårdgjorda ytor bestående av järnväg och angränsande trafik-, kaj- och torgytor, belagda med antingen asfalt eller gäststen. Bortsett från planteringar direkt intill

järnvägen, direkt norr om körbanorna, saknas vegetation inom planområdet.

#### Rekreation och friluftsliv

Gång- och cykelstråk både under och utmed järnvägsbron utgör en viktig del av rörelsestråken runt Riddarfjärden, mot Kungsholmen och Norr Mälmarstrand i väster och Riddarholmen - Södermalm i söder. Direkt väster om järnvägsbron ligger Klara Mälmarstrand med både caféverksamhet, turistinformation, samt hamn/angöring för turistbåtar, pendlarbåtar och Mälarens skärgårdsbåtar.

### Geotekniska förhållanden

#### Markförhållanden

Jordarter inom planområdet består av urberg och morän.

### Hydrologiska förhållanden

#### Översvämningsrisker

Planändringen medför inga ökade risker för översvämningar.

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i den primära vattenförekomsten Riddarfjärdens avrinningsområde. Riddarfjärden ingår i delavrinningsområdet för utloppet av Mälaren i Stockholm. Då tillrinningsområdet runt fjärden är litet domineras vattenomsättningen helt av Mälmarvattnet som strömmar igenom fjärden.

Riddarfjärdens ekologiska status bedöms vara *måttlig* med avseende på för höga halter av miljögifter samt övergödning. Miljögifterna utgörs av för höga halter av koppar (Cu) och icke-dioxinlika PCB:er. Den kemiska statusklassningen har bedömts till *uppnår ej god* med avseende på för höga halter av Perfluoroktansulfon (PFOS), kadmium (Cd), bly (Pb), antracen, tributyltenn (TBT), kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyleterar (PBDE). Halterna för kvicksilver och PBDE överskrider gränsvärden för god status i alla Sveriges vattenförekomster pga. långväga atmosfärisk deposition till mark och vatten. De ämnen, förutom kvicksilver och PBDE, som medför att kemiskt god status inte kan uppnås är PFOS, Cd, Pb, antracen och TBT.

Miljö kvalitetsnormen är *God ekologisk status 2021* och *God kemisk ytvattenstatus*. Den kemiska ytvattenstatusens

kvalitetsnorm medger undantag med lägre kvalitetskrav för ämnena bromerade difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar samt undantag med tidsfrist till 2027 för ämnena antracen, bly och blyföreningar samt för tributyltennföreningar. Som diffusa påverkanskällor anges bl.a. dagvatten från *Transport och infrastruktur* där markanvändningen väg- och järnvägsnät anges som tänkbar källa för PAH:er, TBT-föreningar, Benso(a)pyrener, koppar, zink, bly och kadmium.

#### Dagvatten

År 2015 togs ett tekniskt PM för avvattning fram av Trafikverket. Till denna detaljplan har en fortsatt studie av dagvattensituationen för planområdet utförts som del av den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021) Härav framgår det att inget dagvatten från järnvägsbron eller övriga Getingmidjan renas. Allt dagvatten från sträckan leds direkt ut i recipienten. Det vatten och medföljande föroreningar som avrinner via järnvägens avvattningsystem kommer dels från direkt nederbörd, dels från dagvatten som stänker/rinner till järnvägsanläggningen från omkringliggande mark (framförallt Centralbron).

Brokonstruktionen har ingen uppsamlingsförmåga för dagvattnet, istället når dagvattnet brunnarna i körbanan genom att det faller ner på underliggande ytor.

Föroreningsbilden för planområdet har studerats. Halt och mängd av studerade föroreningsämnen har jämförts före och efter breddningen. Undersökningen visar att förändringen i föroreningsbilden för utredningsområdet inte är så stor. Utredningsområdet är relativt litet vilket kan medföra att de ökade halterna inte får ett större genomslag som om det varit ett större område med en större årlig avrinningsvolym som studerats. Halterna av koppar och zink ökar efter breddningen trots att hänsyn tagits till osäkerheterna.

År 2015 antog Stockholm en dagvattenstrategi med en åtgärdsnivå som ska tillämpas vid ny- och större ombyggnationer. Åtgärdsnivån är ett målvärde framtaget av Stockholm Vatten och Avfall i samarbete med stadens tekniska förvaltningar som innebär att dagvatten motsvarande en volym på 20 mm ska omhändertas för rening och fördröjning i dagvattenanläggningar som har en mer långtgående rening än sedimentation. För att uppnå miljökvalitetsnormerna i staden behöver föroreningsmängden i dagvattnet minska med 70-80 %. En nederbördsnivå på 20 mm innefattar 90 % av årsnederbörden

vilket motsvarar den årsvolymsregn som behöver renas för att 70-80 % av föroreningsmängden ska minska.

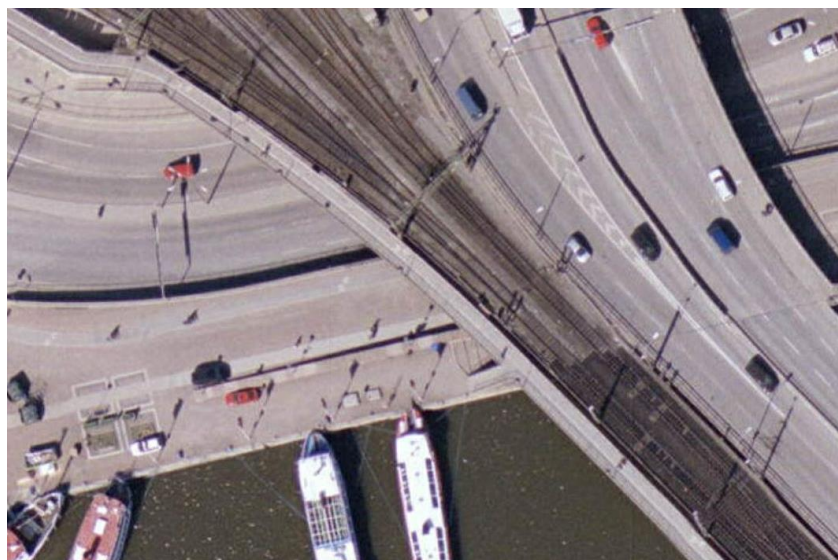
### **Befintlig bebyggelse**

Planområdet omfattar inga byggnader. Avsnittet beskriver istället bebyggelsen avseende de anläggningar och konstruktioner som utgör den breddade bron och angränsande ytor.

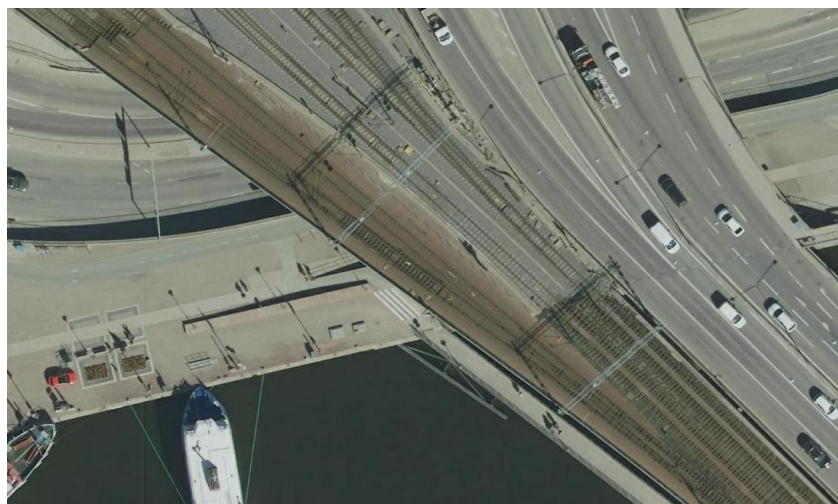
#### **Bro**

Broarna vid Tegelbacken, över Klarastrandsleden och Klara Mälarstrand, omfattade fram till 2006, från öster till väster, en vägbro i betong som rymmer sex vägfiler, en järnvägsbro på betongfundament samt en gång- och cykelbro (GC-bro). En breddning av järnvägsbron utfördes 2006, vilket innebar en fritt uppställd stålbro på egna brostöd med tre tillkommande järnvägsspår (spår 17, 18 och 19). Breddningen är placerad väster om de befintliga broarna (mot Stadshuset).

Innan breddningen 2006 fortsatte GC-bron över Klara Mälarstrand och Klarastrandsleden och anslöt till marknivå vid båda sidor om leden med trappor, på norra sidan även med en ramp. I samband med breddningen revs bron och ersattes av en ny lägre gång- och cykelbro med ett landfäste direkt mot och i nivå med kajen på Klara Mälarstrand. Kopplingen över Klarastrandsleden ersattes inte i detta läge.

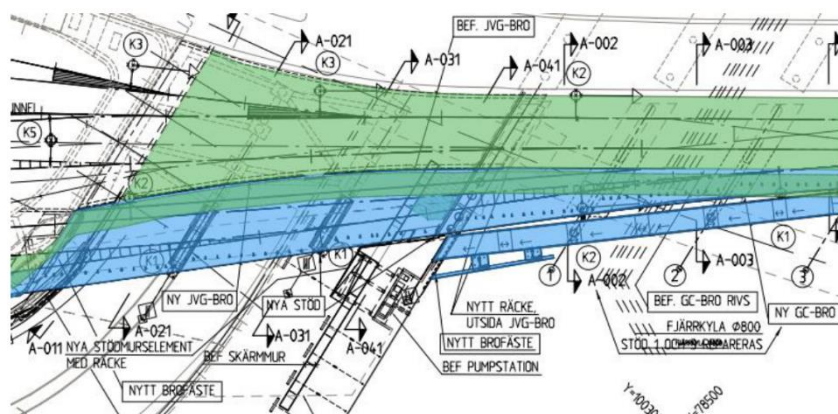


*Flygfoto från 2002 som visar snittet före breddningen och hur GC-banan kopplar an Klara Mälarstrand med trappa men sträcker sig över till norra sidan trafikleden*

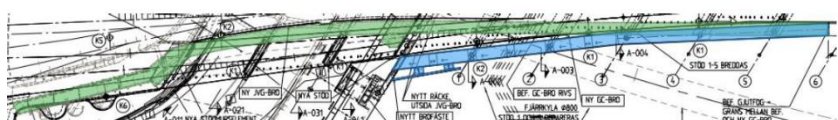


Flygfoto från 2019 som visar dagens utförande, med breddning och där GC-banan ansluter direkt mot kajen.

Breddökningen är som mest cirka 14 meter över bilvägen vid Klarastrandsleden för att därifrån smalna av mot både norr och söder. Den före detta GC-bron har flyttats ut som mest 12 meter där den möter kajen. Från kajkanten vid Klara Mälarstrand och söderut minskar breddningen av bron till noll över en sträcka av cirka 100 meter. Den broyta som har tillkommit över vattnet är cirka 450 kvadratmeter.



Bilden beskriver bron utförande före och efter, där tillbyggnation av breddning redovisas i blått, jämfört med befintlig järnvägsbro samt gång- och cykelbro i grönt.

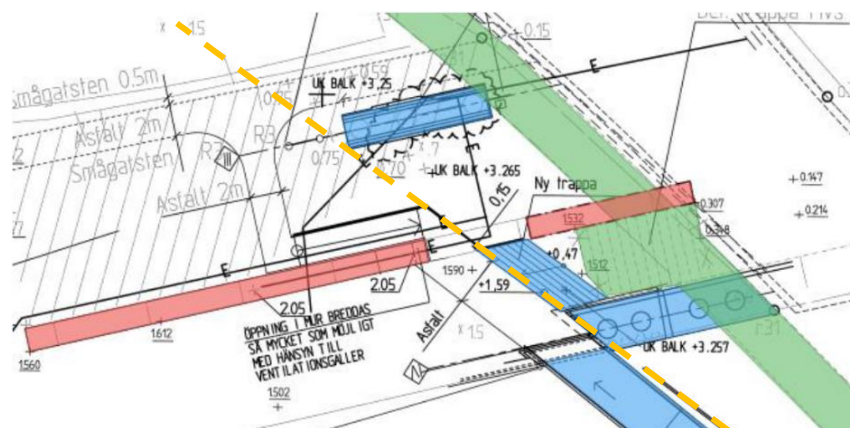


Bilden visar förändring av GC-bro specifikt, ursprunglig bro med trappor och ramp redovisas i grönt. Tillkommande GC-bro redovisas i blått.

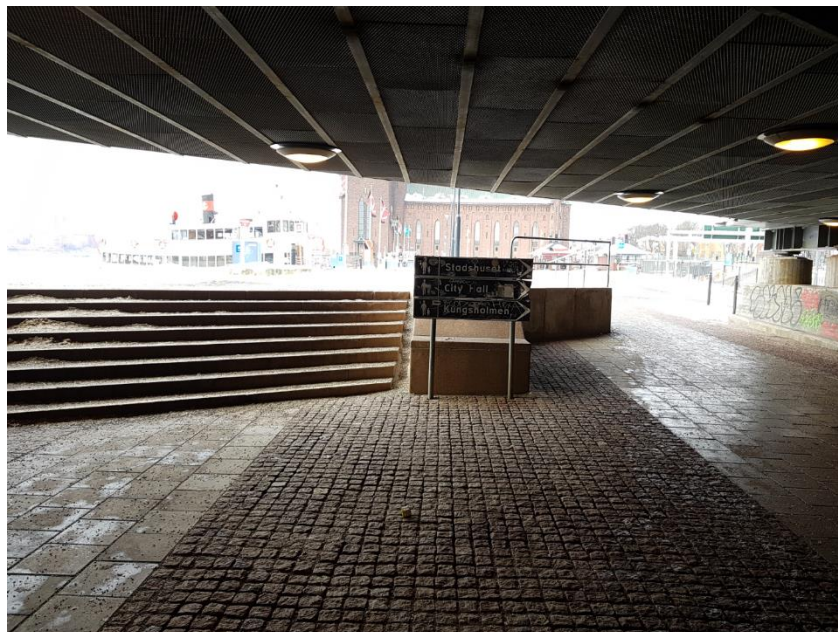
### Gång- och cykelyta

Den nya GC-bron ansluter direkt mot kajkanten vid Klara Mälarstrand, se nya läget för GC-bro samt landfäste i blått i bild nedan. I samband med breddningen justerades även utformningen av ytorna under den tillkommande järnvägsbron. En ny trappa samt brostöd till den breddade järnvägsbron tillkom, se blå markeringar i bild nedan. Därtill justerades marknivån norr om muren, se skrafferat område i bild nedan.

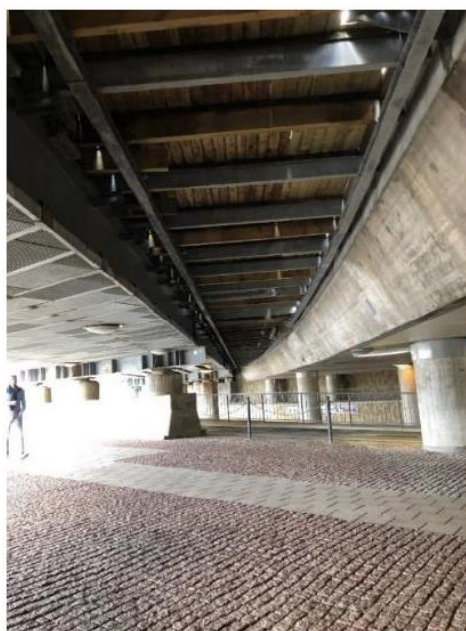
Muren som löper i östligvästlig riktning på Klara Mälarstrand (se röd markering i bild nedan) fungerar som ventilationskanal för pumphuset som befinner sig under. Murens öppning breddades med hänsyn till ventilationsgaller i samband med ombyggnationen av kajområde och anpassades till det nya GC-stråket som leder fram till det nya läget för GC-bron.



Planritning för kajområde Klara Mälarstrand. Grön markering redovisar ursprunglig GC-bro och trappa; blå markering redovisar tillkommande GC-bro, trappa samt brostöd och röd markering redovisar mur. Streckad orange linje visar hur långt väster ut den breddade järnvägsbron sträcker sig.



*Bild som visar gång- och cykelytans möte med trappa och stödmur, samt sikt mot Kungsholmen*



*Bild som visar stålbron till vänster och betongbron till höger, liksom glappet dem emellan som täcks av träplankor.*



*Cykel- och gångbrons anslutning till kajen*

Norr om Klarastrandsleden anslöt den ursprungliga GC-bron till marknivå med en trappa och en ramp som avlägsnades vid breddningen. Utmed körbanan sträcker sig en gångbana utmed brons fäste. I samband med breddningen gjöts ett extra brostöd in i den befintliga norra väggen vid Klara Mälarstrand vilket ledde till en märkbar avsmalning av gångytan.



*Den smala gångytan norr om Klarastrandsleden*



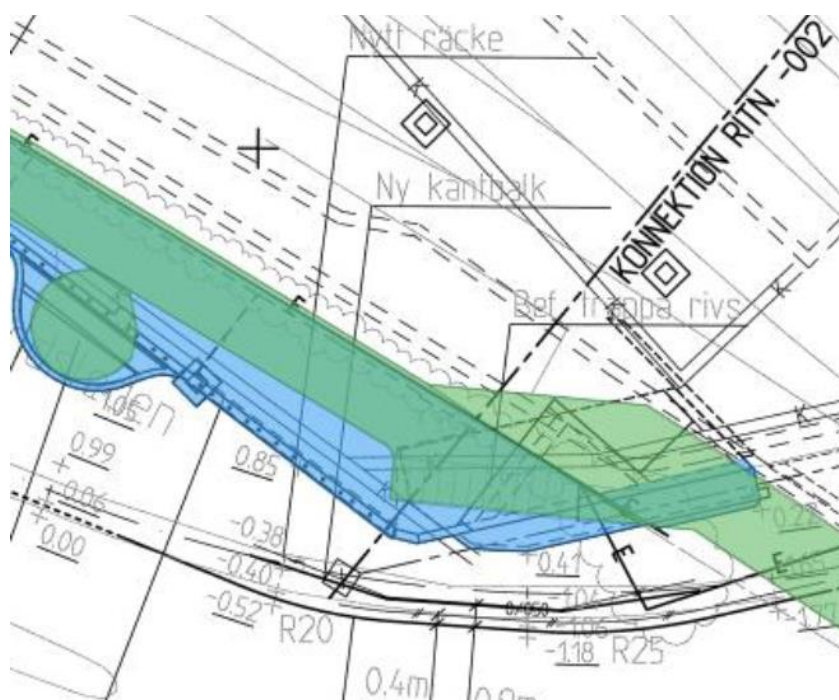


Bild redovisar i grönt anslutning från ursprunglig GC-bro, trappa samt ramp. Tillkommande stödkonstruktion för järnvägsbron redovisas i blått.

För att kompensera för den minskade gångytan norr om Klarastrandsleden breddades denna något mot söder, vilket redovisas av bilden nedan.

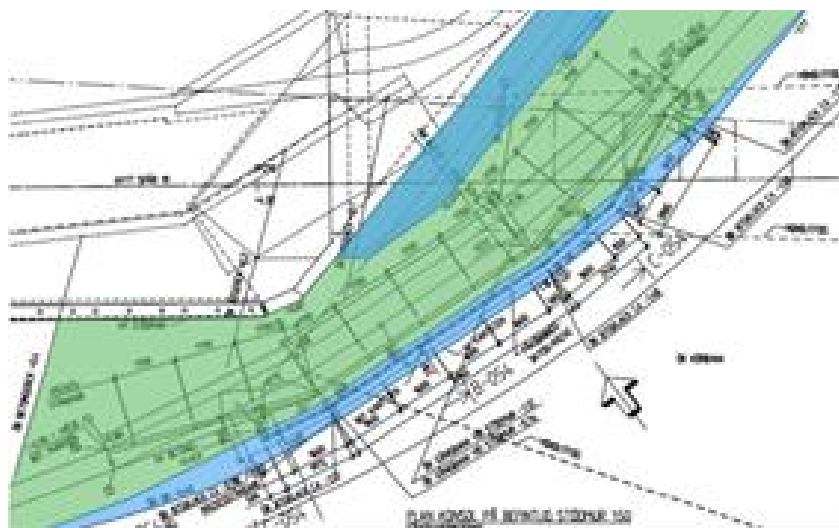


Bild redovisar i i grönt ursprunglig gångyta i grönt och tillkommande breddning i blått norr om Klarastrandsleden. Blå yta mot norr visar hur det tillkommande brostödet tagit gångyta i anspråk.



*Järnvägsbronns fäste mot norr, med stödmur och planteringar*

#### Körbanan

Körbanan för biltrafik är nedsänkt i ett tråg på en nivå lägre än GC-ytorna. Körbanan omfattar två filer i vardera riktningen, separerade av bropelarna. För körbanan innebar breddningen av järnvägsbron en längre överbyggnad och fyra nya brostöd.



*Den nedsänka körbanan, infart under breddad bro från väster*



Järnvägsbron sedd från väster, den nedsänkta körbanan för biltrafik till vänster, cykelbana i mitten och gångyta till höger.

Breddningen redovisas i detalj i av Trafikverket framtaget *PM före och efter breddning järnvägsbro Tegelbacken (2020)*.

#### Fria höjder

De fyra vägfilerna under bron är nedsänka i tråg. Lägsta frihöjd mellan körbanan och stålbron mäts på en punkt vid mynningen mot väster till 4,65 m. Frihöjden under stålbron ökar mot öster eftersom vägen sluttar lätt ner i den riktningen. Under betongbron direkt öster om planen är den lägsta mätta höjden 4,44 m och den genomsnittliga frihöjden 4,5 m. Gällande trafikbestämmelse anger höjdbegräsning för fordon till 4,4 m. Höjdbegränsningsportal finns i anslutning till passagen.

Lägsta frihöjd mellan den södra gång- och cykelytan och stålbron är 2,42 m, också den mätt på en punkt vid mynningen mot väster. På grund av sluttningen ökar frihöjden också här österut under stålbron, för att sen bli lägre igen under angränsande betongbro. Lägsta punkt under betongbron öster om planen mäter 2,32 m. För den norra gångbanan är frihöjden på lägsta punkt vid mynning mot väster 2,58 m. Också här ökar höjden längre in under bron, för att åter försämrars vid betongbron.

#### Landskapsbild/stadsbild

Stockholm präglas på många sätt de tre stora vattenrummen - Mälaren, innerstadens vattenrum och Saltsjön. Vattenrummen skapar öppna vyer och långa siktlinjer där innerstadens bebyggelsefronter är tydligt synliga från många håll och platser i

staden. Det aktuella planområdet befinner sig i mötet mellan Kungsholmen i väster som domineras av stadshuset som landmärke, det storskaliga och intensiva City i öster, i norr Centralstationen som matar trafik in och ut ur huvudstaden och i söder Riddarfjärdens öppna vattenspegel med siktlinjer mot Riddarholmen och Södermalm. I kontrast till detta utgör Tegelbacken och Centralbron mycket dominerande trafikordningar, som delvis skärmar av siktlinjer, skär av stråk och gör området närmast vattnet, svårtillgängligt och mindre attraktiva som vistelseytor.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

#### Kulturlandskap

Norra järnvägsbron är inte inventerad och klassificerad av Stockholms stadsmuseum. Sträckan ligger däremot inom riksintresse för kulturmiljövård ”Stockholms innerstad med Djurgården”. Det beskrivs under rubrik Riksintresse på sida 8.

#### Fornlämningar

Planområdet ligger inom fornlämningsområde 103:1. Alla fornlämningar, kända som okända, omfattas av ett generellt skydd genom andra kapitlet i kulturminneslagen (KML). Fornlämningsområdet omfattar och skyddar de delar av staden där man kan förvänta sig fynd från medeltiden och 1600-talet.

### **Gator och trafik**

#### Gatunät

Planområdet sträcker sig över Tegelbacken och Klarastrandsleden som tillsammans kopplar samman trafiken mellan Kungsholmen via i huvudsak Hantverkargatan/Norr Mälarstrand och Norrmalm via Tegelbacken/Vasagatan. På planområdets östra sida ligger Centralbron som sammankopplar Stockholms norra stadsdelar via Klarastrandsleden och Stockholms södra stadsdelar via Söderledstunneln.

#### Biltrafik

Järnvägsbron korsar Klarastrandsleden där den kopplar samman Tegelbacken med Klarastrandsleden, med två körfält för motortrafik i västgående riktning och tre i östgående. I mätning från 2018 uppgår trafiken under ett dygn till cirka 7800 i en riktning mot Tegelbacken, med en andel tung trafik om 11%.

### Gång- och cykeltrafik

Planområdet omfattar gång- och cykelbanor i öst- och västlig riktning under järnvägsbron utmed Klara Mälarstrand och på ledens norra sida, liksom delar av gång- och cykelbron utmed järnvägsbron i ritning mot söder. En mätning från 2018 (mellan 07.00-17.45) visar att gång- och cykeltrafiken under bron från Klara Mälarstrand till Tegelbacken, totalt i båda riktningar, omfattar 1550 cyklisterna och 4070 gångtrafikanter. Motsvarande flöde på gång- och cykelbron mot Riddarholmen mäter 162 cyklisterna och 1638 gående. Det visar tydligt att GC-bron i huvudsak nyttjas av gående och att det stora cykelflödet söderut följer det utpekade stråket via gamla stan.

### Kollektivtrafik

Planområdet är mycket väl kollektivtrafikförsörjt, med fjärrtåg, pendeltåg, tunnelbanan och bussar inom en 400 meters radie. Tegelbacken kommer fortsättningsvis vara en bytespunkt för busstrafik.

## Störningar och risker

### Luft

SLB utförde beräkningar av luftutsläpp kring Centralbron år 2014 med avseende på utsläppen från vägtrafiken. Resultatet visade att samtliga MKN för NO<sub>2</sub> och PM<sub>10</sub> överskreds, mer eller mindre, på Centralbron ovanför Tegelbacken. Nedanför Centralbron till öster på Tegelbacken överskreds MKN dygnsmedel för både NO<sub>2</sub> samt PM<sub>10</sub>. Resultaten tyder på att risk föreligger att MKN överskreds också i den mer slutna miljön under bron eftersom omblandningen av luft där sannolikt är sämre än ovan bron.

Luftföroreningsituationen med avseende på trafik på Centralbron och i närliggande område är sannolikt i stort sett oförändrad sedan beräkningarna utfördes 2014. Utsläppen av partiklar (PM<sub>10</sub>) från fordonstrafik bedöms ha kunnat minska något, dock marginellt, tack vare minskad andel fordon med dubbdäck. För kvävedioxid bedöms ökningen av andelen dieslbilar och lätta lastbilar motverkat en minskning av kvävedioxidhalterna på grund av högre utsläpp av både kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och direktmitterad kvävedioxid.

### Buller, vibrationer

En studie av bullersituationen har utförts som en del av den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021). Ljudmiljön under broarna beskrivs som mycket dynamisk då ljudet härrör både från vägtrafiken på den hårt trafikerade Tegelbacken och från den täta

tågtrafiken. Att ljudet reflekteras på de hårda ytorna som utgörs av bro, pelare och väggar, bidrar till ökade nivåer. Undersidan av stålbron är dock klädd med ljudabsorbenter vilket bidrar till att sänka nivåerna något.

Rådande ljudnivåer under stålbron härrör huvudsakligen från vägtrafik på Tegelbacken med ca 15 000 fordon per dygn. Vid en indikationsmätning mättes en ekvivalent ljudnivå på ca 72 dBA från vägtrafiken. Uppmätt maximal ljudnivå från vägtrafiken under denna period var 81 dBA.

Då tåg passerar dominerar däremot ljudet från dem. Enligt uppgift passerar ca 300 tåg dagligen. Gällande ljudet från tåg utgörs nivån under bron av tre delar:

- Stomburet ljud från stålbron och från betongbron, dvs. de vibrationer i brokonstruktionen som under tågpassager strålas ut som ljud.
- Ljudtransmission genom den otäta träkonstruktionen mellan stålbron och betongbron.
- Indirekt ljudspridning runt brokonstruktion via diffraktion.

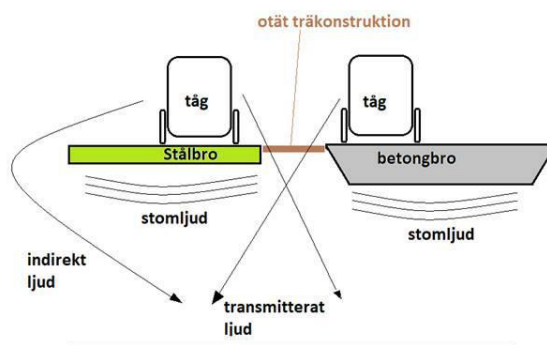


Bild av hur ljud från tåg bedöms sprida sig till Tegelbacken, Sweco

Under våren 2017 utfördes ljudmätningar från tåg på den befintliga Norrströmsbron mellan Centralstationen och Riddarholmen. Under stålbron ligger den ekvivalenta ljudnivån vid tågpassage mellan 82–90 dBA. Utgående från en genomsnittlig ljudnivå på 85 dBA från tågen och en varaktighet hos tågpassager på cirka 12 sek visar en översiktlig beräkning att ljudbidraget från tågen på den ekvivalenta ljudnivån på Tegelbacken blir ca 71 dBA.

Utifrån detta resonemang kan man se att bil- och tågtrafiken beräknas bidra lika mycket till ljudmiljön i området, även om ljuden har olika karaktär.

#### Farligt gods

Varken Centralbron eller övriga vägar är utpekade som rekommenderade vägar för farligt gods.

### Planförslag

För bakgrund till breddningen samt beskrivning av densamma, se *Förutsättningar*. Under kommande rubriker beskrivs bara kort hur breddningens olika delar regleras i planförslaget.

Utöver den faktiska breddningen av bron ska planförslaget tydligt utgå ifrån stadens ambition att förändringar i den bebyggda miljön i cityområdet ska bidra till bättre och mer högkvalitativa offentliga rum, samt mer specifikt att omvandla stadsmiljön kring Tegelbacken till ett attraktivt stadsrum. Planförslaget ska således även med utgångspunkt i breddningens konsekvenser för platsen, presentera förslag till tekniska åtgärder, bearbetning och gestaltning, som gör miljön och funktionerna under och intill bron tillfredställande.

Planområdet avgränsas av brokonstruktionens utbredning, inom vilken detaljplanens bestämmelser gäller. Några av de åtgärder som redovisas i följande avsnitt återfinns emellertid utanför planens avgränsning. Det beror på att de är av sådan karaktär att de redan medges i nu gällande detaljplan 5200 och där angiven markanvändning *gatemark/gatuplantering*. Det beror också på att de inte lämpligtvis regleras med bestämmelser i detaljplan utan istället i uppgörelse mellan staden och Trafikverket och kommer såldes skrivas in i det exploateringsavtal som ska tecknas senast till planens antagande.

### Järnvägsbro

Jämfört med gällande detaljplaner så innebär planförslaget en breddning mot väster på som mest cirka 14 meter. För motsvarande yta utökas markanvändningen trafikändamål med T1 för Järnvägstrafik. Användningen gäller mellan +3,7 och +9,0 meter över nollplanet. Utöver brokonstruktion inom angiven höjd omfattar användningen också de brostöd som bär den breddade bron och står placerade dels i mitten av körbanan, dels mellan gång- och cykelytorna i söder.

### **Citybanan**

Under planområdet sträcker sig tilläggsplanen för Citybanan i Stockholm, TDp/Dp 2007-36070-54, antagen 2008. Planens genomförandetid är 15 år. Det aktuella planförslaget tar hänsyn till Citybanan genom att ange användningen T2 för Järnvägstrafik i tunnel, samt för denna anläggning erforderliga restriktioner i djupled. Användningen gäller i enlighet med sektion A och B i plankartan mellan -17 respektive -20 meter under stadens nollplan som övre gräns och -40 meter under stadens nollplan som nedre. Citybanan görs på så vis till en del av den nya detaljplanen och tilläggsplanen från 2008 kan släckas inom området.

### **Gång- och cykelbro**

Jämfört med gällande detaljplan innebär breddningen att även gång- och cykelbron mot Ridderholmen får ett justerat läge som måste medges i den nya detaljplanen. Detta område regleras som allmän plats GC-BRO, för Gång- och cykelbro. Gång- och cykelytan på bron är cirka 3,0 meter bred, men bredare där plats ges för bänkar. Markanvändningen GC-BRO omfattar också de brostöd som bär bron över vattenområdet.

### **Vattenområde**

Delar av breddningen sträcker sig som beskrivet ut över vattenområde, mer specifikt över Ridderfjärden och Mälaren. Denna yta anges i planen som W1 för Vattenområde som får överbyggas med gång- och cykelbro eller järnvägsbro

### **Gata**

Trafikleden under järnvägsbron regleras som allmän plats GATA1, för Gata som får överbyggas med järnväg, med en fri höjd av minst 4,6 meter.

### **Gång- och cykelytor**

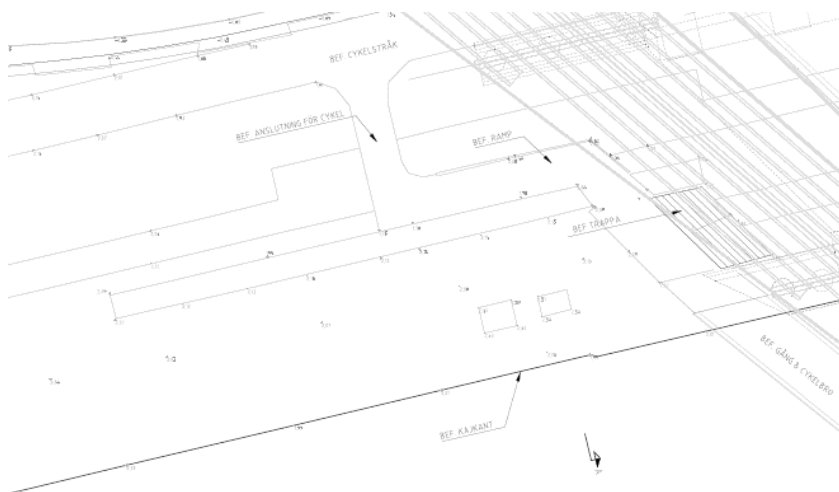
Gångbanan utmed Klarastrandsledens norra sida regleras som allmän plats GÅNG1, för Gångtrafik. Gångbanan får överbyggas med järnväg med en lägsta fri höjd av minst 2,5 meter.

Den större gång- och cykelytan söder om leden regleras som allmän plats GC-VÄG1, för Gång och cykeltrafik. Gång och cykelbana som får överbyggas med järnväg med en lägsta fri höjd av minst 2,4 meter.

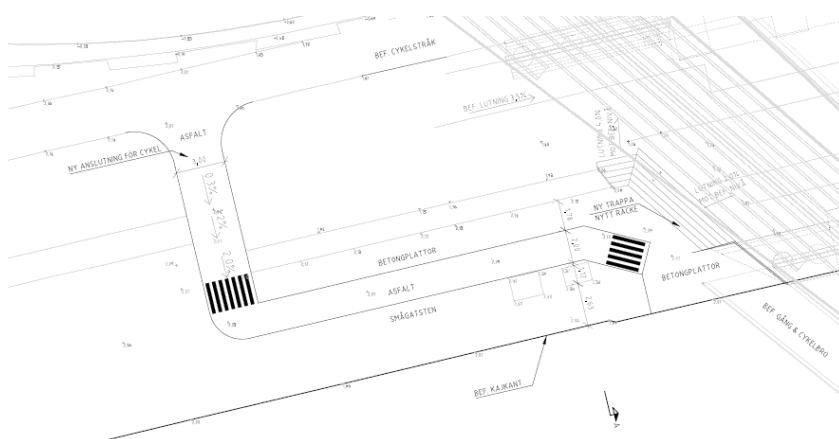


### Bearbetning av gång- och cykelyta

Breddningen av järnvägsbron innebar som redovisat ovan en förlängning av under bro-miljön för alla trafikanter. Breddningen som sådan innebar också justeringar av gång- och cykelytorna, där tillkommande brostöd, trappor, ramper och stödmurar i viss utsträckning kom att begränsa tidigare siktlinjer och ljusinsläpp, samt påverkat framkomligheten på platsen negativt. För att uppnå planens syfte krävs åtgärder för att minska de negativa konsekvenserna och istället förbättra platsen. Lösningarna beskrivs i detalj i den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021).



Översikt av befintlig utformning



Översikt av föreslagen utformning

- 1) Cykelbana - I nuläget leds cykeltrafiken från Riddarholmen över gångbanan och vidare via en lång ramp, innan den ansluter det öst-västra cykelstråket. Föreslagen bearbetning innebär att cykeltrafiken söderifrån istället leds direkt västerut längs kajen.

- 2) Ramp - Cykeltrafikens nya draging innebär att cykelrampen kan tas bort helt. På så sätt blir gångstråket rymligare och både sikt och ljusinsläpp under bron förbättras avsevärt.
- 3) Trappa - Avlägsnandet av rampen gör det i sin tur möjligt att flytta hela trappkonstruktionen drygt 2 meter västerut. Den befintliga trappan ligger till stor del inkilad under järnvägsbron. Trappan bedöms vara problematisk eftersom den skymmer sikt och ljusinsläpp, motverkar omblandning av luft och bidrar till att skapa en trång, instängd och otrygg under bro-miljö. Genom att flytta ut trappan förbättras platsen märkbart på alla dessa punkter. Trappan utformas så att den blir tillgänglig både åt öster och mot norr.
- 4) Stödmur - Bearbetningen innebär att stödmuren kortas av i riktning mot bron för att ge plats för den nya trappan. Också detta leder till en luftigare miljö med bättre sikt och ljusförhållanden. Muren kortas även av i sin västra ende för att ge plats för cykelbanans nya utfart mot norr. Exakt läge kommer att studeras vidare till granskning.



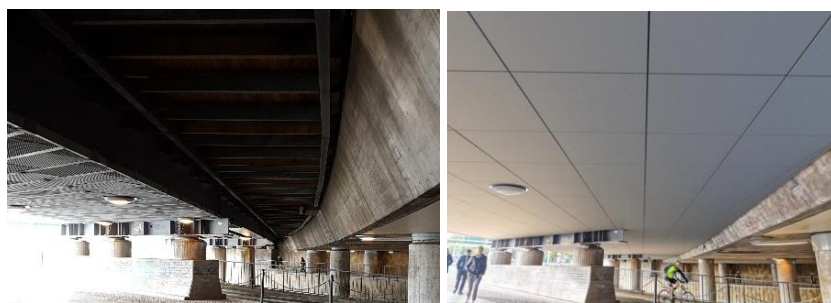
*Bild t.v. visar föreslagen utformning av trapp, mur och cykelramp, jämfört med befintlig utformning t.h. Bild: Sweco*

Möjligheten att sänka marken på gång- och cykelytan under bron för att ge bättre frihöjd under bron har undersökts. En marksänkning skulle innebära ett större ingrepp på själva tråget som utgör en betydande del av konstruktionen, och bedöms

därmed medföra allt för omfattande arbeten och i relation till effekten allt för stora kostnader.

### **Gestaltning**

Järnvägsbrons undertak ska kläs in med ljudabsorberande kassetter/tätskikt vars syfte är att både verka bullerdämpande, ge ett mer enhetligt uttryck, ett bättre gestaltat möte mellan stålbron och betongbron och således hjälpa till att skapa ett mer sammanhållet rum. Som alternativ till lämplig inklädnad studeras i dagsläget materialet Vitrumit, en ljudabsorbent tillverkad av glas och flinta, liksom stål-kassetter med mineralull. Val av material kommer avgöras utifrån dess sammanvägda effekt på buller, visuell kvalitet, beständighet och påverkan på konstruktionshöjd. Materialen presenteras mer i detalj i den sammanvägda tekniska utredningen (Sweco, 2021).



*Befintlig inklädnad samt den synliga skarven mellan broarna t.v., jämfört med förslag till heltäckande undertak t.h. Fotomontage: Sweco*

Vidare ska markbeläggning, val av material på trappa och räcken, liksom belysning och möjlig konstnärlig utsmyckning, väljas med stor omsorg för att göra platsen både välkomnande, trygg och trafikmässigt säker.

Arbetet med gestaltning av platsen kommer att fördjupas till granskning redovisas i en gestaltningsbilaga.

### **Trafik**

Bortsett från det som framgår av föregående rubriker innebär planförslaget ingen förändring av dagens trafiksituation.

### **Strandskydd**

Enligt miljöbalken gäller strandskydd som huvudregel för områden inom 100 meter från en strandlinje. Strandskyddet är dock ofta upphävt inom redan planlagda områden. Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Därigenom inträder

strandskyddet automatiskt när en ny detaljplan antas, enligt 7 kap 18g § miljöbalken.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att hela planområdet ligger inom 100 meter från Mälaren respektive Saltsjön. I och med att en ny detaljplan tas fram inträder strandskydd på nytt. Staden kan dock inte själv genom den nya planen upphäva strandskyddet, utan detta måste göras av länsstyrelsen. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Ett upphävande av strandskyddet inom ett område med detaljplan förutsätter att det föreligger särskilda skäl.

Stadsbyggnadskontoret bedömer enligt vad som utvecklas nedan att ett upphävande av strandskyddet inom området inte motverkar strandskyddets syften och det finns särskilda skäl för ett sådant beslut.

1. *Området som upphävandet avser har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Idag är det befintliga strandskyddsintresset i det närmaste utsläckt.*

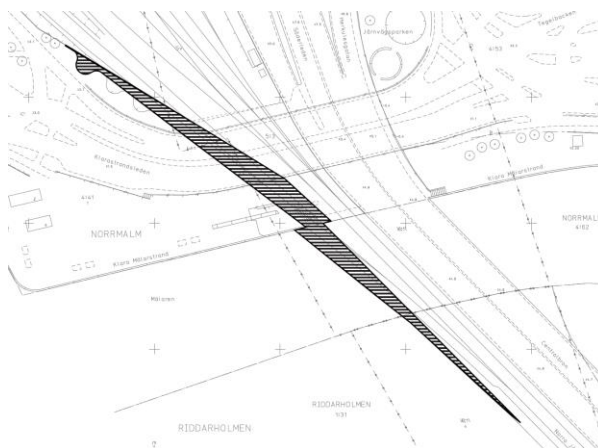
Planområdet är redan ianspråktaget och tidigare planlagt. Strandkanten består uteslutande av kaj med angränsande trafikanläggningar. Det djur- och växtliv som finns på land och i vatten kring planområdet är mycket begränsat och bedöms inte påverkas av planförslaget. Planförslaget innebär ingen försämring av allmänhetens tillgång till kajer och vattennära vistelse.

2. *Området behövs för anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet.*

Planen omfattar en breddning av järnvägsbro som delvis sträcker sig över vattenområdet Norrström i Mälaren. Av naturliga skäl berör därför planförslaget strandskyddsområdet. Utformningen av broarna innebär ingen försämring av allmänhetens möjlighet att vistas i närhet till vatten.

3. *Området behövs för att utvidga en pågående verksamhet av angeläget allmänt intresse och utvidgningen kan inte tillgodoses utanför området*

Planområdet är del av Getingmidjan vars kapacitet för tågtrafiken in och ut från Stockholms centralstation är av riksintresse. Utvidgningen kan av naturliga skäl inte ske utanför området.



*Skraffering motsvarar ytan där strandskyddet upphävs.*

### **Teknisk försörjning**

Avstämning med respektive ledningsägare har utförts för att få kompletterande information om anläggningarna, eventuella projekteringar av flytt av ledningar sker i nästa skede.

#### **Energiförsörjning**

Planområdet och förses med ström via Ellevios elkablar som korsar området. Järnvägstrafiken matas via Trafikverkets egna högspänningsledningar.

#### **Dagvatten**

Dagvattnet från den breddade brokonstruktionen ovanför Klara Mälarstrand/ Klarastrandsleden omhändertas via dagvattenbrunnar i körbanan. Stålkonstruktionen har idag ingen uppsamlingsförmåga för dagvattnet, som når brunnarna i körbanan genom att det droppar från bron ned på underliggande körbana och gång- och cykelytor, en situation som ska åtgärdas. Bedömning och förslag till åtgärd redovisas i detalj i den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021).

Avvattningen av brodäcket utförs förslagsvis med hängrännor som monteras i öppningarna mellan huvudbalkarna. Hängrännorna ansluts via vertikala rör till längsgående rör som i sin tur avvattnas via brostöden till brunnar i vägbanan. Tätskiktet ska vara direkt anslutet till ledningsnätet för att hindra vattnet att rinna över bilvägen innan det når brunnarna i körbanan, detta för att minska mängden föroreningar som dagvattnet för med sig till recipienten. Våtvolymen norr om tätskiktet, närmast Stockholm

Central, omhändertas inte. Inte heller våtvolyten från bron över Norrström, där vatten även fortsatt faller ner i Riddarfjärden.

Möjligheten att öka hanteringen samt att rena eller fördröja dagvattnet i tätskiktet eller i nya undermarkslösningar bedöms vara mycket begränsad pga. platsbrist och tekniska svårigheter. Avsteg från kravet att omhänderta och rena 20 mm våtvolum anses kunna göras i detta fall eftersom miljönyttan i förhållande till de tekniska förutsättningarna, naturliga förhållandena eller kostnaderna inte anses rimliga, möjliga eller motiverade.

Räddningstjänst

Angöring av räddningsfordon sker utmed körbanan och påverkas inte av planförslaget.

## **Konsekvenser**

### **Undersökning om betydande miljöpåverkan**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses 6 kap. miljöbalken.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Föroreningsbilden sett till dagvatten har studerats som del av den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021). Eftersom planområdet är så pass litet föreligger osäkerheter i bedömningen av halterna före och efter breddningen av bron. Resultaten indikerar att förändringen i föroreningsbilden generellt sett är liten. Att utredningsområdet är litet kan också medföra att de ökade halterna inte får ett större genomslag som om det varit ett större område med en större årlig avrinningsvolym som studerats. Halterna av koppar och zink ökar efter breddningen trots att hänsyn tagits till osäkerheterna.

## Störningar och risker

### Luft

En sammanfattande bedömning indikerar att det föreligger en stor risk att MKN för kvävedioxid och partiklar som PM10 överskrids vid Tegelbacken. Stålbron innebär en breddning av bron vilket minskar möjligheten till omblandning och spridning av luftföroreningar. Ju mer sluten en miljö är desto svårare blir det för luften att ventileras ut och det minskar möjligheten till inblandning av mindre förorenad luft. Mängden luftföroreningar som ackumuleras under bron är till stor del avhängd mot bredden på Centralbron, alltså längden på tunneln. Breddningen bedöms därför inte förbättra möjligheten till att uppfylla MKN. Hur stor effekten av den redan uppförda bron är på luftkvaliteten går dock inte att kvantifiera.

Föreslagen bearbetning av gång- och cykelytorna innebär att trappan mot väster flyttar ut, att stödmur kortas av och ramp tas bort helt. Sammanvägt innebär det att miljön under bron blir mindre sluten, vilket förväntas ge bättre ventilering av luften på platsen. Planområdet utgör därtill en passage. Förbipasserande utsätts för sämre luftförhållanden men endast en kortare stund. Platsen får inte utformas så att den uppmuntrar till stadigvarande vistelse, som exempelvis sittmöbler. Mot bakgrund av att planen innebär en anpassning av befintlig anläggning bör denna osäkerhet vara godtagbar.

### Buller

Nuvarande bullerskyddslösning består av stålkassetter av sträckmetall med ovanliggande 50 mm tjocka mineralullskivor, fästa i taket över gång- och cykelbanorna. Mineralullskivorna hade kunnat dämpa ljudet från stålbrons undersida med cirka 10 dB om de hade utförts heltäckande under hela bron, d.v.s. även över körbanan för biltrafik. Då kassetterna inte ens täcker hälften av brokonstruktion bedöms den sammanlagda effekten av kassetterna ha en begränsad effekt för att dämpa stomljudet från stålbron. Biltrafiken utgör också en stor del av bullret.

En annan viktig aspekt är att skarven mellan stålbron och järnvägsbron i betong idag består av 45 mm tjocka träbrädor. En otät konstruktion där många glipor mellan brädorna och omgivande konstruktioner förekommer. Det innebär att de luftburna ljudnivåer som alstras av tågen kan sprida sig utan större dämpning i utrymmet under bron. Detta ljudbidrag bedöms dock underordnad stomljudbidraget från stålbron.

Befintlig lösning föreslås därför ersättas med ett heltäckande bullerskydd som ansluter mot järnvägsbron i betong. Denna lösning bedöms ha följande fördelar på ljudmiljön under bron:

- Minska stomljudbidraget från stålbron
- Öka mängden av ljudabsorbenter, vilket även skulle gynna trafikbullersituationen
- Minska de luftburna ljudnivåerna från tågpassager

En översiktlig beräkning av förväntad bullerreducering om bullerskyddet utförs med samma typ av kassetter som idag, fast heltäckande, visar att ljudnivåer vid tågpassager kan sänkas med cirka 5 dBA från dagens ekvivalenta ljudnivå på cirka 85dBA.

### **Barnkonsekvenser**

Planförslaget innebär inga försämringar ur barns perspektiv jämfört med idag. Breddningen av bron säkrar upprätthållandet av tågtrafikens kapacitet. Övriga åtgärder förbättrar allmänhetens tillgänglighet till Klara Mälarstrand och det viktiga gång- och cykelstråket. De förbättringsåtgärder som föreslås platsen tillfaller även de barn som nyttjar den.

### **Tidplan**

Samråd	2 mars – 12 april 2021
Granskning	4:e kvartalet 2021
Antagande	1: a kvartalet 2022

### **Genomförande**

#### **Organisatoriska frågor**

##### **Ansvarsfördelning**

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättandet av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättandet av nödvändiga avtal. Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen ansvarar för drift och underhåll av allmän platsmark.

Trafikverket ansvarar för och bekostar anläggningar kopplade till järnvägstrafiken, den nya gång- och cykelbron, samt de tekniska och gestaltningsmässiga åtgärder på både bro och angränsande ytor som redovisas i planen.



#### Huvudmannaskap

Staden är fortsatt huvudman för allmän platsmark. Trafikverket är huvudman för anläggning för järnvägstrafik.

#### Avtal

Ett planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadsnämnden och Trafikverket.

En överenskommelse om exploatering, som bland annat beskriver vilka åtgärder för bron och platsen som ska genomföras av Trafikverket, ska tecknas mellan Trafikverket och Staden genom exploateringskontoret innan detaljplanen antas.

Inom detaljplaneområdet finns ytor som Stockholms Hamn AB disponerar. Detta är reglerat genom ett markavtal med exploateringskontoret och ett drift- och underhållsavtal med trafikkontoret. Till följd av detaljplanen kan dessa avtal behöva ändras vilket sker genom att tilläggsavtal tecknas efter detaljplanen vunnit laga kraft.

#### **Verkan på befintliga detaljplaner**

Planförslaget innebär att stadsplan 522 och 2631 upphör att gälla inom planområdet. Gällande TDp 2007-36070-54 Tillägg till detaljplaner för Citybanan från 2008, så upphör även denna plan att gälla inom det aktuella området, emedan dess användningsbestämmelse och skydd i form av bestämmelse om lägsta schaktdjup lyfts in och fortsätter gälla i den nya planen.

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden  
Detaljplaneområdet omfattar del av fastigheterna Norrmalm 4:41, 4:62, 6:1 liksom en mindre del av Riddarholmen 1:31. Norrmalm 4:41, 4:62 liksom Riddarholmen 1:31 ägs av Stockholms stad. Norrmalm 6:1 ägs av Staten, Trafikverket. Broanläggningen disponeras av Trafikverket men för den breddade delen saknas idag officiell rättighet för nyttjande av marken.

#### Användning av mark

Detaljplaneförslaget redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän plats. Planförslaget möjliggör användning för gata och gång- och cykeltrafik inom allmän plats samt järnvägstrafik inom kvartersmark. Användningen järnvägstrafik inom kvartersmark omfattar även de brostöd som bär brokonstruktionen och ansluter underliggande allmän platsmark.

#### Fastighetsbildning

Bildande av rättighet för järnvägsanläggningen kan ske genom ett officialservitut i lantmäteriförrättning. Rättigheten kan även upplåtas genom avtalsservitut eller genom annan rättighet. Någon marköverföring avses inte ske.

#### Ledningsrätter

Planområdet omfattar ingen ledningsrätt.

#### Servitut

För de delar av järnvägsanläggningen som är belägna utanför detaljplaneområdet finns sedan tidigare ett officialservitut som belastar stadens fastigheter. För de delar av järnvägsbron som är belägna inom planområdet avses någon rättighet bildas. Det kan exempelvis vara avtalsservitut eller officialservitut.

### **Ekonomiska frågor**

#### Vatten och avlopp

Eventuell påverkan på ledningsnät för vatten och avlopp ska bekostas av Trafikverket.

#### Fastighetsbildning

Eventuella fastighetsregleringar ska bekostas av Trafikverket.

#### El och tele m.m.

Eventuell påverkan på ledningsnät för el och tele ska bekostas av Trafikverket.

### **Tekniska frågor**

#### Vatten och avlopp

Hänsyn ska tas till eventuella befintliga servisledning i området.

#### Dagvatten

Ett nytt tätskikt med hängrännor ska monteras under bron i syfte att samla upp det dagvatten som idag droppar ner över körbana och gång- och cykelytor. På så vid kommer dagvattnet ledas via vertikala rör som ansluts till dagvattennätet genom brunnar i vägbanan. Lösningen beskrivs utförligt i den samlade tekniska utredningen (Sweco, 2021).

#### El/Tele

Hänsyn ska tas till eventuella befintliga servisledning i området.

### **Genomförandetid**

Genomförandetiden är 5 år från den dagen då detaljplanen vinner laga kraft.