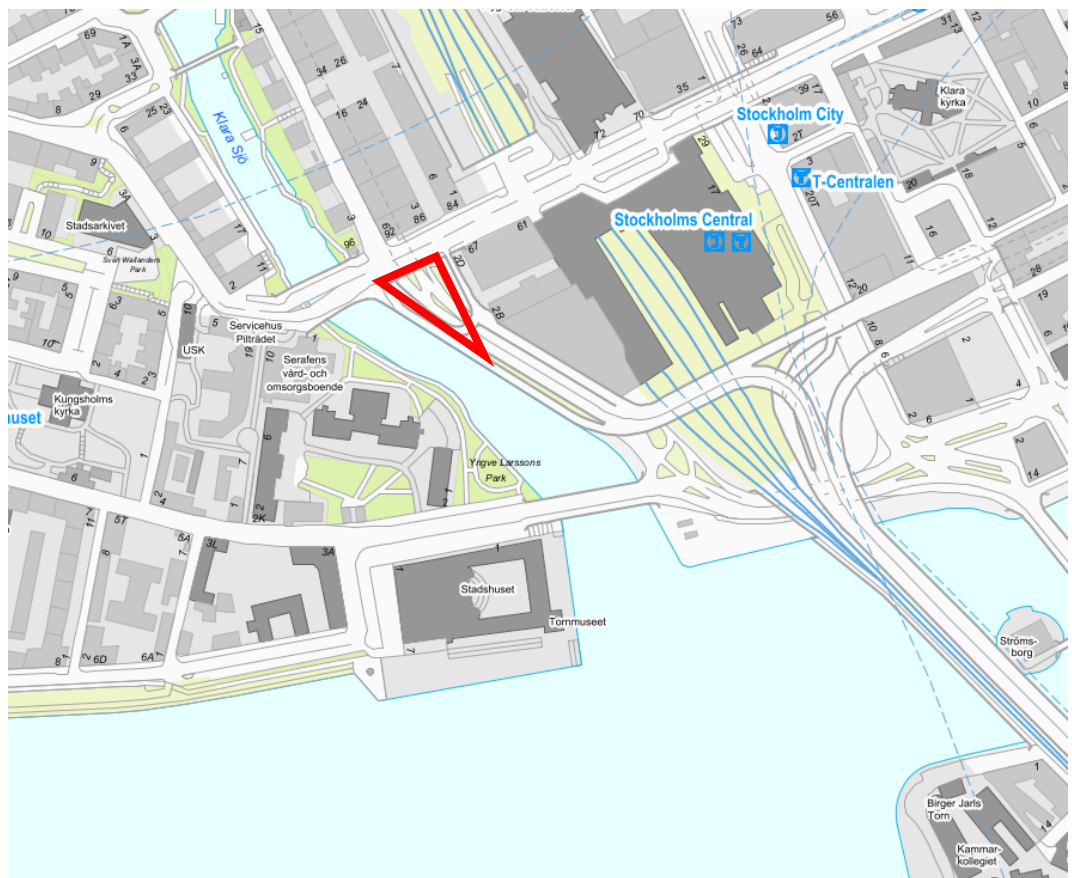


Planbeskrivning

Detaljplan för del av Norrmalm 4:41 i stadsdelen Norrmalm, Dnr 2017-02604



Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en utveckling med kontor och centrumändamål i ett centralt läge på gränsen mellan City och Kungsholmen. De tillkommande funktionerna utgör en naturlig utvidgning av Cityområdet västerut mot Kungsholmen.

Planområdet är beläget i City, söder om Klarabergsviadukten längs kajen vid Klara Sjö. Området har ett centralt läge med utsikt över stadshuset och i nära anslutning till Stockholms centralstation. Staden äger fastigheten, Norrmalm 4:41. I dagsläget består planområdet av vägar för fordonstrafik i två plan.

Detaljplanen förutsätter att befintlig trafikinfrastruktur byggs om och effektiviseras för att frigöra utrymme för ny bebyggelse. Delar av dessa förändringar kommer att ske utanför planområdet med stöd av gällande detaljplan för gatu- och trafikändamål.

Detaljplanens genomförande innebär en utveckling i linje med Program för City genom en utökad funktionsblandning samt att avståndet mellan City och Kungsholmen kortas fysiskt och upplevelsemässigt. Därmed kan en sammanhängande och upplevelserik stadsbygd skapas. Planens genomförande kommer att öka tillgängligheten till Klara Sjö och skapa nya vistelsevärden i området.

Planområdet ligger inom utpekat riksintresse för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården. Det ligger i ett känsligt läge centralt i staden med koppling till flera bärande uttryck för riksintresset.

Med tanke på områdets exponerade läge i staden och områdets höga kulturvärden kommer krav att ställas på en byggnad av hög arkitektonisk kvalitet med fokus på förbättrad helhetsverkan och ökad attraktivitet i den omgivande stadsmiljön. Hur detta ska regleras i detaljplanen kommer att studeras efter samrådet, i samband med att ett arkitekturprogram för ny bebyggelse och allmän plats tas fram.

Innehåll

Detaljplanens syfte.....	4
Beskrivning av detaljplanen	4
Ärendeinformation.....	4
Planens huvuddrag	5
Genomförandetid	6
Arkitektonisk idé	6
Allmän plats.....	11
Kvartersmark.....	19
Vattenområde.....	22
Motiv till detaljplanens regleringar	23
Användningsbestämmelser	23
Egenskapsbestämmelser.....	24
Administrativa bestämmelser	25
Genomförandefrågor.....	28
Fastighetsrättsliga frågor.....	28
Tekniska frågor	30
Ekonomiska frågor	30
Organisatoriska frågor.....	30
Prövning enligt annan lagstiftning	31
Planeringsunderlag	31
Kommunala	31
Utredningar	32
Planeringsförutsättningar.....	32
Kommunala	32
Regionplan	35
Riksintressen.....	35
Hushållningsbestämmelser enligt miljöbalken	37
Miljökvalitetsnormer	37
Miljö	39
Hälsa och säkerhet	40
Geotekniska förhållanden	43
Hydrologiska förhållanden.....	44
Kulturmiljö	44
Fysisk miljö.....	45
Trafik	48
Konsekvenser	51
Miljö	51
Miljökvalitetsnormer	57
Hälsa och säkerhet	59
Social hållbarhet.....	64
Riksintressen.....	64
Trafik	68

Detaljplanens syfte

Planens syfte är att möjliggöra för tillkommande kontorsarbetsplatser och lokaler för centrumändamål samt ge platsen väsentligt förbättrade vistelsekvaliteter. Nya kopplingar bidrar till att knyta samman olika delar av innerstaden.

Ny bebyggelse ska i sin placering och skala anpassas till omgivningen och uppföras med en hög arkitektonisk kvalitet med fokus på god helhetsverkan utan negativ påverkan på kulturmiljön. Särskild omsorg ska läggas vid form, färg och material.

Beskrivning av detaljplanen

Ärendeinformation

Detaljplan för del av Norrmalm 4:41 i stadsdelen Norrmalm, Stockholms stad, dnr 2017-02604, är påbörjad enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 19 oktober 2017 § 12.

Planhandlingar

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

Planbeskrivningen omfattas inte av licensformen CC0. Allt upphovsrättsligt skyddat material i planbeskrivningen, som till exempel bilder, kartor och andra illustrationer, kan användas efter tillstånd av rättighetshavaren. Rättighetshavare är den som har skapat, äger eller i övrigt råder över materialet. Användare ansvarar själva för att utreda rättighetsfrågorna innan eventuell användning eller spridning. Upphovsrätten regleras i lag om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk (SFS 1960:729).

Medverkande

Detaljplanen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom stadsplanerare Martin Styring, Hajir Latifi och Stefan Andersson Modig.



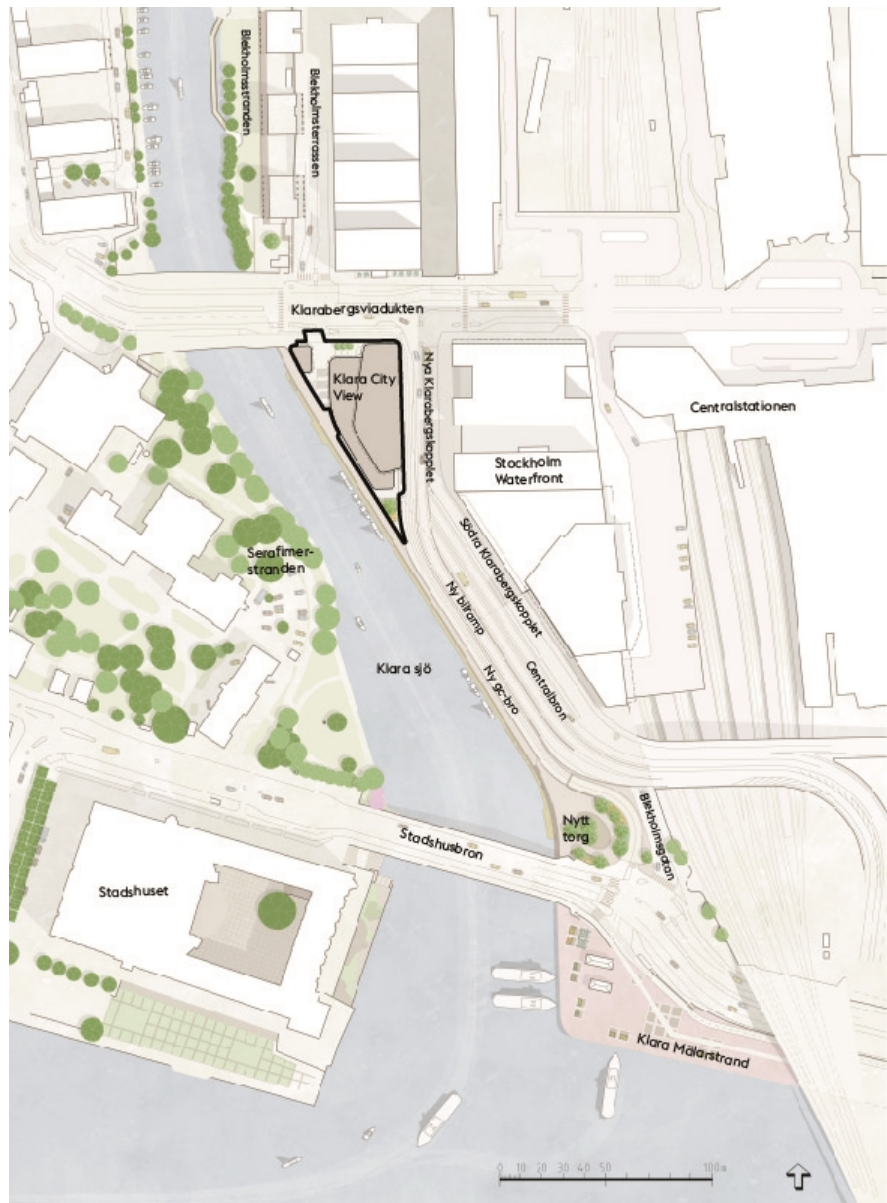
Vy över planområdet från Stadshusbron norrut. Hotell- och konferensanläggningen Stockholm Waterfront till höger (Dorte Mandrup 2024).

Planens huvuddrag

Detaljplanen möjliggör en ny byggnad för kontors- och centrumändamål, kallad Klara City View, uppdelad i två volymer där den mindre är tänkt att ha ett rent publikt innehåll. Mellan volymerna skapas en ny trappförbindelse mellan Klarabergsviadukten och kajen, där ytterligare publika lokaler för serveringar och möten uppförs. I anslutning till planområdet kommer infrastrukturen byggas om och en ny gång- och cykelbro mellan Klarabergsviadukten och Stadshusbron/Klara Mälarstrand anläggs.

Detaljplanens genomförande förutsätter en ombyggnad av trafikinfrastrukturen på platsen för att frigöra utrymme för ny bebyggelse och effektivisera trafikytorna.

Planen ger en byggrätt på ca 15 000 kvm BTA (bruttoarea) i en byggnad som kommer ha upp till +46,3 meter över nollplanet i nockhöjd. Byggnaden kommer att innehålla ungefär 11 000 kvm LOA (lokalarea) kontor och ca 600 kvm LOA lokaler för centrumändamål.



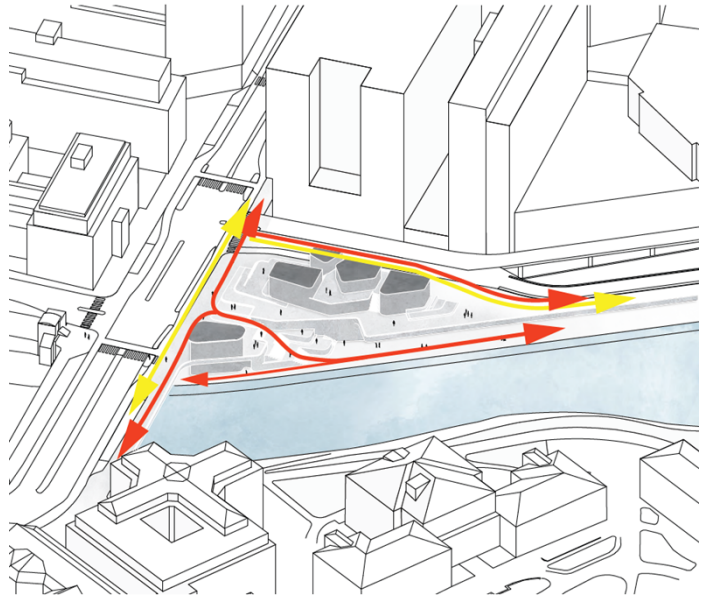
Situationsplan. Planområdet är markerat med svart linje. Bilden är bearbetad (Nivå landskap 2024).

Genomförandetid

Genomförandetiden är fem år från det datum planen fått laga kraft.

Arkitektonisk idé

Den föreslagna kontorsbyggnaden har en tydligt definierad gestaltning i en stadsmiljö där flera byggnader har en stark arkitektonisk identitet. Kontorsbyggnaden kompletteras av en paviljong som likt en lykta markerar platsen, trappan, utsikten och kopplingen till vattnet. Genom byggnadsvolymnernas placering och utformning och de nya kopplingarna som anläggs kan flödet av människor från gatan delvis fångas upp och ledas i en naturlig rörelse ner till kajen.



Likt strömmande vatten bland stenar bryts flödet av människor från gatan och leds i en naturlig rörelse ner till kajkanten. Rött avser rörelse till fots, gult avser cykel- och tillgänglig koppling (Dorte Mandrup 2024).

Byggnaden tar plats i kraft av sin egen gestalt och karaktär, som på ett medvetet sätt förhåller sig till sin omgivning. Genom en nedtrappning av volymen skapas, tillsammans med den mindre paviljongbyggnaden, en stegvis övergång mellan den storskaliga bebyggelsen kring centralstationen och Kungsholmens mer intima stadsrum. Byggnadens konsekventa gestaltning med rundade hörn och organiskt formade trappor och ramper tillför en mjukare karaktär till vad som idag är en ganska hård stadsmiljö. Den öppna platsen mellan huvudbyggnad och paviljong låter stadshustornet fortsatt stå i fonden av Blekholmsterrassen, nu med en ny inramning.

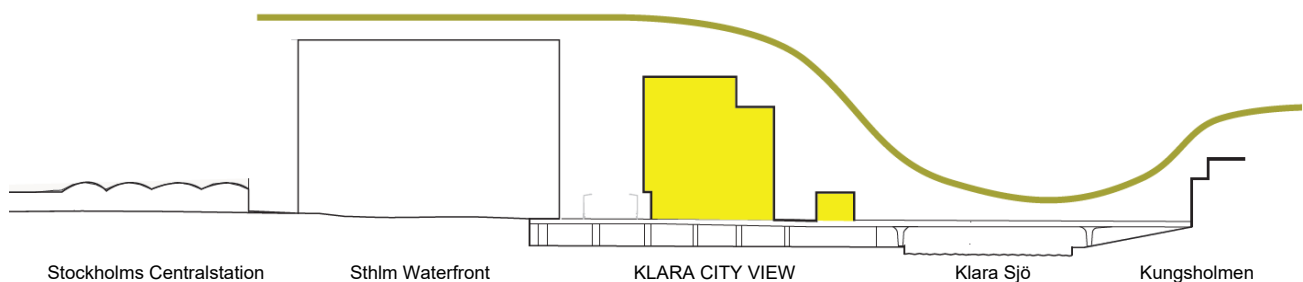
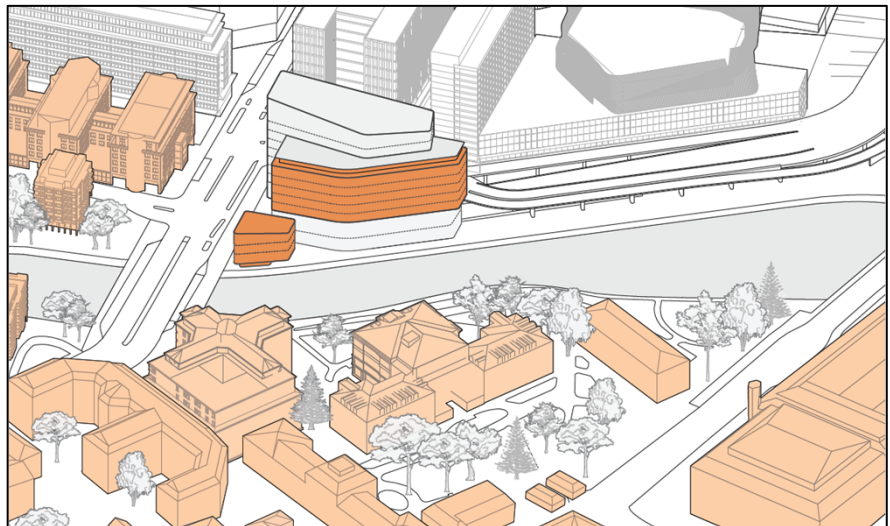
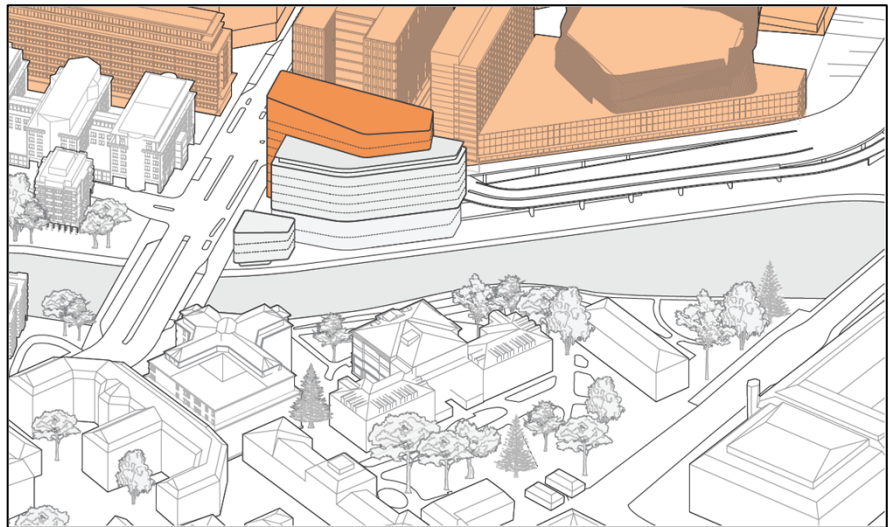


Diagram som visar hur den nya bebyggelsen skapar en övergång mellan de skilda skalorna i omgivningen (Dorte Mandrup 2024).



De högre byggnadsdelarna förhåller sig till den storskaliga bebyggelsen vid centralstationen (överst) medan de lägre delarna förhåller sig till Klara Sjö och Kungsholmen (nederst) (Dorte Mandrup 2024).

Med nya målpunkter i form av arbetsplatser och serveringslokaler, såväl på gatu- som kajplanet, bidrar detaljplanen med nya och utökade flöden av människor som gör platsen mer integrerad i staden, ger liv och skapar trygghet. Ett område starkt präglad av 1900-talets modernistiska stadsplanering – med fokus på biltrafiken – omvandlas för att svara mot dagens och framtidens behov av en mångfacetterad, tillgänglig och trygg stadsmiljö.

Den arkitektoniska idén kommer att bearbetas och vidareutvecklas efter plansamrådet i samband med att ett arkitekturprogram tas fram. Detaljplanen kommer då kompletteras med planbestämmelser som reglerar utformning och gestaltning i enlighet med planens syfte.

Fyll på text

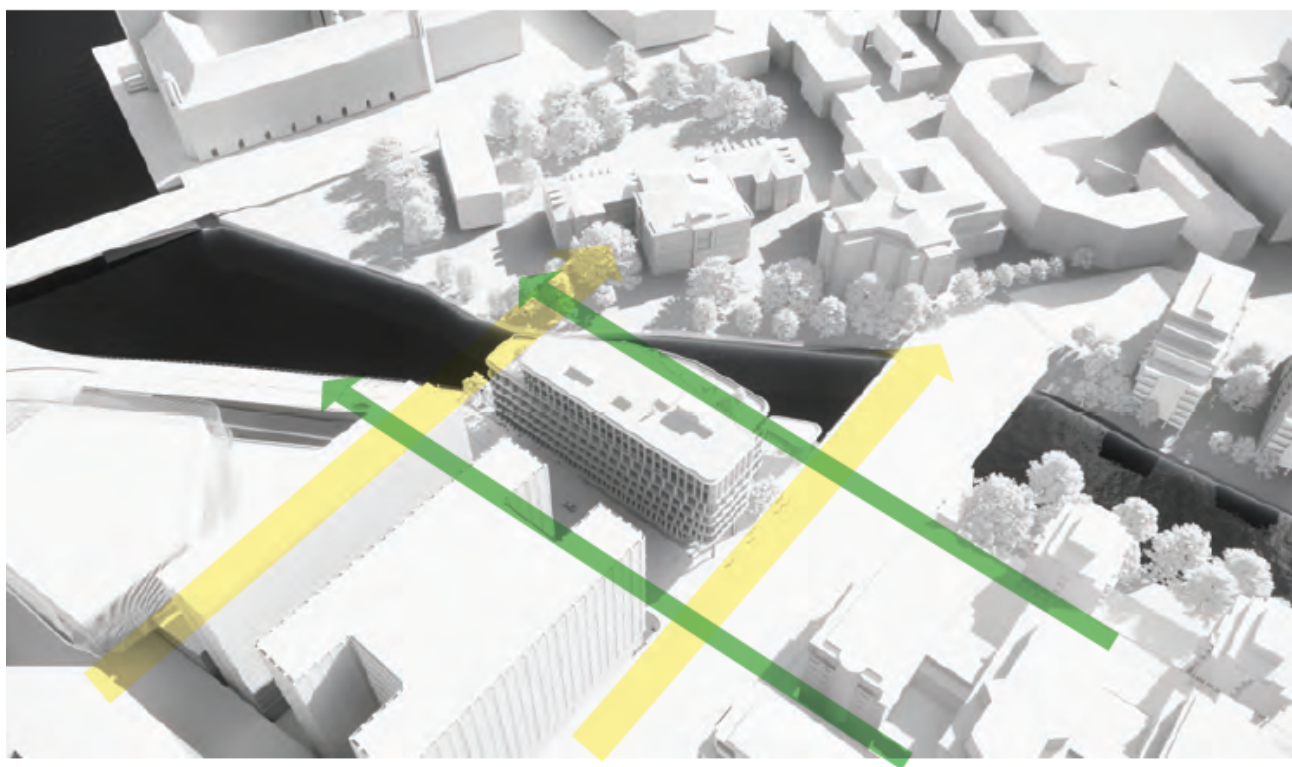
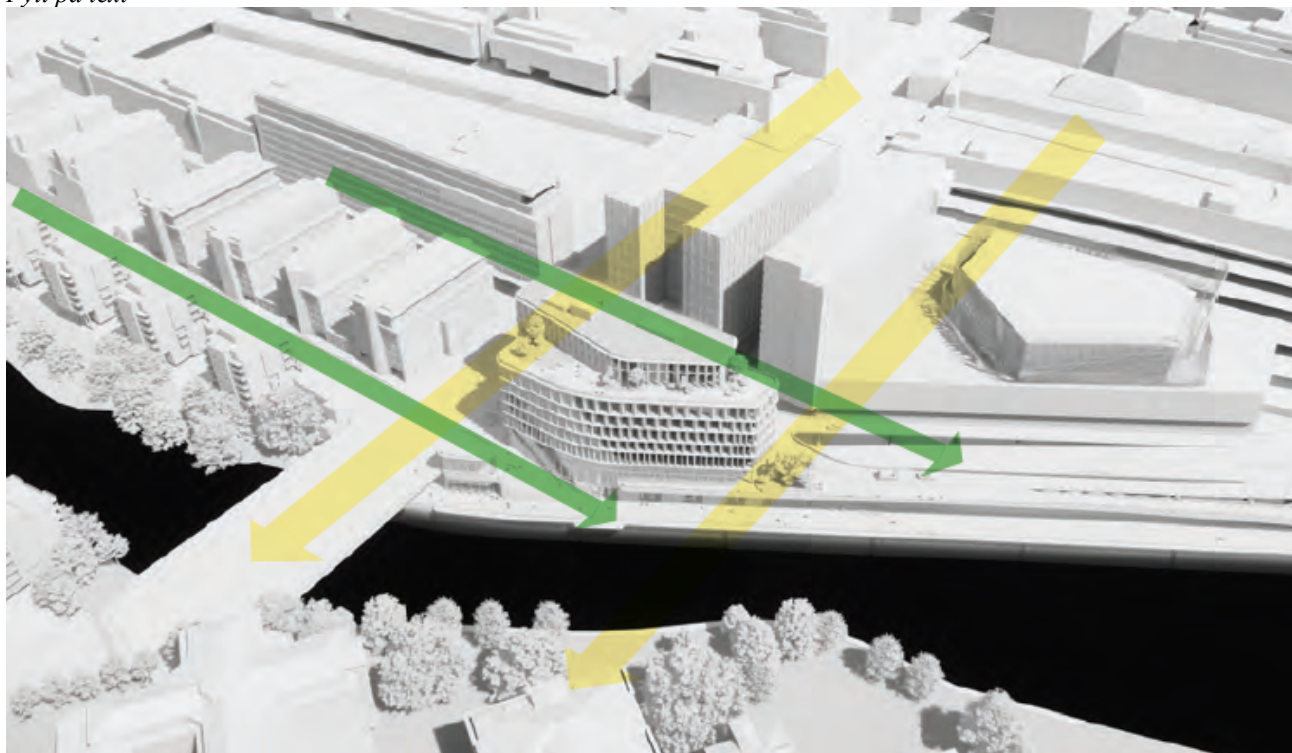
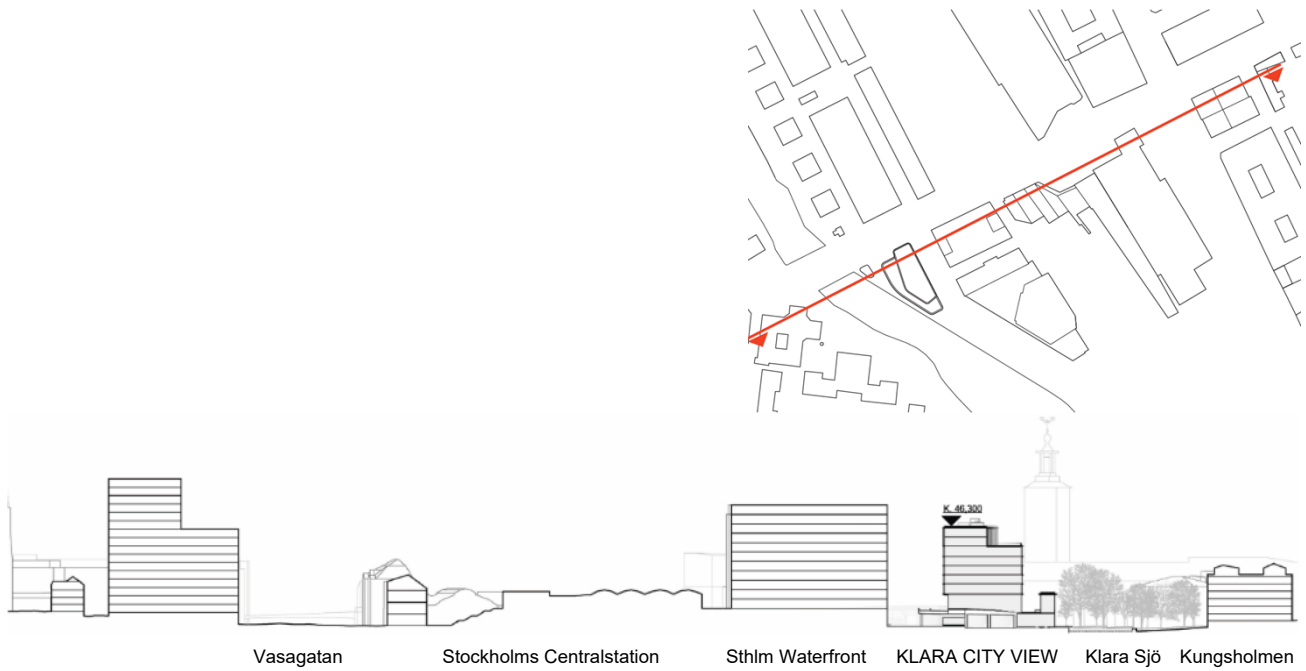
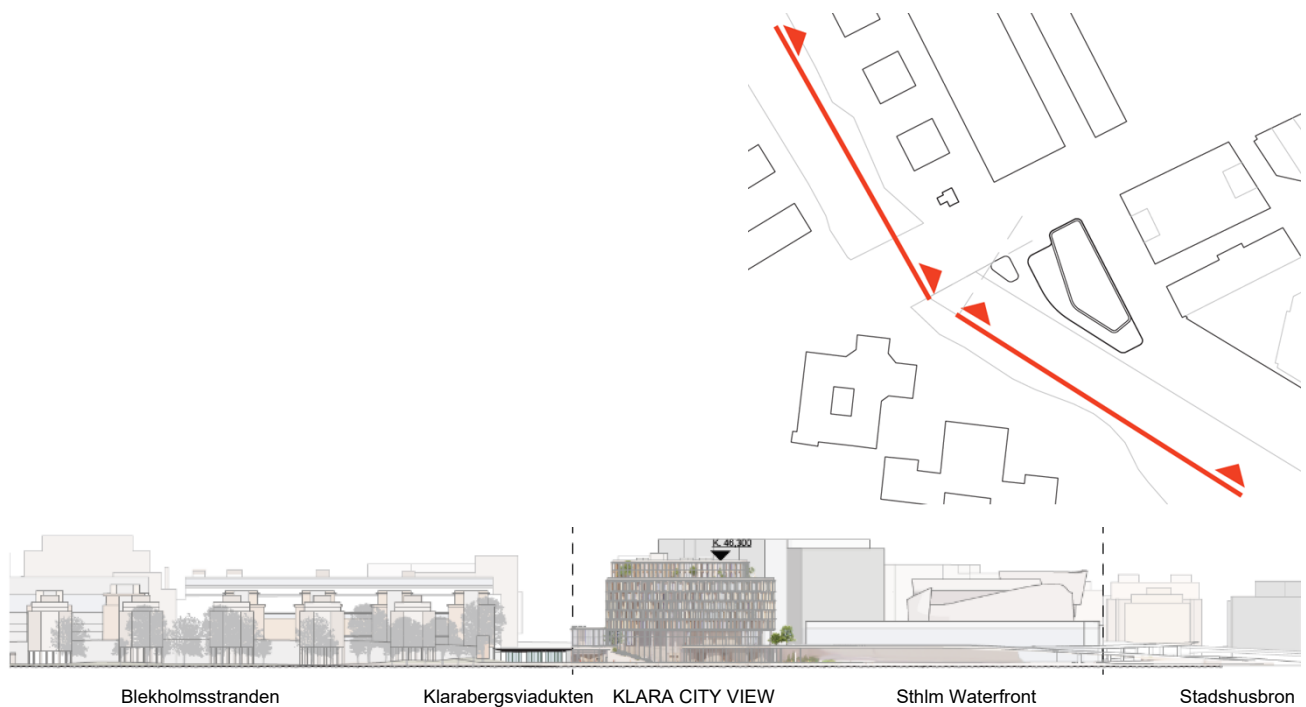


Diagram som visar hur den nya bebyggelsen förhåller sig till sin omgivning. De föreslagna byggnadsvolymlerna har i sin form och utbredning anpassats till kringliggande bebyggelse. Byggnaderna har även utformats så att viktiga siktlinjer från Blekholmsterrassen och Klarabergsviadukten bevaras (Dorte Mandrup 2024).



Sektion genom planområdet och dess omgivningar (Dorte Mandrup 2024).



Elevation längs Klara Sjö (Dorte Mandrup 2024).



Stadshustornet i fonden av Blekholmsterrassen, söderut. Klara City View skimtar längst bort till vänster (Dorte Mandrup 2024).

Allmän plats

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän plats inom planområdet.

Park och natur

I ett område av centrala Stockholm där kontakten med vattnet utgörs av populära publika rum med kajer, parkstråk och viktiga målpunkter som stadshuset, har kajen utmed Klarastrandsleden möjlighet att bli en tydlig del i det sammanhängande systemet av publika stråk utmed vattnet. På grund av de höga bullernivåerna och den otrygga miljön är området idag helt öde trots ett centralt läge, kvällssol och vattenkontakt.

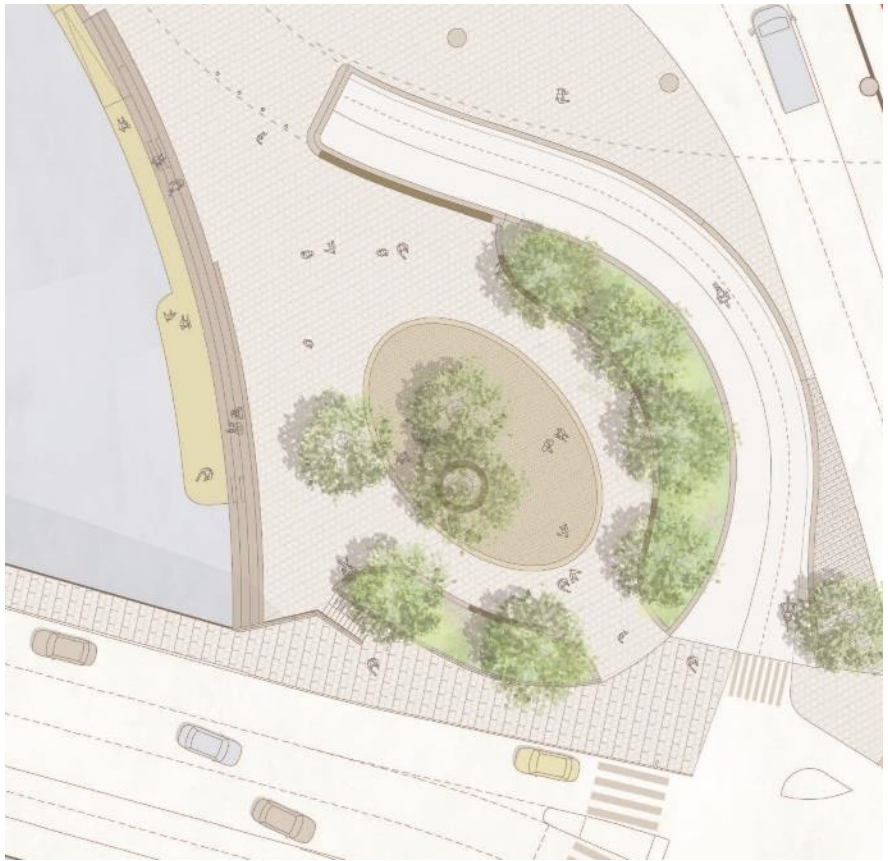
I och med detaljplanens genomförande och med ombyggnaden av trafikanläggningarna ges möjlighet att skapa bullerdämpade miljöer genom en lång avskärmande vägg mellan kajen och Klarastrandsleden. Det skapar goda förutsättningar för att utveckla kajen till ett attraktivt och vattennära stråk längs Klara Sjös vattenrum med sittplatser och en brygga som löper utmed kajen. I och med utvecklingen av området möjliggörs också förbättrade kopplingar mellan de olika nivåerna i den trafikseparerade miljön, som idag utgör en tydlig barriär för människor som rör sig i området. Den ombyggda trafikstrukturen skapar också förutsättningar att utveckla en platsbildning med inslag av blomsterprakt och grönska på den idag trafikdominerade platsen närmast Stadshusbron och Klara Mälarstrand.



Vy längs kajen söderut. Stadshusbron i fonden och stadshustornet till höger (Dorte Mandrup 2024).



Vy från Stadshusbron norrut. Klarabergsviadukten i fonden t v och Sthlm Waterfront t h (Dorte Mandrup 2024).



Illustrationsplan, nytt torg intill Stadshusbron och Klara Mälarstrand. Bilden är beskuren (Nivå landskap 2024).



Visionsbild, nytt torg intill Stadshusbron och Klara Mälarstrand (Nivå landskap 2024).

Gator och trafik

Övergripande

För att göra platsen möjlig att bebygga förlängs Blekholmstunneln söderut ca 80 meter.

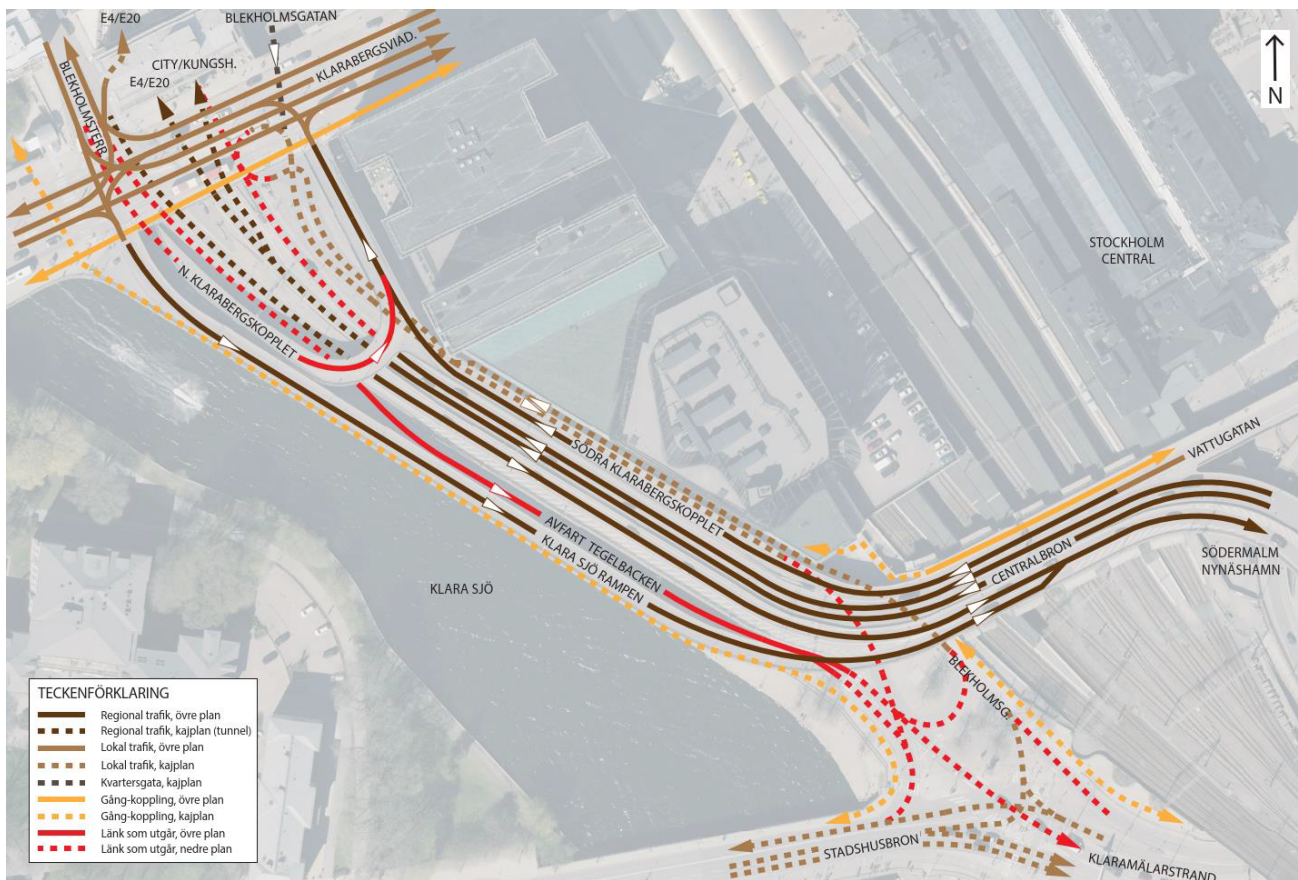


Översikt över kajplanet med den förlängda Blekholmstunneln. Planområdet är markerat med svart linje. Ljuskult markerar den nya byggnadens fotavtryck på ömse sidor om tunneln. Mörkult visar angränsande befintliga byggnader. Inlastning och teknikutrymmen i bildens övre del vid Blekholmsgatan. Lokaler för serveringar på andra sidan tunneln mot Klara Sjö, i bildens nedre del. Bilden är bearbetad (Sweco 2024).

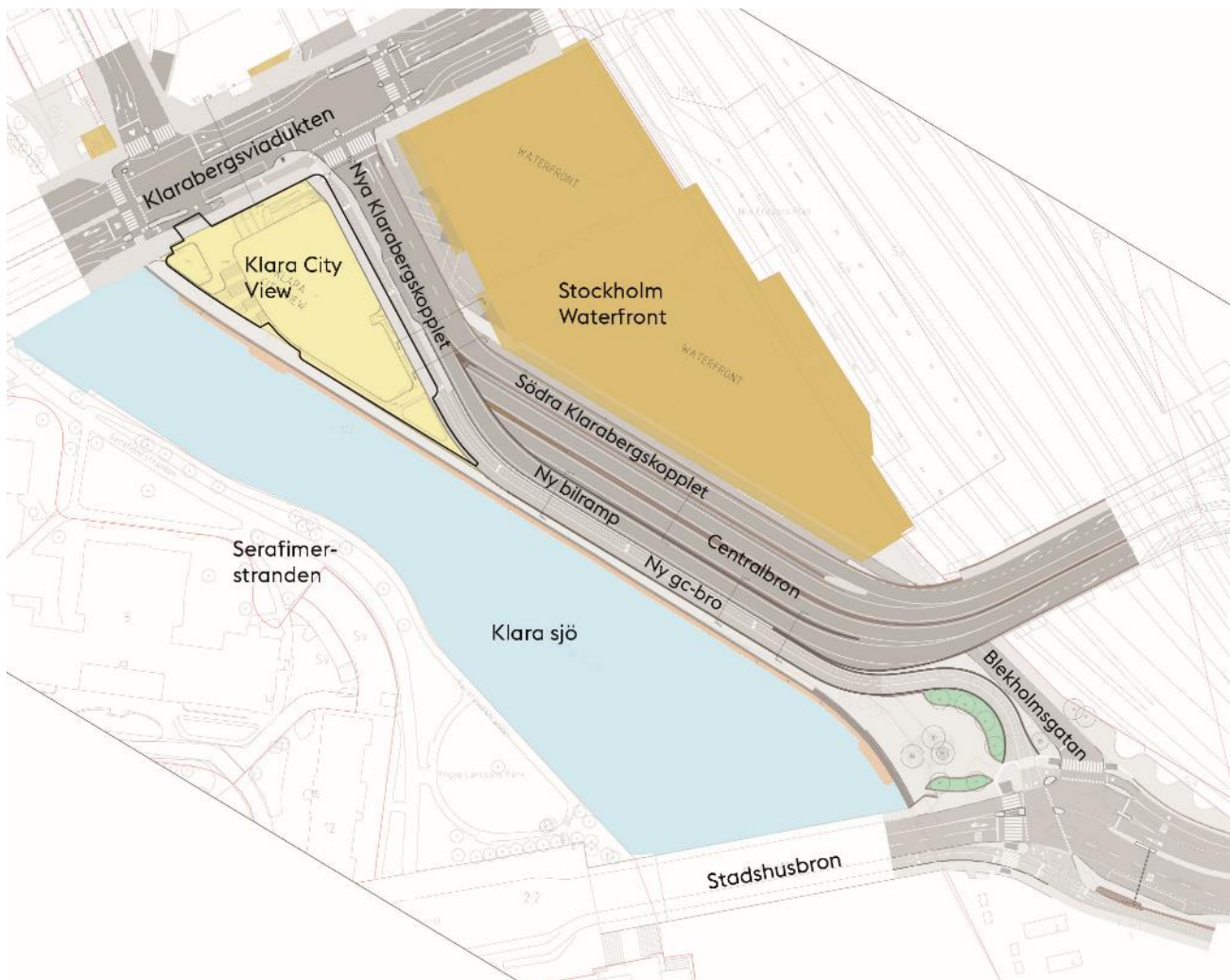
Områdets gatustruktur kommer att byggas om i syfte att möjliggöra för detaljplanens genomförande, men även för att förbättra trafiksäkerhet och framkomlighet för framför allt gående och cyklister. Förändringarna kommer till stor del genomföras utanför planområdet med stöd av gällande detaljplan. Förslaget omfattar följande övergripande förändringar.

- Genomgående trafik på Klarastrandsleden minskas från dagens två till ett körfält per riktning.
- Följande länkar och kopplingar utgår helt:
 - Avfart från Blekholmstunneln till Klara Mälarstrand/Tegelbacken
 - Norra Klarabergskopplet, kallad "Postrampen", anslutning mellan Blekholmstunneln och Klarabergsviadukten i södergående riktning
 - På- och avfart mellan Blekholmstunneln och Blekholmsgatan i södra tunnelmynningen i norrgående riktning.

- Klarasjörampen (påfart från Klarabergsviadukten mot Centralbron) och Södra Klarabergskopplet (avfart från Centralbron mot Klarabergsviadukten) samordnas mellan planområdet och Stockholm Waterfront för att skapa Nya Klarabergskopplet, med karaktären av en stadsgata placerad mellan kvarteren.
- En ny gång- och cykelbro kopplar samman Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand. Denna går parallellt med nuvarande Klarasjörampen på delar av sträckan.
- Vattugatan tappar sin direkta koppling till Klarastrandsleden.
- Klarabergsviadukten får ny utformning mellan bron över Klara Sjö till anslutning vid Stockholm Waterfront.



Översikt över vägnätet. Kopplingar som utgår är markerade i rött (Sweco 2024)



Översikt – utformning av gator, ramper och broar runt planområdet (markerat med svart linje). Bilden är bearbetad (Sweco 2024).

Gång- och cykeltrafik

En ny gång- och cykelförbindelse skapas från Klarabergsviadukten längs Nya Klarabergskopplet och vidare på en bro som leder ner till Stadshusbrons östra landfäste.

Utmed Klarabergsviadukten får gatan en ny utformning med cykelbana utmed södra sidan och cykelfält utmed gatans norra sida.

Mellan kontorsbyggnaden och paviljongen föreslås en allmänt åtkomlig trappa mellan gatunivån och kajnivån.



Gång- och cykelbrons anslutning till Stadshusbron och det nya torget. Bilden är bearbetad (Sweco 2024).

Biltrafik och angöring

I det övre planet skapas en stadsgata mellan Stockholm Waterfront och planområdet. Denna gata är på- och avfart från Centralbron och ska även försörja planområdet med viss angöringsmöjlighet.

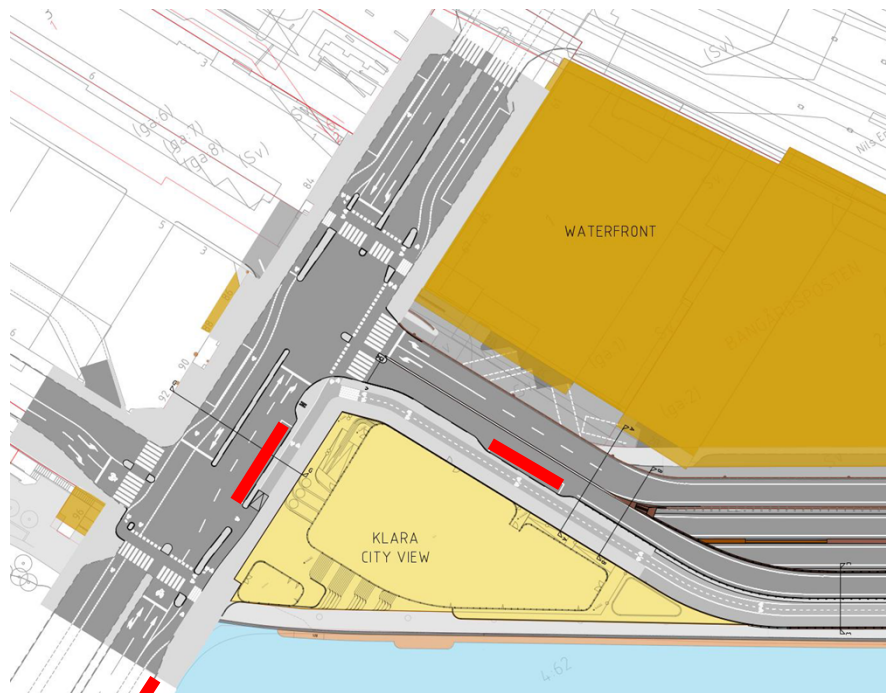
Även längs Klarabergsviadukten skapas angöringsmöjlighet till planområdet.

I det nedre planet utmed Blekholmsgatan förläggs inlastning och avfallshantering för planområdet, i höjd med Stockholm Waterfronts gemensamma varuintag. Från inlastningen försörjs byggnadens övre delar via hiss.

Blekholmsgatan och inlastningen i det nedre planet är dimensionerade för 12-meters lastbil (LBn). Det är möjligt att vända runt under Klarabergsviadukten.

Stockholm Waterfronts varuintag kan kvarstå oförändrat. Angöring till inlastningen sker från Klara Mälärstrand.

Blekholmsgatan, söder om Klarabergsviadukten, förblir dubbelriktad och primärt avsedd för leveransfordon till Stockholm Waterfront och planområdet. Den norra delen av Blekholmsgatan, norr om planområdet, kommer att behålla sin nuvarande funktion med enkelriktning söderut och det behöver därmed vara möjligt att köra söderut via inlastningszonen vidare mot Klara Mälärstrand.



Översikt över gatuplanet. Möjliga platser för angöring till planområdet markerade i rött. Bilden är bearbetad (Sweco 2024).

Parkering

Ett av målen i Stockholms stads framkomlighetsstrategi är att göra det enklare för de som cyklar. Cykeltrafiken i Stockholm ökar och cykelparkeringar är en viktig del i infrastrukturen för cykel.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom kvarteretsmark.

Inom planområdet planeras för ett säkert och tryggt cykelparkeringsrum med ca 180 platser för anställda, i gatuplan mot Nya Klarabergskopplet. Cykelparkeringsrummet är dimensionerat utifrån ett bedömt behov enligt gängse riktlinjer på 109-218 platser för kontorsverksamheten och 2 platser för övriga verksamheter. Planområdet är mycket centralt beläget i Stockholms City vilket motiverar att antalet cykelparkeringar ligger i det högre spannet. Det ska också inkludera platser för lastcyklar, cykelkärror och elcyklar med laddningsmöjlighet.

För besökare planeras ca 20 platser utomhus inom kvarteret. Cykelparkeringen placeras i bra lägen i anslutning till entréer.

Planområdets läge är mycket gynnsamt för både gång-, cykel- och kollektivtrafik vilket ger ett litet behov av bilparkering. Inga bilparkeringsplatser är därför planerade i kvarteret. Vid behov får platser istället hyras i närliggande garage i City.

Parkering för rörelsehindrade ska placeras inom 25 meters gångavstånd till entré och kunna anordnas vid behov, och bör om möjligt anläggas inom 10 meter från entré i enlighet med

Stockholms stads egna riktlinjer. Parkeringsplatser för rörelsehindrade kommer att finnas inom detta avstånd på allmän platsmark. På grund av platsens förutsättningar och det begränsade utrymmet har det inte varit möjligt att inrymma parkeringsplats för rörelsehindrade inom kvartersmarken.

Tillgänglighet

En allmänt åtkomlig passage med trappa genom kvarteret utformas i enlighet med Stockholms stads tekniska handbok för att uppfylla gängse krav på tillgänglighet och funktion. Då byggnaden är belägen ovanpå en vägtunnel med begränsat utrymme för grundläggningen, kommer golvnivån på bottenvåningen att ligga högre än gatan. Förgårdsmarken framför entrén utformas därför med en kombination av trappor och tillgängliga ramper för att göra entrén så lättillgänglig som möjligt. Ytterligare trappor och ramper kommer att behövas inomhus för att nå hissarna, då hissgruperna kräver extra utrymme ovanpå tunneltaket. Intill planområdet föreslås en ny gång- och cykelbro med tillgänglig lutning knyta ihop Klarabergsviadukten med Stadshusbron och Klara Mälarstrand.

Kvartersmark

Bebyggelsen inom planområdet består av en kontorsbyggnad, Klara City View, som däckar över den förlängda Blekholmstunneln och landar på kajplanet på ömse sidor om tunneln. Byggnaden är uppdelad i två synliga volymer – huvudbyggnaden och paviljongen. Mellan dessa finns en öppen, allmänt tillgänglig yta med en trappa som leder från Klarabergsviadukten ner till kajen. Huvudbyggnaden och paviljongen är internt förbundna genom utrymmen under trappan.



Sektion genom huvudbyggnad (t v) och paviljong (t h) med tunneln samt utrymmen för teknik, leverans och stödfunktioner under mark (Dorte Mandrup 2024).

Huvudbyggnaden utformas med en i hög grad uppglasad och transparent bas som sträcker sig från kajplanet till gatuplanet. Insidan är tänkt att spegla utsidan med motsvarande trappa som den som förbinder gatan med kajen. Funktionsmässigt avses byggnaden i gatuplanet innehålla receptions- och sociala ytor med en restaurang i byggnadens södra del. Längs den södra delen av byggnaden ansluter en balkong till stadens planerade gång- och cykelbro.

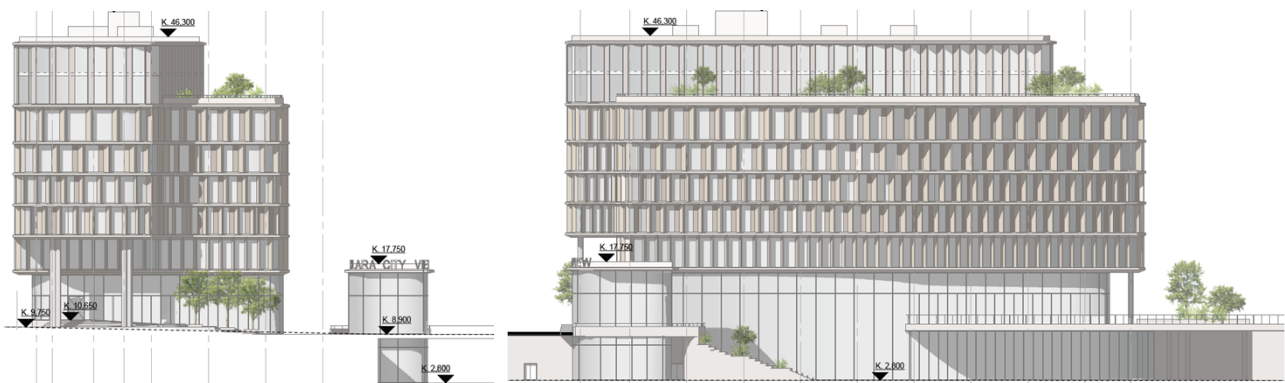
I övrigt utformas huvudbyggnaden med generella kontorsvåningar som skapar flexibilitet för uthyrning till verksamheter av olika storlekar. På plan sex finns en gemensam terrass för byggnadens hyresgäster och där ovanför två mindre våningar med kontorsytor.

Paviljongen, som är tänkt att innehålla serveringsytor, har lokaler på både gatu- och kajplanet och en hiss som förbinder de två nivåerna. Den del av huvudbyggnaden som vänder sig mot kajen ska också innehålla lokaler för centrumändamål i kajplanet, i första hand serverings- och mötesytor.

Under Klarabergsviadukten, i ett utrymme som blir disponibelt i samband med omläggningen av trafiken i området, placeras en elnätstation – så kallad kundstation – som ska försörja kvarteret.

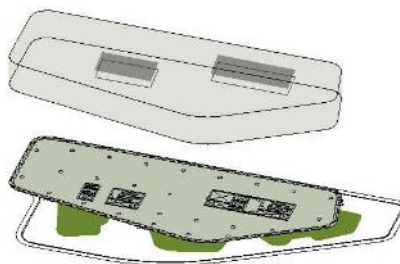


Fasad mot söder (t v) och fasad mot öster (t h) (Dorte Mandrup 2024).

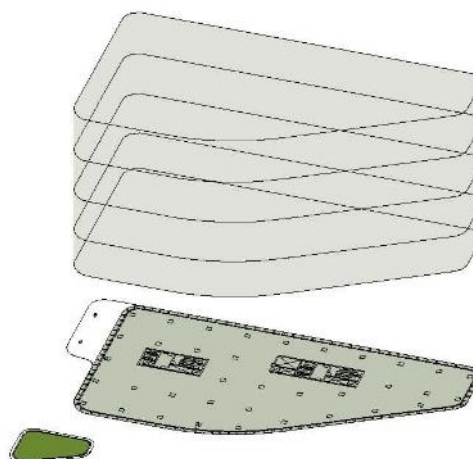


Fasad mot norr (t v) och fasad mot väster (t h) (Dorte Mandrup 2024).

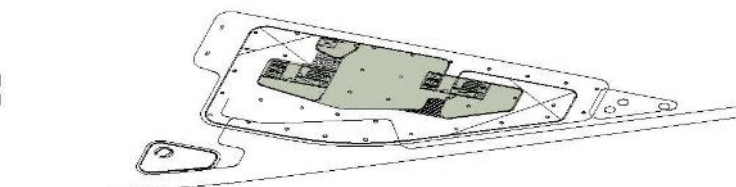
Top kontorplan
Våning 7-8



Kontor
Våning 2-6

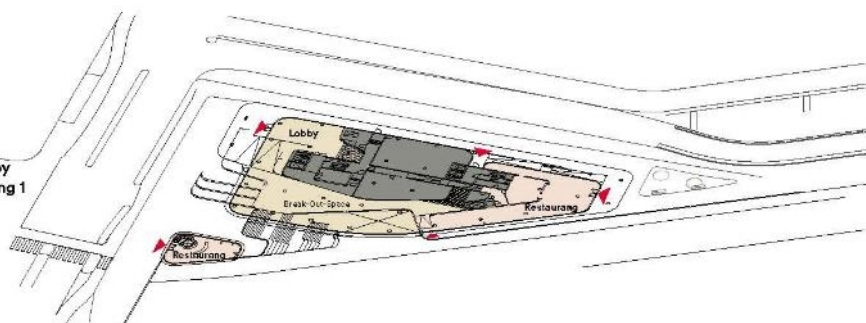


Entrésol
Våning 1

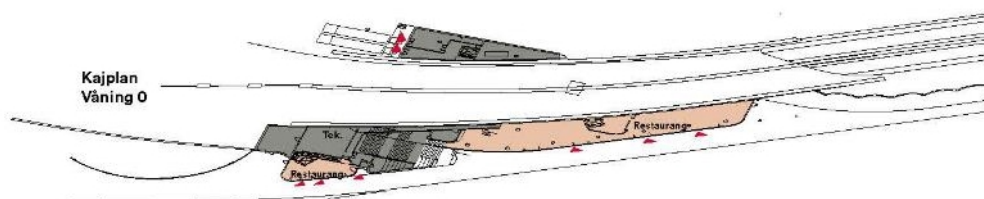


-  Bepantning takterrass
-  Kontor
-  Social
-  Restaurang / Café
-  Teknik, leverans och stödfunktioner

Lobby
Våning 1



Kajplan
Våning 0



Sprängskiss som visar hur de olika våningsplanen förhåller sig till varandra (Dorte Mandrup 2024).



Vy från Klarabergsviadukten västerut. Klara City View syns i mitten av bilden (Dorte Mandrup 2024).



Vy från Blekholmsterrassens mynning mot Klarabergsviadukten söderut (Dorte Mandrup 2024).

Vattenområde

Inget vattenområde ingår i detaljplanen, men i samband med planens genomförande kommer kajen att rustas upp och kompletteras med en träbrygga som följer kajen på en något lägre

nivå för att ge möjlighet att komma närmare vattnet. Bryggan avses vila på konsoler fästa i kajen.



Vy över planområdet från Kungsholmen (vid Klarabergsviadukten) österut (Dorte Mandrup 2024).

Motiv till detaljplanens regleringar

Användningsbestämmelser

Allmänna platser

GATA1 – Fordons- gång- och cykeltrafik

Reglering av allmän gata med blandtrafik.

GATA2 – Fordonstrafik i tunnel mellan nivåer enligt sektioner på plankartan

Reglering av tunnel för allmän motorfordonstrafik.

GATA3 – Fordons- gång- och cykeltrafik mellan +2,8 och +9,5 meter över nollplanet. Pelare till stöd för ovanliggande bjälklag tillåts.

Reglering av allmän gata med blandtrafik. Kajen planläggs som GATA3 då den i gällande plan ingår i område planlagt som gatumark, vilket kommer att kvarstå utanför plangränsen. Viss grundläggning med pelare för ovanliggande bjälklag, tillhörande kvartersmarken, behövs.

GATA4 – Fordons- gång- och cykeltrafik mellan +1,5 och +8,5 meter över nollplanet.

Reglering av allmän gata med blandtrafik. Kajen planläggs som

GATA4 då den i gällande plan ingår i område planlagt som gatumark, vilket kommer att kvarstå utanför plangränsen.

Kvartersmark

C - Centrum

Lokaler för centrumändamål kan anordnas inom kvartersmarken som helhet.

C1 - Centrum. Lokaler för centrumändamål ska finnas i bottenvåning mot gata och längs kajen.

I paviljongen och längs kajen är det av stor vikt att lokaler för centrumändamål anordnas för att levandegöra miljön och bidra till trygghet och stadsliv.

K - Kontor

Kontor är det huvudsakliga ändamålet för detaljplanen.

E1 - Elnätstation mellan +1,4 och +6,1 meter över nollplanet

En elnätstation är nödvändig för att försörja bebyggelsen inom planområdet. Den placeras i en del av befintlig tunnel som inte längre ska användas för fordonstrafik.

Egenskapsbestämmelser

Allmänna platser anordnande

+0,0 – Föreskriven höjd över nollplanet

Regleras för att säkerställa att tillgänglig angöring till kvartersmarken kan ske så som avses.

Kvartersmarkens anordnande

 (ringprickad mark) – Marken får byggas över med planterbart bjälklag. Ovan detta får byggnad inte uppföras.

Murar och trappor medges.

Platsen är komplex och olika behov behöver tillgodoses på olika nivåer. Planterbart bjälklag medges dels på den del ovan tunneln som inte är bebyggd, vid huvudentrén, dels ovanpå del av byggnaden där allmän gångtrafik ska vara möjlig och dels för anordnandet av friyta på en balkong över kajen.

Högsta nockhöjd i meter över nollplanet

Nockhöjden regleras för att säkerställa att byggnadsvolymen begränsas enligt förslaget, vilket har betydelse avseende bland annat konsekvenser för stadsbilden och påverkan på riksintresset för kulturmiljön Stockholms innerstad med Djurgården.

Högsta höjd för konstruktion och bjälklag i meter över nollplanet

Bjälklagskonstruktioner regleras i höjd för att säkerställa att de

anpassas med avseende på tillgänglighet till omkringliggande allmän platsmark.

Högsta totalhöjd är 49,4 meter över nollplanet

Totalhöjden regleras för att teknik- och ventilationsutrymmen med mera inte ska bli alltför dominerande i stadsbilden.

f1 – Fri höjd 5,0 meter över intilliggande allmänt tillgänglig gångbana på bjälklag

Den fria höjden regleras för att hänga samman med fri höjd över allmänt gångstråk, se x1 nedan.

Lägsta plushöjd på överkant golvbjälklag får ej understiga +2,7 meter över nollplanet. Om utrymmen uppförs under denna nivå ska dessa utföras med vattentäta konstruktioner.

Regleras för att minimera risken för skador i samband med höga vattennivåer i Mälaren.

+0,0 – Föreskriven höjd över nollplanet

Regleras för att säkerställa att mark för allmännyttig gångtrafik ansluter på rätt nivå till omgivande gatumark.

trappa – Trappa ska anordnas mellan gata och kaj

Trappan regleras i kombination med x2 (se nedan) för att säkerställa allmänhetens möjlighet att röra sig från Klarabergsviadukten ner till kajen. Tillgänglig koppling finns dels via befintlig hiss norr om Klarabergsviadukten, dels via den gång- och cykelbro som kommer att byggas mellan Nya Klarabergskopplet och Stadshusbron.

In- och utfart

In- och utfart till kvartersmark får ej anordnas på bjälklag.

Administrativa bestämmelser

Startbesked för ändrad markanvändning får endast ges under förutsättning att markföroreningar har avhjälpits och/eller skyddsåtgärder har vidtagits på tomten. Dock får startbesked ges för att avhjälpa dessa markföroreningar och/eller vidta skyddsåtgärder.

Regleras för att säkerställa att marken är lämplig för avsedd användning innan byggnadsarbeten påbörjas.

t1 – Marken ska vara tillgänglig för grundläggning av tunnel under GATA2. Grundläggning av anläggningar inom kvartersmark samt anläggningar för energiförsörjning av kvartersmark tillåts.

Markreservatet ska säkerställa stadens rätt till grundläggning av tunneln inom kvartersmarken, samtidigt som även bebyggelsen inom kvartersmarken kan behöva utnyttja delar av utrymmet för viss grundläggning och för energiförsörjning med bergvärme.

t2 – Marken ska vara tillgänglig för grundläggning av allmänna anläggningar under nivån +2,5 meter över nollplanet.

Grundläggning av anläggningar inom kvartersmark samt anläggningar för energiförsörjning av kvartersmark tillåts.

Markreservatet ska säkerställa stadens rätt till viss grundläggning av pådäck för kaj mm inom kvartersmarken, samtidigt som även bebyggelsen inom kvartersmarken behöver utnyttja utrymmet för viss grundläggning och för energiförsörjning med bergvärme.

t3 – Marken ska vara tillgänglig för grundläggning av allmänna anläggningar under nivån +1,5 meter över nollplanet.

Grundläggning av anläggningar inom kvartersmark samt anläggningar för energiförsörjning av kvartersmark tillåts.

Markreservatet ska säkerställa stadens rätt till viss grundläggning av pådäck för kaj mm inom kvartersmarken, samtidigt som även bebyggelsen inom kvartersmarken behöver utnyttja utrymmet för viss grundläggning och för energiförsörjning med bergvärme.

u1 – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar under nivån +1,4 meter över nollplanet

Markreservatet ska säkerställa rätt till utrymme för allmänna avloppsledningar inom redovisade nivåer.

x1 – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik på bjälklag på nivån +9,7 meter över nollplanet till en fri höjd av minst 5,0 meter

Markreservatet ska säkerställa allmänhetens tillgång till gångbana inom kvartersmark under överskjutande byggnadsdel mot Nya Klarabergskopplet.

x2 – Marken ska vara tillgänglig för allmännyttig gångtrafik på bjälklag och trappa

Markreservatet ska säkerställa allmänhetens tillgång till gångförbindelse via trappa mellan Klarabergsviadukten och kajen.

Strandskydd upphävs inom planområdet enligt 4 kap 17§ PBL

Strandskyddet föreslås upphävas för att möjliggöra ny bebyggelse. Särskilt skäl för upphävande är att platsen redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Se även sid 54.



Vy över planområdet från Serafimerstranden på Kungsholmen österut (Dorte Mandrup 2024).



Vy över planområdet från Klarabergsviadukten österut (Dorte Mandrup 2024).

Genomförandefrågor

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheten Norrmalm 4:41 som ägs av Stockholms kommun.

Användning av mark

Föreliggande planförslag redovisar avgränsning mellan kvartersmark och allmän platsmark. Planförslaget möjliggör markanvändning för kontor, centrumändamål och en elnätstation inom kvartersmark. Inom allmän plats medges gata för fordons-, gång- och cykeltrafik samt fordonstrafik i tunnel.

Fastighetsbildning

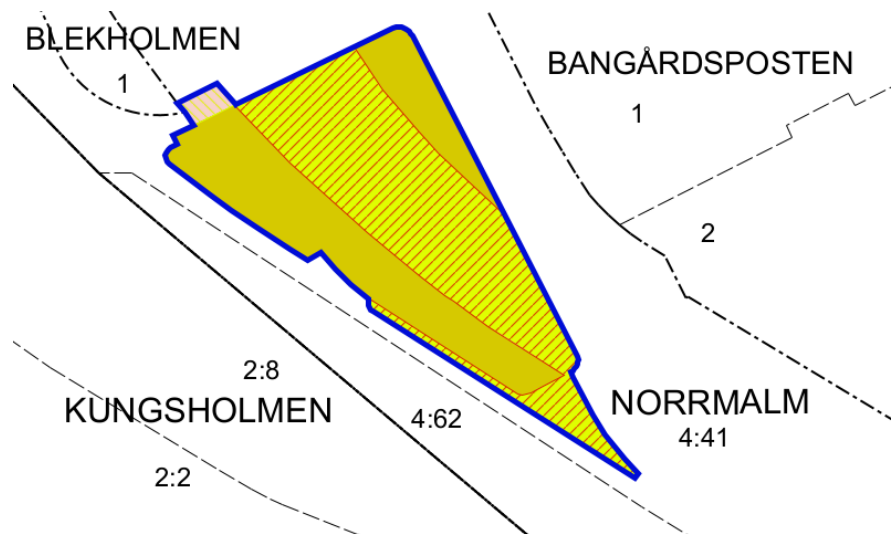
Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning m m provas vid lantmåteriförrättning.

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Område utlagt som kvartersmark (kontor, centrumändamål, elnätstation) avses utgöra en fastighet som bildas genom avstyckning och/eller fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar vilket också är tänkt att genomföras. Prövning av lämplighet m m görs av lantmäterimyndigheten vid lantmåteriförrättning. Planområdet är i sin helhet beläget inom område utlagt som gatumark i gällande plan. Delar av området ändras från allmän plats (gata) till kvartersmark med ändamål enligt ovan.

Område utlagt som allmän platsmark (gata) ska fortsatt ingå i av Stockholms stad ägd fastighet.

Inlösenrätt/-skyldighet avseende allmän plats mm

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. kommunen har också en inlösen skyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten är dock att kommunen och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om eventuella marköverföringar. Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik (x), för allmänna ledningar (u) och för grundläggning mm (t) innebär en inlösen skyldighet för kommunen (PBL 14:18).



Gult = ändras från allmän plats till kvartersmark

Gult med röda ränder = ändras i huvudsak från allmän plats till kvartersmark (kvarstår allmän plats mellan vissa höjder)

Ljusrött med gula ränder = i huvudsak fortsatt allmän plats (ändras till kvartersmark för allmänt ändamål mellan vissa höjder)

Blå linje = planområdesgräns

Svart text och linjer = befintliga fastighetsbeteckningar och fastighetsgränser

Rättigheter

Inom planområdet finns ledningar i allmän plats som är säkrade med markförlägningsavtal med staden. Flertalet av dessa kommer att läggas om och fortsatt ligga i allmän plats med samma rättighet som innan.

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar har avsatts (u). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller ledningsrätt.

Markreservat för grundläggning av allmänna anläggningar har avsatts (t). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut.

Markreservat för allmän gång- och cykeltrafik har avsatts (x). Rätten kan säkras genom inrättande av servitut.

Behov av rättigheter provas i samband med fastighetsbildningen i lantmäteriförrättning. Vid bildande av tredimensionellt avgränsad fastighet krävs att ett flertal rättigheter inrättas.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner 5200 och 8354A helt upphör att gälla inom planområdet.

Tekniska frågor

Ei

Detaljplanen omfattar en ny elnätstation – så kallad kundstation – som byggaktören ansvarar för och som ska försörja byggnaden med elström.

Utbyggnad vatten och avlopp

Fastigheten ska anslutas till de kommunala näten för dricks- och spillvatten. Nya ledningar och anslutningspunkter behövs för att försörja den nya fastigheten.

Stockholm vatten och avfall AB (SVOA) ansvarar för nya förbindelsepunkter och tar ut anslutningsavgifter. Byggaktör ansvarar för anslutningsavgiften för förbindelsepunkter för blivande fastigheter med äganderätt.

Ekonomiska frågor

Planavgift

Planarbetet finansieras genom att stadsbyggnadskontoret har tecknat planavtal med den markanvisade byggaktören.

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stockholms stad genom stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplanen och handläggning av kommande bygglov inom planområdet. Kommunala lantmäterimyndigheten ansvarar för nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder på byggaktörens initiativ och bekostnad.

Stockholms stad genom exploateringskontoret ansvarar för om- och utbyggnad av allmän plats inom och i anslutning till planområdet. Det innebär bland annat att staden bygger den nya tunneln, som även kommer att nyttjas som grundläggning för delar av kontorsbyggnaden. Exploateringskontoret ansvarar även för genomförande av föreslagna skyfallsåtgärder.

Byggaktören ansvarar för att söka de övriga tillstånd som kan komma att krävas för detaljplanens genomförande och i övrigt för att vidta de åtgärder som krävs för genomförandet.

Avtal

Innan detaljplanen antas ska överenskommelse om exploatering tecknas mellan Stockholms stad och byggaktören.

Tidplan

Detaljplanen upprättas med utökat förfarande. Preliminär tidplan för den fortsatta planprocessen:

Samråd	november 2024 – januari 2025
Granskning	november – december 2025
Antagande	juni 2026
Laga kraft, tidigast	juli 2026

Prövning enligt annan lagstiftning

Detaljplanens genomförande medför arbeten som påverkar vattenförhållandena på platsen, framför allt avseende påverkan på grundvattnet genom pålning, och kräver miljötillstånd. Staden kommer att ansöka om tillstånd för att bedriva vattenverksamhet.

Planeringsunderlag

Kommunala

Undersökning enligt Miljöbalken 6 kap. 6 §

Stadsbyggnadskontoret bedömer, enligt 5 kap 11a § PBL, att detaljplanens genomförande kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap miljöbalken och anslutande bestämmelser. Bedömningen baseras bland annat på tidiga underlag från stadsmuseet, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvär. I och med detta görs en miljöbedömning av detaljplanen och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och avgränsning har samrådats med länsstyrelsen. Planförslaget har bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan med avseende på miljöaspekter avseende utsläpp till luft, föroreningar i mark och grundvatten samt kulturmiljö.

- Utsläpp till luft – Planområdet är beläget i ett trafikerat område med delvis höga luftföroreningshalter. Planförslaget bedöms kunna medföra en förändring av luftföroreningshalterna inom och i närheten av planområdet i samband med att befintliga vägar däckas över och att gaturum blir snävare på grund av ny bebyggelse. Vid tunnelmynningar kan luftföroreningshalterna generellt bli högre jämfört med halter i resten av planområdet.
- Kulturmiljö - Planområdet ingår i ett riksintresseområde för kulturmiljövården, Stockholms innerstad med Djurgården. Förändringar i planområdet kan påverka kringliggande byggnader och miljöer samt de olika uttryck som ingår i riksintresset.

- Föroreningar i mark och grundvatten - I och omkring planområdet har flera olika verksamheter funnits. Klaragasverket, stadens första gasverk, var beläget här från mitten av 1800-talet fram till sin rivning 1920. Norr om området fanns bland annat tre gasklockor kopplade till gasverket, och i anslutning till det fanns en stor upplagsplats för kol. Den samlade föreningssituationen innebär att det finns spridningsrisker till ytvattenrecipient och vissa exponeringsrisker för människor.

De övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Det omfattar bland annat olycksrisker kopplat till transporter av farligt gods, buller, vattenmiljö (dagvatten), olycksrisker kopplat till översvämningar samt geotekniska risker och rekreation och tillgänglighet.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Trafikbullerutredning* (Structor Akustik, 2024-10-29)
- *Konsekvensanalys kulturmiljö* (Tyréns, 2024-11-19)
- *Miljökonsekvensbeskrivning* (Structor Miljöbyrå 2024-11-19)
- *Lufthälsoutredning* (SLB analys 2024-11-11)
- *Dagvattenutredning* (Structor 2024-11-17)
- *PM Trafik* (Sweco 2024-11-01)
- *Miljö- och hälsoriskbedömning* (Sweco 2024-11-13)
- *Åtgärdsutredning* (Sweco 2024-11-13)
- *PM Skyfall* (WSP 2024-11-14)
- *PM Risk* (Care of Brand och Risk 2024-11-06)

Övrigt underlag

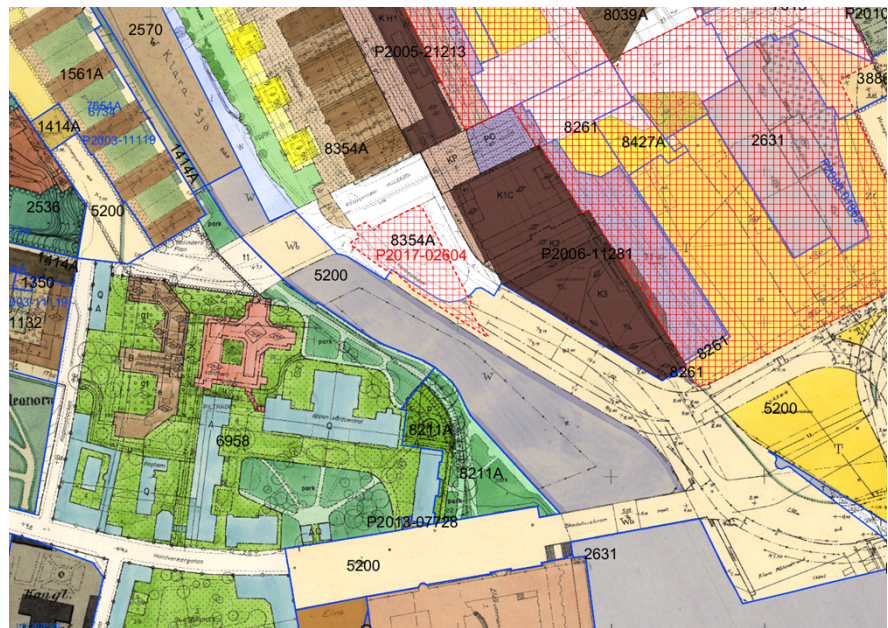
- *Illustrationsmaterial* (Dorte Mandrup, 2024-11-19)

Planeringsförutsättningar

Kommunala

Detaljplan

För planområdet gäller idag stadsplan 5200 för ”delar av stadsdelarna Norrmalm och Kungsholmen (Tegelbacksområdet m m)”, fastställd 1960-10-21, samt detaljplan 8354A för ”Blekholtstorget m m”, antagen 1988-09-26. Berörda delar av fastigheten Norrmalm 4:41 är planlagda för trafikändamål och är ianspråktaga av en ytkrävande trafikanläggning med av- och påfartsramper till Klarastrandsleden samt angoring till flera fastigheter under gatuplan.



Karta som visar gällande detaljplaner kring planområdet (Stockholm stad 2024).

Planbesked

Stadsbyggnadskontoret gav 19 oktober 2017 positivt planbesked för planändring av Norrmalm 4:41 m.fl. i stadsdelen Norrmalm.

Program för Västra City

Under 2009 upprättades ett program för Västra City. Programmet aktualiserade bland annat frågor om eventuell överdäckning av befintligt spårområde för ny blandad bebyggelse, en modernisering av Centralstationen samt hur utvecklingen övergripande kan stärka cityområdets utveckling på lång sikt genom att stärka och utveckla stråk och samband. Samråd kring programmet skedde hösten 2009 och redovisades i Stadsbyggnadsnämnden under augusti 2010. Programmet beskriver bland annat målen att läka och länka ihop staden och att skapa en attraktiv, intensiv och rekreativ stad.

Program för City

Programmet har sitt ursprung i Vision för City 2030 som antogs av kommunfullmäktige 2012. I visionen anges att staden i samverkan med andra aktörer ska verka för bland annat attraktiva, gröna offentliga miljöer med en större tillgänglighet till vattnet, bättre framkomlighet för gående och cyklister och en blandad bebyggelse med höga krav på arkitektonisk kvalitet. Under år 2022 färdigställdes Program för City efter samråd och antogs av kommunfullmäktige 2023-01-30. Programmet är ett viktigt dokument i syfte att samordna och redovisa framtida möjligheter för utveckling av olika delar av Cityområdet samt redovisa viktiga kvaliteter och positiva egenskaper som redan inryms i den befintliga stadsmiljön, såsom ett starkt välfungerande näringslivscentra, höga

kulturmiljövärden och det vattennära läget. Vidare redovisas i olika riktlinjer mer utförligt för vad och vilken utveckling som eftersträvas som exempelvis förbättrade offentliga rum, utveckla och stärka stadens olika funktioner och förtydliga och stärka stråk som leder till vattnet.

Översiktsplan

Översiktsplanen (ÖP) för Stockholm beskriver hur Stockholms tillväxt ger stora möjligheter till utveckling men också ställer krav på helhetsperspektiv. Alla nya byggprojekt ska bidra till att höja upplevelsen av Stockholm och förbättra den gemensamma livsmiljön. De ska bidra positivt till sin omgivning och samspela med sin närmiljö. Allmänna intressen, trygghet, jämställdhet och tillgänglighet ska främjas, och offentliga rum bör vara attraktiva och flexibla. Nya byggnader ska skapa trygga och livliga stadsrum med bottenvåningar för olika verksamheter, och fasader ska bidra till stadens livlighet.

Centrala Stockholm ska fortsätta stärkas genom utveckling och förtätning inom den befintliga strukturen, med moderna tillägg i samspel med eller kontrast mot omgivningen. Målet är att skapa blandade och levande områden med bostäder, arbetsplatser och service. Sambanden mellan stadsdelar ska förbättras, med ökad kontakt med vattnet och promenadvänlighet. ÖP understryker vikten av en sammanhängande stad, en god offentlig miljö och en klimatsmart miljö, särskilt inom Cityområdet där centrala stadens attraktionskraft ska utnyttjas för att möjliggöra värdeskapande kompletteringar.

Byggnadsordningen

Byggnadsordningen är ett vägledande dokument för utvecklingen av stadens olika stadsbyggnadskaraktärer. Planområdet ingår i stadsbyggnadskaraktären stenstad men är en del av det modernistiska City som präglas av den storskaliga bebyggelsen kring centralstationen och Klarastrandsledens trafikapparat. På andra sidan Klara Sjö utgörs bebyggelsen av stadshuset och det före detta Serafimerlasarettets byggnader som med dess fria placering kontrasterar mot stenstadens strikta rutnät.

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

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

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

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

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

Regionplan

Planområdet ligger inom vad som i Region Stockholms regionplan "RUFS 2050" är utpekad som den centrala regionkärnan vilken beskrivs som landets politiska, ekonomiska, administrativa och kulturella centrum. Utvecklingen av den centrala regionkärnan har stor betydelse för hela landets och regionens samlade konkurrenskraft och attraktivitet. Tack vare god regional och nationell tillgänglighet finns här en omfattande del av Stockholmsregionens näringsliv, särskilt kunskapsintensiva branscher. Den centrala regionkärnan är av riksintresse för kulturmiljövården med historiskt värdefulla miljöer.

Riksintressen

Kulturmiljövård

Planområdet omfattas av riksintresset för kulturmiljövård *Stockholms innerstad med Djurgården* för vilket riksintressebeskrivningen reviderades under 2023.

I en kulturmiljöanalys har en bedömning gjorts av vilka av de olika riksintresseuttrycken som är relevanta för den aktuella detaljplanen:

- Stadslandskapet uppdelat på de olika öarna och malmarna, med de många broarna som förbinder stadens olika delar med varandra och med ytterstaden.
- Stadens utbyggnadsfaser (årsringarna) som gör stadsväxten läsbar från medeltiden fram till millennieskiftet.

- Stadssiluetten med den begränsade och jämna byggnadshöjden där endast fåtal byggnader höjer sig över mängden.
- Fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från Saltsjön och från Mälaren.
- De öppna vattenrummen och utblickarna från gaturummen mot vattnet.
- Utsiktspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet.
- Gatuvyer med enskilda byggnader eller andra element som blickfång.
- Stockholm som huvudstad och maktcentrum, miljöerna och byggnaderna som hör samman med funktionen som huvudstad, och förvaltningsstad alltsedan medeltiden så som de kungliga miljöerna, byggnaderna för rikets och länets förvaltning, kulturinstitutionerna och kyrkorna. De äldsta kyrkorna på malmarna.
- Stockholm som sjöfartsstad, militärstad samt industri- och handelsstad, hamnanläggningarna från skilda tider och byggnader som hör ihop med flottan och sjöfarten. Kajerna och hamnarna som skapar en karaktäristisk front mot vattnet.
- Stockholm blir storstad, stadsbyggandet från mitten av 1800-talet fram till tiden runt sekelskiftet 1900. Nya typer av offentliga byggnader, såsom Långholmens centralfängelse, Östermalms saluhall, sjukhusmiljöer, skolorna.
- 1900-talets stadsbyggande och bebyggelseutveckling, den modernistiska bebyggelsen på nedre Norrmalm med torg- och gatustruktur, som påbörjas med enskilda byggnader under 1930- talet och kulminerar i den storskaliga omvandlingen under 1950-, 60- och 70-talen. Modernistiska parkanläggningar och sammanhängande parkstråk, präglade av Stockholmsskolans och efterkrigstidens sociala ideal med landskapet och naturen som utgångspunkt. Postmodernistiska områden med inspiration från äldre arkitektur och med monumentala inslag, som S:t Eriksområdet och Södra stationsområdet.
- Den offentliga staden, stadshuset med sin utmärkande landmärkesroll i stadsbilden.

Trafikkommunikation

Klarastrandsleden/Söderleden utgör ett riksintresse för kommunikationer (väg) som en väg som binder samman andra anläggningar av riksintresse samt ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter och långväga personresor. Strax intill planområdet går dessutom Citybanan och Stambanan, vilka utgör

riksintressen för kommunikationer (järnväg). Även Stockholms Central utgör riksintresse för kommunikationer.

Hushållningsbestämmelser enligt miljöbalken

Ekologiskt särskilt känsliga områden

Planområdet ligger inte inom något av stadens ekologiskt känsliga områden (ESBO). Klara Sjö, som ligger intill planområdet utgör en spridningsväg inom ESBO.

Miljökvalitetsnormer

Luft

För såväl partiklar, PM10, som kvävedioxid, NO₂, finns miljökvalitetsnormer formulerade som inte får överskridas vid planläggning av ny bebyggelse.

Tid för medelvärde	Normvärde (µg/m ³)	Anmärkning
År	40	Värdet får inte överskridas under ett kalenderår
Dygn	50	Värdet får inte överskridas fler än 35 dygn per kalenderår

Miljökvalitetsnorm som ska uppnås för partiklar, PM10 (SLB 2024).

Tid för medelvärde	Normvärde (µg/m ³)	Anmärkning
År	40	Värdet får inte överskridas under ett kalenderår
Dygn	60	Värdet får inte överskridas fler än 7 dygn per kalenderår.
Timme	90	Värdet får inte överskridas fler än 175 timmar per kalenderår förutsatt att föroreningsnivån aldrig överstiger 200 µg/m ³ under en timme fler än 18 gånger under ett kalenderår.

Miljökvalitetsnorm som ska uppnås för kvävedioxid, NO₂ (SLB 2024).

Utöver miljökvalitetsnormen finns även miljökvalitetsmål för såväl partiklar, PM10, som kvävedioxid, NO₂, som ska uppnås på längre sikt.

Tid för medelvärde	Målvärde (µg/m ³)	Anmärkning
År	15	Medelvärde under ett kalenderår
Dygn	30	Antalet dygn med halt över 30 µg/m ³ får inte vara fler än 35 per kalenderår

Miljökvalitetsmål för partiklar, PM10 (SLB 2024).

Tid för medelvärde	Målvärde (µg/m ³)	Anmärkning
Kalenderår	20	
Timme	60	För att målet ska nås ska antal timmar med halt >60 µg/m ³ inte vara fler än 175 per kalenderår

Miljökvalitetsmål för kvävedioxid, NO₂ (SLB 2024).

Enligt genomförda beräkningar (SLB 2024) klaras miljö kvalitetsnormen för både PM10 och NO₂ i nuläget i planområdet. I beräkningen finns dock inte halter från tunnelmynningen med vilket innebär att halterna i området är underskattade. På vägbanan i ett område ca 100 m utanför tunnelmynningen kan halter över miljö kvalitetsnormen för PM10 och NO₂ inte uteslutas i nuläget.

I nuläget beräknas miljö kvalitetsmålen för PM10 och NO₂ överskridas i en del av planområdet mellan befintliga fasader på Stockholm Waterfront Building samt mellan Stockholm Waterfront och Klara Sjö.

Vatten

Planområdet är beläget inom det naturliga och tekniska avrinningsområdet för vattenförekomsten Mälaren – Riddarfjärden för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer finns. Då planområdets i norr angränsar till vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön kan det inte uteslutas att delar av grundvatten som leds bort via dagvattennätet mot Klara Sjö tidvis hamnar i Mälaren – Ulvsundasjön där det sedan rinner vidare mot Mälaren-Riddarfjärden.

Mälaren-Riddarfjärden är enligt VISS 2024-04-12 klassad med *otillfredsställande ekologisk status* och *uppnår ej god kemisk status*. Kvalitetskraven *måttlig ekologisk status* och *god kemisk status* ska nås till år 2027. Även Mälaren – Ulvsundasjön har *otillfredsställande ekologisk status* och *uppnår ej god kemisk status*.

Ett lokalt åtgärdsprogram för Mälaren-Riddarfjärden antogs 2023. Enligt åtgärdsprogrammet är Mälaren-Riddarfjärden främst påverkad av övergödning, höga halter av miljögifter i vatten, sediment och fisk, samt påverkan på den fysiska livsmiljön.

Att minska dagvattnets tillförsel av näringsämnen och miljögifter är en av flera prioriterade åtgärder som behöver vidtas för att Mälaren-Riddarfjärden ska kunna nå god vattenstatus. För att miljö kvalitetsnormerna för Riddarfjärden ska kunna uppnås krävs även omfattande åtgärder i uppströms liggande vattenförekomster.

Den riskbedömning som gjorts avseende föroreningssituationen i området pekar på att pågående föroreningsspridning med ytligt grundvatten som leds bort via dagvattennätet från planområdet kan utgöra en oacceptabel belastning om spridning skulle ske till närliggande recipient, Mälaren – Ulvsundasjön.

Föroreningsbelastningen som området bidrar med till Mälaren – Ulvsundasjön är osäker och således är även bedömningen avseende risken det.

Områdets belastning på recipienten Mälaren – Riddarfjärden bedöms inte utgöra en oacceptabel risk för recipienten, varken vid dagens markanvändning eller vid den planerade markanvändningen.

Miljö

Strandskydd

Då gällande detaljplan upphävs i samband med antagandet av en ny plan återinträder det generella strandskyddet som gäller 100 meter från strandkanten, både på land och i vatten. Strandskyddet syftar till att trygga förutsättningarna för det rörliga friluftslivet och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv. I planlagda områden där strandskydd inte råder idag inträder strandskyddet när en detaljplan upphävs eller ersätts (7 kap 18 g § miljöbalken). Enligt 4 kap 17 § PBL får kommunen upphäva strandskydd i en detaljplan om ett eller flera särskilda skäl föreligger enligt 7 kap 18 § Miljöbalken. Om ett nytt detaljplaneförslag förutsätter ett upphävande av strandskyddet sker en prövning inom ramen för planprocessen om det är motiverat utifrån de särskilda skälen.

Planområdet är i nuläget ianspråktaget av vägar och ramper för motortrafik.

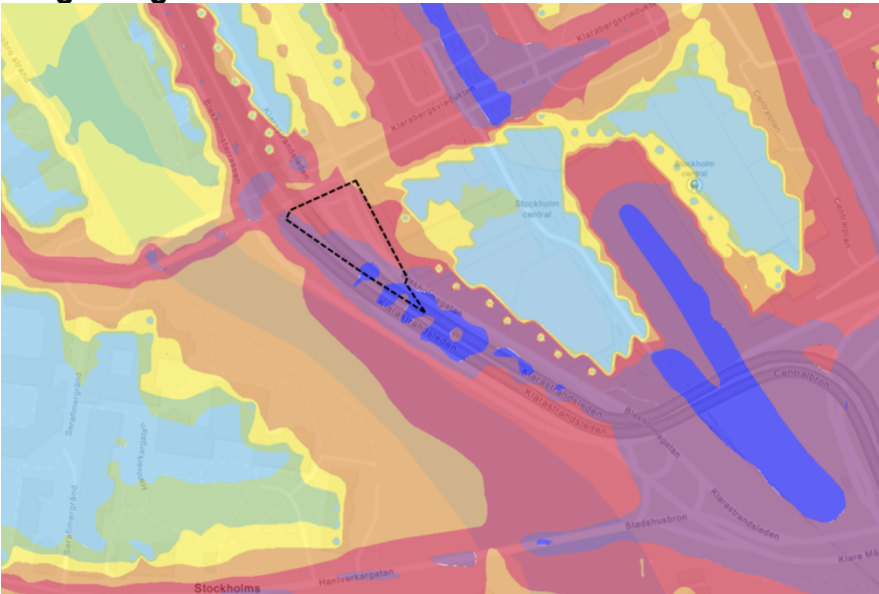
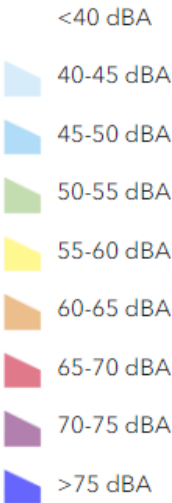
Dagvatten

Planområdet ingår i det tekniska avrinningsområdet till recipienten Mälaren – Riddarfjärden. I Blekholmstunneln finns idag fördröjning och rening i form av sedimentationsanläggning. Övrigt dagvatten avleds till befintligt dagvattennät via brunnar och leds ut i recipienten orenat. Den ytliga avrinningen från planområdet sker när dagvattennätet går fullt och vattnet avrinner då i nordvästlig riktning från planområdet. Planområdet är en del av ett större avrinningsområde och det finns även flödesvägar från omgivningen som passerar genom området.

Hälsa och säkerhet

Omgivningsbuller

Väg- och tågbuller Leq



Bullerkartan 2022, aktuellt planområde markerat med svart streckad linje (Miljöportalen 2024).

Planområdet är utsatt för höga nivåer av buller från främst biltrafik på bland annat Klarastrandsleden, Klarabergskopplet samt på Klarabergsviadukten. I sin södra del påverkas planområdet även av buller från tågtrafik. Även intilliggande kaj och vattenområdet vid Klara Sjö är kraftigt påverkat av trafikbuller.

För kontor och andra lokaler regleras inte ljudnivån utomhus vid fasad, däremot finns krav för ljudnivån inomhus, se tabell nedan.

Högsta tillåtna ljudtrycksnivå i utrymmen från ljudkällor utomhus L_{pAeq} / L_{pAFmax} (dB)	Myndighetskrav
Utrymme för presentationer (>20 personer) <i>exempelvis större konferensrum</i>	30/45
Utrymme för enskilt arbete, samtal eller vila <i>exempelvis cellkontor, mötesrum, reception, vilrum</i> – dock i stora utrymmen	35/50
<i>exempelvis öppen planlösning, kontorslandskap, storrumskontor</i>	35/55
Övriga utrymmen där människor vistas mer än tillfälligt <i>exempelvis restaurang, matsal, pausutrymme</i>	40/-
Utrymme där människor vistas tillfälligt <i>exempelvis korridorer, foajé, entréhall, kapprum, kopiering, WC, trapphus eller hisshall</i>	45/-

Tabell som visar tillåten ljudnivå inomhus (Structor 2024).

Risk för olyckor

Planområdet ligger i nära anslutning till Stockholms Centralstation där det förekommer transporter med farligt gods på järnväg. Med hänsyn till avståndet till järnvägsspåren samt då dessa är överdäckade och avskärmade från planområdet av befintlig

bebyggelse bedöms risker kopplade till transporter med farligt gods på järnväg ha en marginell påverkan på det aktuella planområdet.

I de centrala delarna av Stockholm råder ett generellt förbud mot regelbundna transporter av farligt gods på vägnätet. Klarastrandsleden leder in till Blekholmstunneln som tillhör tunnelkategori E för vilken det generellt råder ett totalförbud mot farligt gods-transporter av märkningspliktiga fordon. Risker från transporter av farligt gods på vägar bedöms därför vara marginell i planområdet.

Baserat på ovanstående riskidentifiering och värdering bedöms risknivån inom planområdet vara acceptabel utan att några riskreducerande åtgärder vidtas.

Risk för översvämning

Planområdet ligger delvis under länsstyrelsens rekommenderade lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren som är +2,7 meter över havet.

Enligt den utredning som har tagits fram finns det en risk för översvämning vid skyfall inom planområdet. Skyfallssituationen är komplex då ett större avvattningsområde och ytor i flera nivåer berörs. En analys har gjorts av den befintliga skyfallssituationen och hur vatten i dagsläget rinner från dels den övre gatunivån, dels den nedre kajnivån. Analysen för den övre nivån visar att vatten från Klarabergsviadukten och Klarasjörampen rinner bort från planområdet. Samtidigt rinner vatten från Centralbron och Klarabergskopplet ner mot Blekholmstunnelns mynning i anslutning till planområdet.

I den nedre nivån rinner vattnet från Blekholmsgatans södra del in i Blekholmstunnelns östra tunnelrör till en lågpunkt där vatten blir stående. Vatten från den norra delen av Blekholmsgatan rinner norrut längs gatan för att sedan runda bebyggelsen och rinna in i Blekholmstunnelns östra tunnelrör där det hamnar i samma lågpunkt som nämnts ovan. Vatten från Klarabergskopplet rinner in i det västra tunnelröret och hamnar en lågpunkt. Vatten upp till en nivå mellan 40-50 cm kan i nuläget bli stående i båda lågpunkterna som nämnts ovan vilket medför att tunneln inte går att trafikera vid skyfall. Då alternativa vägar finns bedöms konsekvenserna för trafiksystemet vara hanterbara.

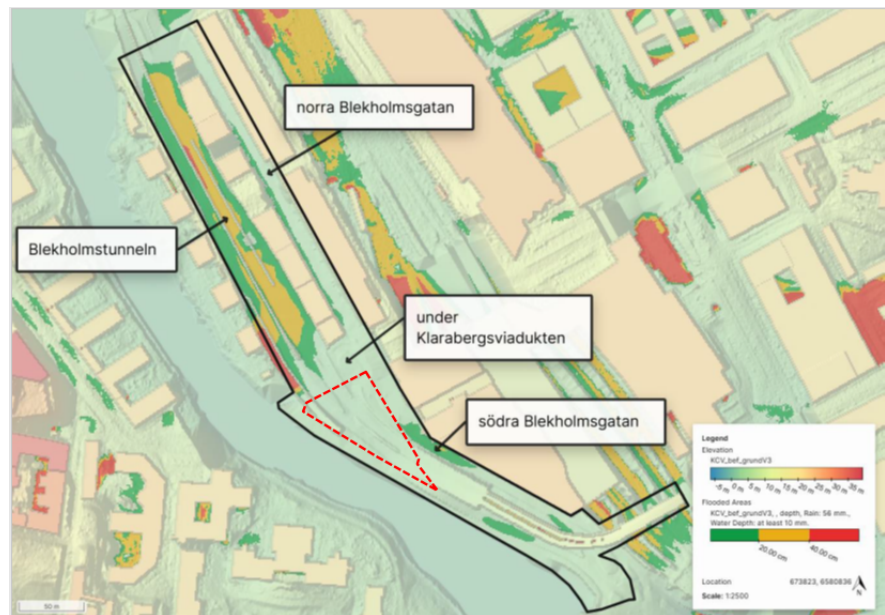


Illustration av skyfallssituationen vid planområdets nedre nivå. Planområdet markerat med röd linje (WSP 2024).

Förorenad mark

Planområdet har tidigare inrymt förorenande verksamheter tillhörande Klara gasverk som låg på platsen mellan 1853-1920. Bland annat låg ett retorthus för torrdestillation av stenkolk, en reningsanläggning för gas och hus för ammoniaksalttillverkning inom eller i direkt anslutning till planområdet.

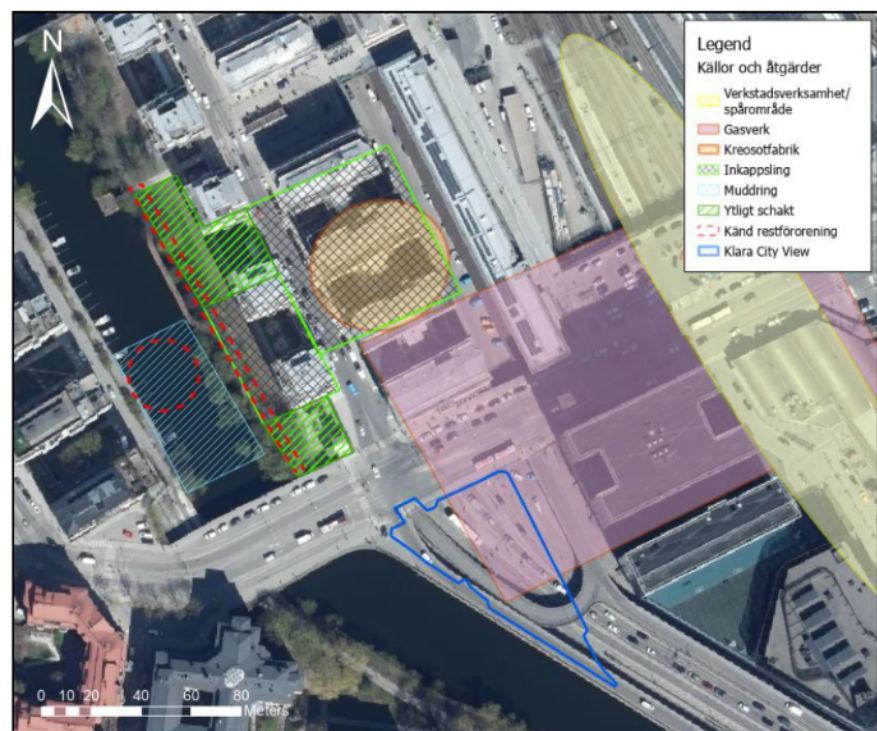


Illustration som visar identifierade verksamheter vilka gett upphov till förorening av jord och grundvatten inom planområdet och dess omgivningar samt utförda efterbehandlingsarbeten. Lägen är ungefärliga (Sweco 2024).

Under 1990-talet sanerades delar av marken kring gasverket och en kreosotfabrik som också funnits i närheten. Saneringen utfördes med avseende på kreosotförorening (PAH). En stor del av markens kvarstående föroreningsinnehåll kapslades in under en betongplatta och bakom spont innan den byggdes över. Föroreningar lämnades kvar i en remsa närmast Klara Sjö för att inte riskera att skada befintliga träd samt eventuellt även under Klarabergsviadukten. I samband med saneringen installerades en pump och en reningsanläggning som ska pumpa ur och rena vatten innanför sponten i det fall vattenståndet innanför sponten överstiger en viss nivå.

Miljötekniska undersökningar har gjorts i planområdet avseende jord, porluft, grund- och ytvatten samt sediment under perioden 2022–2024. Inom planområdet har framför allt bensen, PAH och aromatiska kolväten uppmätts i halter över jämförvärden i olika medier. De högsta uppmätta halterna påträffades i den norra och sydöstra delen av undersökningsområdet. Höga halter av bensen och PAH-L har utöver i jord och grundvatten även uppmätts i porluft. Andra flyktiga ämnen (PAH-M och kvicksilver) som uppmätts i höga halter i jord har generellt inte påvisats i halter över laboratoriets rapporteringsgräns i porluft. De högsta halterna av bly har uppmätts i jord och grundvatten inom norra delen av området.

Utöver bensen och PAH-L har även toluen, etylbensen och xylener uppmätts i porluft i tydligt förhöjda halter.

Högst föroreningshalter i porluft har uppmätts i juli 2023. Vid övriga provtagningstillfällen var uppmätta halter i porluft låga. Grundvattenytan vid provtagningstillfället i juli 2023 var lägre än vid övriga provtagningar. Halter i grundvatten har varit likartade vid samtliga provtagningstillfällen. Resultaten tyder på att flyktiga föroreningar i jord i den omrättade zonen har en större betydelse för ångtransporten inom området än föroreningar som förekommer i grundvatten.

I ytvattnet av Klara Sjö har förhöjda halter zink och PFOS noterats.

I sediment längs Klarastrandsleden hittades främst PAH-H, PAH-M och kvicksilver i tydligt förhöjda halter.

Geotekniska förhållanden

Enligt genomförda inventeringar utgörs jordarterna inom planområdet av ett 1-4 meter tjockt lager av fyllnadsmassor som lagts över ett 5-12 meter tjockt lager av lera. Leran vilar i sin tur på ett 0,5-4m tjockt lager morän. Fast berg ligger generellt mellan 5,5-16 m under markytan men i planområdets centrala delar förekommer ytligt berg. Planområdets sydvästra del, närmast Klara Sjö, är anlagd på ett påldäck.

Hydrologiska förhållanden

Inom planområdet finns två grundvattenmagasin, ett i fyllnadsmassorna ovan leran och ett i moränlagret under leran.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår inte i något vattenskyddsområde.

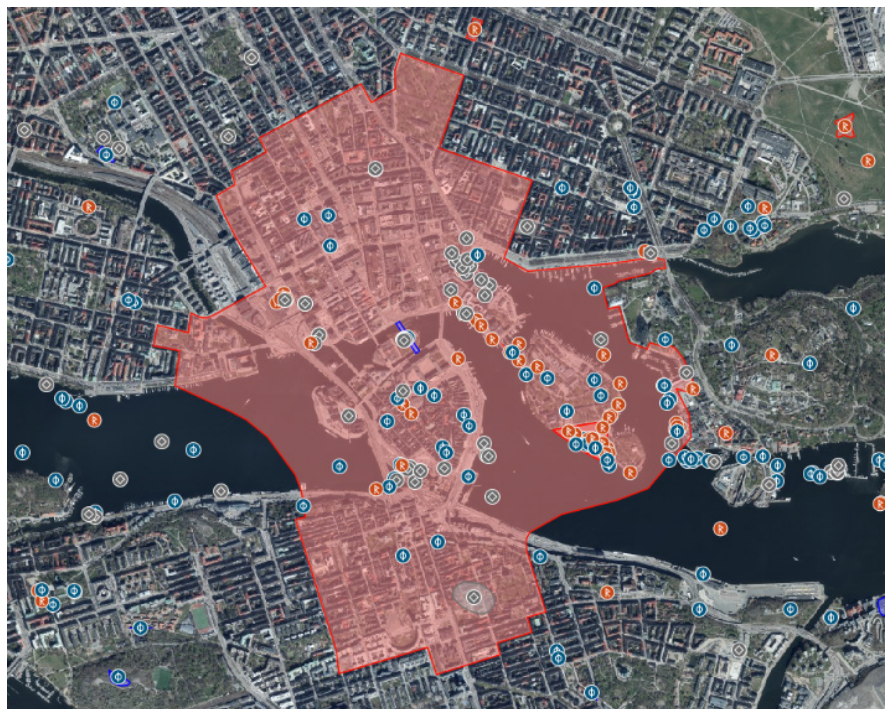
Kulturmiljö

Stadsmuseets klassificering

Den aktuella fastigheten Norrmalm 4:41 är inte klassificerad men ligger inom område av riksintresse för kulturmiljövården Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115].

I och med planområdets läge i Stockholms mest centrala delar är det nära till många byggnader och miljöer med höga kulturhistoriska värden. Planområdet är placerat vid mötet mellan två stadsdelar med två olika karaktärer. De blåklassade byggnader som ligger närmast i anslutning till planområdet är stadshuset och centralstationen. Stadshuset har en särskilt påtaglig närvaro i stadsbilden mot Klara Sjös öppna vattenrum, som även planområdet vetter mot.

Fornlämningar

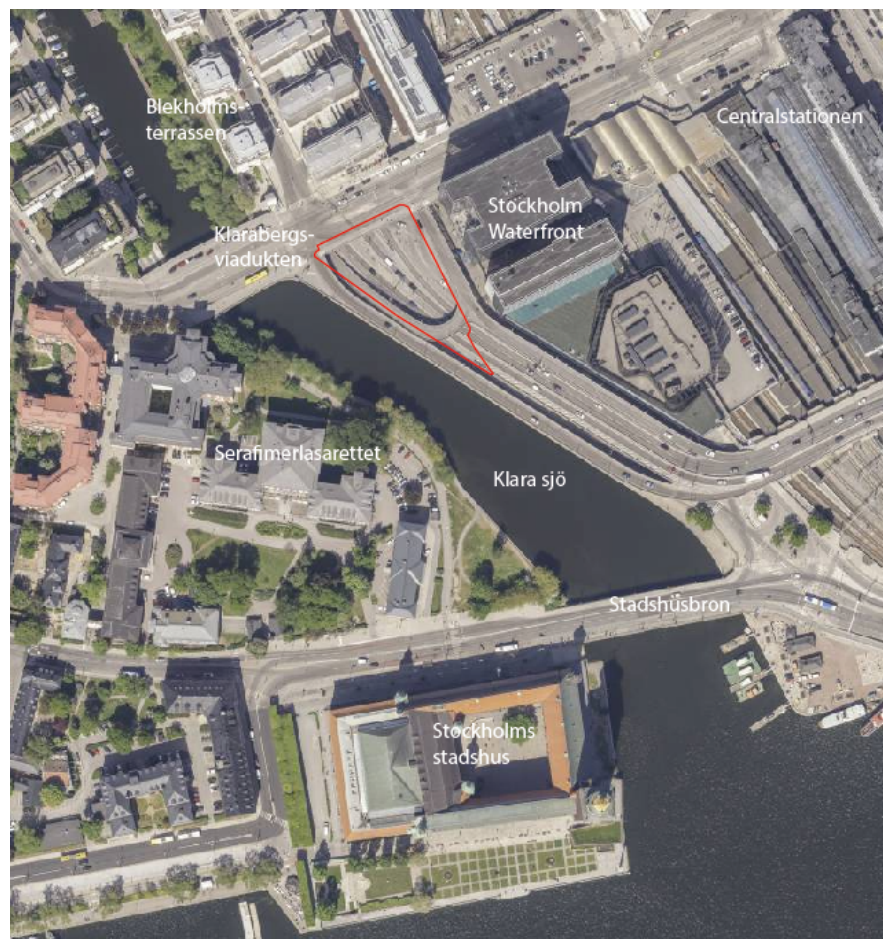


Utbredning av Stockholms stadslager, RAÄ 103 (Riksantikvarieämbetet, Fornsök).

Utifrån framtagna konsekvensanalys kulturmiljö (Tyréns, 2024) är planområdet beläget inom Stockholms stadslager, där det förväntas finnas kulturlager från medeltiden och 1600-talet. Dessa lager kan

innehålla avfall från olika hantverksverksamheter, matberedning, rester av övergiven bebyggelse och andra aktiviteter. Platsen där nuvarande Stockholm Waterfront ligger, intill planområdet, undersöktes mellan 1984 och 1986 i samband med nybyggnation av en postterminal och trucktunnel. Vid undersökningen hittades rester av tidigare utfyllnad som innehöll sena sopor, träflis och tegel. Viss mörkfärgning härrörde från tjära, en biprodukt från gasverket, som tidigare låg på området. Dessutom upptäcktes båtdelar under en arkeologisk förundersökning kopplad till byggandet av station City och projektet Citybanan 2009, vilka daterades till 1630-talet. Detta innebär att det kan förekomma fynd i området. Därmed ska planområdet undersökas innan byggarbetet får påbörjas

Fysisk miljö

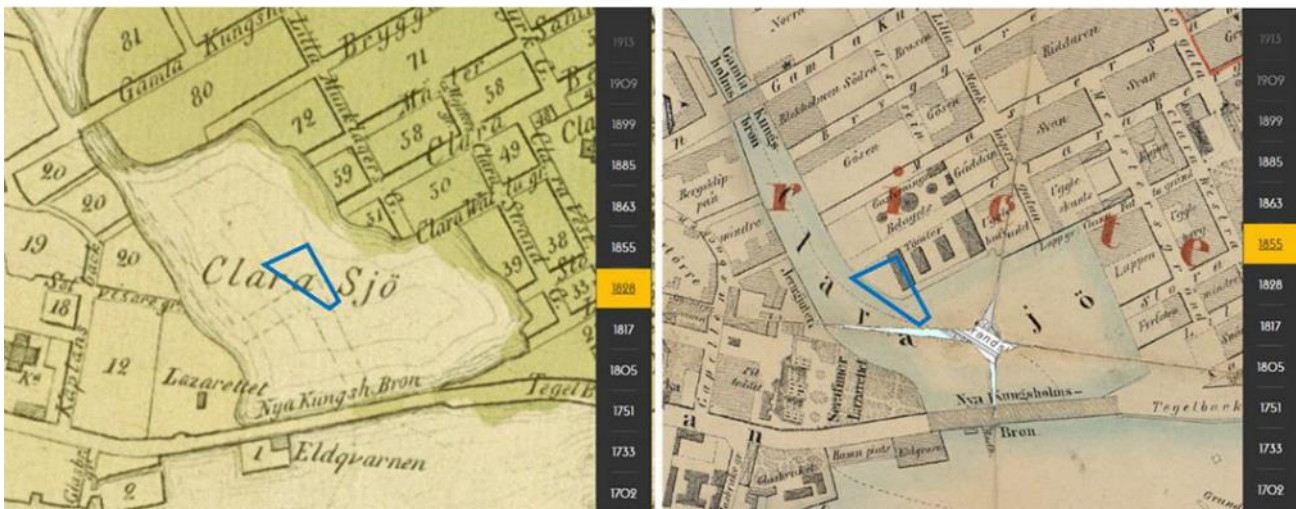


Ortofoto som visar planområdet (röd linje) med omgivningar.

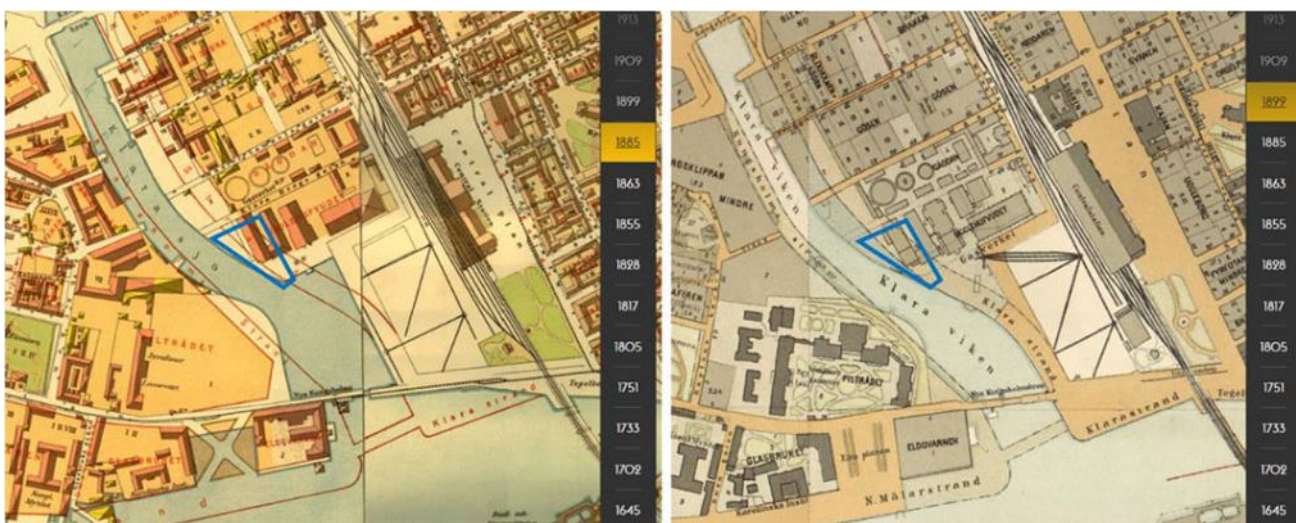
Historisk markanvändning

Enligt framtagna Miljö- och hälsoriskbedömning (Sweco 2024) har planområdet historiskt varit en del av Klara Sjö. På historiska kartbilder från 1828 till 1899 kan det konstateras hur området successivt fyllts ut. Inom och i anslutning till planområdet har flera olika verksamheter bedrivits enligt nedan.

- Klaragasverket var lokaliserat i och omkring aktuellt område från 1853 till dess att det revs 1920. Gasanläggningen var grundlagd på träpålar. Ett retorthus, reningsanläggning och hus för ammoniaksalt tillverkning var lokaliserad inom eller i direkt anslutning till planområdet. Norr om området fanns bl.a. tre gasklockor tillhörande gasverket (Stockholmskällan, 2023).
- Bangårdspostkontoret stod i östra delen av området från 1943 till 1983, efter vilket Klara Postterminal byggdes och låg på platsen till år 2008.
- Under 1960-talet byggdes Klarastrandsleden längs Klara Sjöns sträckning, för vilket betongpålning utfördes.
- Waterfront (hotell-, kontors- och kongresscentrum) byggdes intill planområdet år 2011.



Planområdet (ungefärlig lokalisering markerad med blått) 1829 och 1855. På bild från 1855 har området delvis fyllts ut och Klara gasverk har anlagts (Stockholmskällan 2023/Sweco 2024).



Planområdet (ungefärlig lokalisering markerad med blått) 1885 och 1899. Ytterligare utfyllnad av området. Nya byggnader har uppförts på gasverksområdet (Stockholmskällan 2023/Sweco 2024).

Befintliga förhållanden

Planområdet, som är en del av fastigheten Norrmalm 4:41, ligger mellan Klarabergsviadukten, Stockholm Waterfront och Klara Sjö. På västra sidan av Klara Sjö ligger Serafimerlasarettet och söder därom stadshuset. Norr om Klarabergsviadukten ligger Blekholmsterrassen med bostäder och kontorshus.

Planområdet består av flera nivåer och omfattar trafikytor med körbanor, broar och ramper som är utformade som pelarburna betongkonstruktioner. Området präglas av hårdgjorda ytor anpassade för biltrafikens behov och miljön är starkt trafikseparerad och svårtillgänglig för fotgängare.



Foto från Klarabergsviadukten mot planområdet (Tyréns 2024).

I den nedre nivån angränsar planområdet till Blekholmsgatan och ytor för inlastning till Stockholm Waterfront.



Foto från planområdet vid kajen mot Klara Sjö (Tyréns 2024).

Under påfartsrampen till Klarastrandsleden längs Klara Sjö löper en granitskodd kaj som når fram till Stadshusbron i söder. Rampens

betongpelare är mönstergjutna med kannelyrer och målade i olika gröna nyanser. Gränsen mellan promenaden och körbanorna är tydlig, men varierar längs sträckan beroende på körbanornas höjd och ramperna. I den norra delen finns en hög betongvägg som skapar en distinkt barriär.

Under Klarabergsviadukten förändras miljön. Kajen blir bredare och skyddas från biltrafik av en inglasad inbyggnad under bron. Den fria höjden under viadukten är relativt låg, och den täta placeringen av pelarna ger utrymmet en sluten känsla.

Norr om viadukten möter man parkmiljön vid Blekholmsstranden, en uppvuxen miljö som erbjuder goda möjligheter för rörelse och vistelse vid det skyddade vattenrummet, bortom den intensiva genomfartstrafiken. Stranden nås både från kajpromenaden i söder och via en smal trappa från viaduktens övre plan, belägen intill en mindre byggnad som fungerar som ett brofäste.



Foto från planområdet vid kajen (Tyréns 2024).

Trafik

Biltrafik

Planområdet präglas av en komplex infrastruktur med trafik i flera nivåer och av- och påfartsramper mellan den genomgående trafiken på Centralbron-Klarastrandsleden och det lokala vägnätet vid Klarabergsviadukten.

TECKENFÖRKLARING

-  Regional trafik, övre plan
-  Regional trafik, kajplan (tunnel)
-  Lokal trafik, övre plan
-  Lokal trafik, kajplan
-  Kvartersgata, kajplan
-  Gång-koppling, övre plan
-  Gång-koppling, kajplan

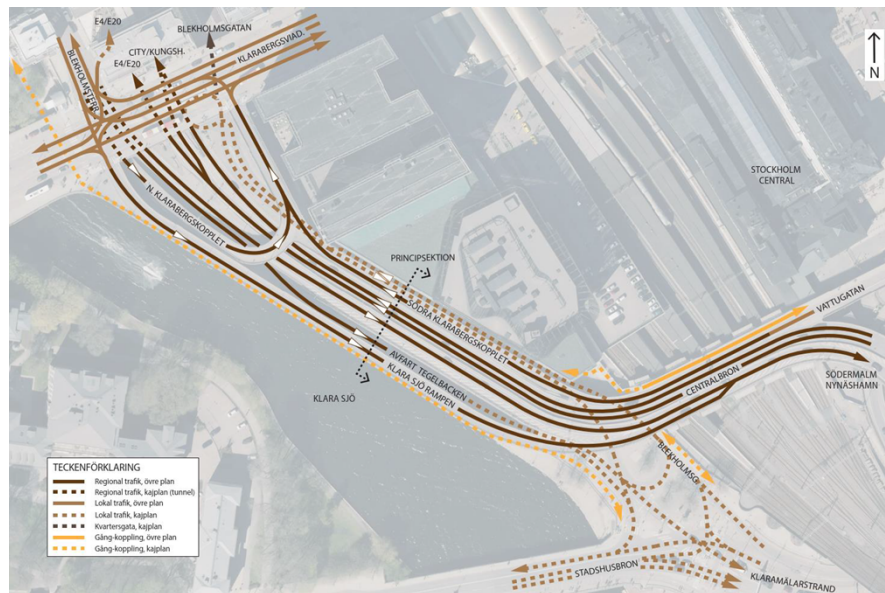
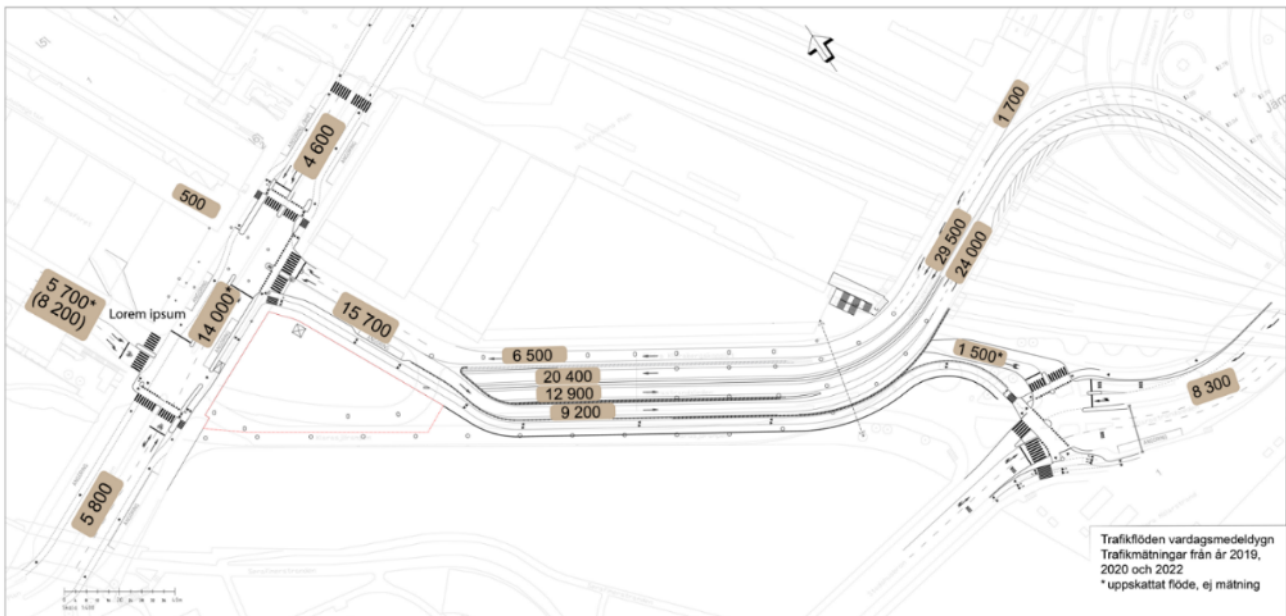


Illustration av den befintliga trafikstrukturen vid planområdet (Sweco 2024).

Centralbron och Klarastrandsleden utgör den huvudsakliga nord-sydliga trafikleden genom Stockholms centrala delar och den utgör idag en viktig länk för både lokal och regional trafik. Stockholms stad är väghållare för Klarastrandsleden. Blekholsmtunneln som ligger direkt norr om planområdet förbinder Klarastrandsleden med Centralbron. Ovanpå tunneln löper Blekholsmterrassen som förbinder Kungsbron med Klarabergsviadukten.

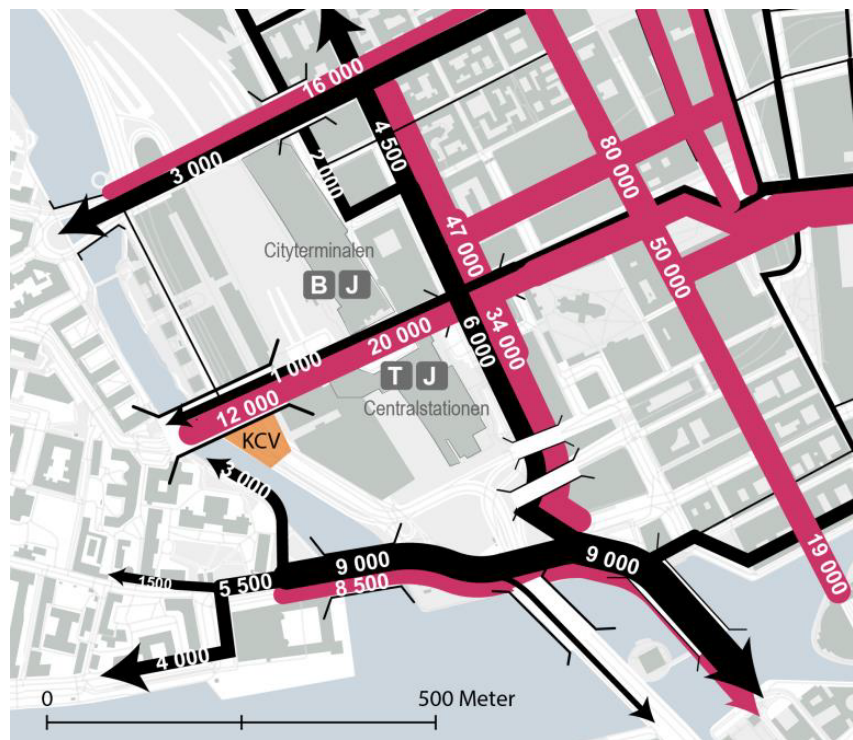
Blekholsmsgatan är en lokal angöringsgata som går parallellt med Blekholsmtunneln i nivå med kajen. Mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand är gatan allmän och dubbelriktad. Härifrån sker inlastning, varumottagning och avfallshantering till Stockholm Waterfront samt infart till ett parkeringsgarage. Kongressbyggnaden har även en del av sin nödutrymning mot denna gata. Norr om Klarabergsviadukten är gatan enkelriktad söderut och gatan utgör här en privat gemensamhetsanläggning som används för angöring, avfallshantering, varumottagning samt för att nå parkeringsgarage till de angränsande fastigheterna.

Trafikflödet kring planområdet har mätts i december 2020 och under hösten 2019. Mätningarna på Klarastrandsleden är från 2014 men då trafiken har minskat något sedan 2015 i området, bedöms de fortfarande vara relevanta. Klarastrandsleden/Centralbron är den länk med högst trafikflöde i området. På- och avfartsramp mellan Centralbron och Klarabergsviadukten har även de höga flöden.



Trafikflöden vardagsmedeldygn, trafikmätningar från 2019, 2020 och 2022. För Blekholmsterrassen anges ett uppskattat framtida flöde och det uppmätta flödet i nuläget inom parantes (Sweco 2024).

Gång- och cykeltrafik



Översikt av uppmätta gång- och cykelflöden kring planområdet (KCV). Svarta pilar=cykelflöde/dag, rosa pilar=gångflöde/dag (data från Dataportalen.stockholm.se, mätning av gångflöden på Stadshusbron är från 2018. övriga mätningar från 2017).

För gående och cyklister finns idag två viktiga länkar mellan Kungsholmen och City i närheten av planområdet; via Stadshusbron och via Klarabergsviadukten. Längre norrut är även Kungsbron en viktig länk för både gående och cyklister. Både Stadshusbron och

Klarabergsviadukten är utpekade primära stråk i Stockholms stads cykelplan.

I nord-sydlig riktning är området svårorienterat och det finns få kopplingar. För cyklister finns ingen koppling mellan Vasagatan och cykelbanan på Serafimerstranden. För gående finns även möjligheten att röra sig längs Klarastrandsleden vid Klara Sjö, men området är oattraktivt på grund av den kraftiga påverkan från trafikmiljön.

Planområdet har stora nivåskillnader och Klarastrandsleden och dess ramper utgör en påtaglig barriär vilket gör det svårt för gående och cyklister att röra sig i området. Kajnivån är svårtillgänglig och kan i delar upplevas som otrygg då det finns flera skymda vrår och hörn. Intill Stockholm Waterfront och vid Blekholmsgatan är gångbanorna smala och möjligheterna att röra sig till fots begränsade. Kajnivån förbinds med den övre nivån via en trappa och hiss norr om Klarabergsviadukten.

Kollektivtrafik

Planområdet är väl försörjt med kollektivtrafik. I nära anslutning till planområdet ligger Stockholms central, Cityterminalen och T-centralen med ett stort utbud av kollektivtrafik i form av tunnelbana, pendeltåg, spårvagn och buss. Här finns även goda möjligheter till regionala och nationella resor med tåg och buss.

I anslutning till planområdet trafikerar dels stombusslinjer längs med Kungsbron och stadshusbron, dels regional busstrafik till och från Cityterminalen och lokal linjetrafik. Framkomligheten i området är idag begränsad på grund av köbildningar i området vilket påverkar busstrafiken då det inte finns busskörfält i området. Norra Klarabergskopplet används i nuläget av busstrafiken för tomkörning av bussar som ska angöra vid Centralstationen. I anslutning till detta finns en reglerhållplats på Klarabergsviadukten där bussar mellan turer kan vänta och chauffören ta rast.

Konsekvenser

Miljö

Miljöbedömning

Miljöbedömningen omfattar de miljöaspekter som inledningsvis låg till grund för bedömningen att detaljplanen kan medföra betydande miljöpåverkan. Dessa aspekter är utsläpp till luft, kulturmiljö samt föroreningar i mark och grundvatten.

Utsläpp till luft

Planområdet ligger i ett trafiktätt område med delvis höga nivåer av luftföroreningar. Planförslaget innebär att gaturummen blir smalare och utvädringsmöjligheterna sämre. Miljökvalitetsnormen för partiklar överskrids i en del av planområdet, samtidigt som miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras i hela planområdet. Överskridanden av miljökvalitetsnormer sker huvudsakligen inom områden där människor inte uppmuntras till att vistas eller i områden där miljökvalitetsnormer inte gäller. På vistelseytor vid Klara Sjö kommer luftföroreningshalterna att minska betydligt. Utifrån en sammanvägning av platsens värde och bedömd effekt, samt att det säkerställs att människor inte uppmuntras att vistas i områden där miljökvalitetsnormen överskrids bedöms konsekvenserna bli måttligt negativa.

Kulturmiljö

Planområdet är en del av ett större sammanhang av stor betydelse för Stockholms stadsbild. Platsen ingår i en miljö som i sin helhet har ett högt kulturhistoriskt värde och ingår i ett riksintresseområde för kulturmiljövården, Stockholms innerstad med Djurgården. Föreslagen bebyggelse förändrar stadsbilden och berör ett flertal av de uttryck som kännetecknar riksintresset. För riksintresset bedöms planförslaget sammantaget medföra små negativa konsekvenser. Planen förändrar stadens siluett, topografi, fronter mot vattenrummet och medför en minskad synlighet för den postmodernistiska årsringen vid Blekholmsterrassen. Samtidigt bidrar planförslaget till att kontorshuset Stockholm Waterfront får en något nedtonad roll i stadsbilden, vilket bedöms stärka Stadshusets roll som landmärke. Planförslaget påverkar dock Stadshusets synlighet i planområdets direkta närhet. Då planförslaget medför negativa konsekvenser för riksintresset uppstår en så kallad försvagning av riksintresset. Skadan bedöms dock vara begränsad och någon påtaglig skada bedöms inte uppstå.

Föroreningar i mark och grundvatten

Föroreningar i bland annat jord och grundvatten har påträffats inom planområdet och åtgärder behöver därför vidtas. En åtgärdsutredning som tagits fram visar att de hälso- och miljörisker som identifierats kan hanteras och åtgärdas till rimliga kostnader. Föroreningssituationen inom området innebär därmed inte några hinder för detaljplanens genomförande och marken kan ur föroreningssynpunkt bli lämplig för den planerade markanvändningen. Vid exploatering av området måste försiktighetsåtgärder vidtas för att inte skapa nya spridningsvägar för föroreningar i grundvatten till Mälaren – Ulvsundasjön. Områdets föroreningsbelastning på Mälaren – Riddarfjärden bedöms inte

utgöra en oacceptabel risk för recipienten, varken vid dagens markanvändning eller vid den planerade markanvändningen. Utifrån att åtgärder vidtas bedöms inga negativa konsekvenser för människors hälsa uppstå. Genom att föroreningar avlägsnas kan även små positiva konsekvenser uppstå till följd av minskad föroreningsspridning till mark och vatten.

Ställningstagande om betydande miljöpåverkan

Med avseende på utsläpp till luft, kulturmiljö och föroreningar i mark och grundvatten har detaljplanen inledningsvis bedömts kunna medföra betydande miljöpåverkan. För fortsatt planering och uppföljning planeras att säkerställa att människor inte vistas stadigvarande i områden med förhöjda partikelhalter. Vad gäller kulturmiljön har planerad byggnads volym och utformning anpassats för att minimera påverkan på riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. I det fortsatta arbetet ska ett arkitekturprogram tas fram med syfte att säkerställa att byggnaden får en gestaltning av hög kvalitet. Vidare kommer markens lämplighet för bebyggelse säkerställas genom avhjälpande av föroreningar. Sammantaget bedöms detaljplanen efter genomförda och planerade åtgärder inte medföra betydande miljöpåverkan.

Strandskydd

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

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att planförslaget bidrar till att uppfylla delar av strandskyddets syften. Det område där den nya byggnaden föreslås utgörs idag av trafikleder och på- avfartsramper. Genom en ny gång- och cykelbro och en ny trappa förbättras möjligheten för allmänheten att röra sig på platsen och vid miljöerna längs Klara Sjö. Den nya bebyggelsen placeras ovan befintlig motortrafikled som ska finnas kvar och bedöms därför inte ta ny mark i anspråk inom det strandskyddade området. I samband med planens genomförande avses en bullerskärm uppföras som kommer att innebära väsentligt högre vistelsekvaliteter på kajen. I detaljplanen ställs krav om att byggnaden ska inrymma publika funktioner i sin bottenvåning vilket även det bedöms bidra positivt till livet och tryggheten i området och möjligheten att röra sig på platsen.

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

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

Dagvatten

I syfte att skapa en hållbar dagvattenhantering ska dagvatten som uppkommer inom planområdet omhändertas inom den egna fastigheten och i enlighet med stadens dagvattenstrategi, åtgärdsnivå och övriga riktlinjer. Dagvattenutredningen ska genom att tillämpa åtgärdsnivån ge förslag på dagvattenåtgärder som när de genomförs innebär att detaljplanen inte försvårar för möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna för vatten. Dagvattenåtgärderna ska vara i linje med stadens lokala åtgärdsprogram för berörda vattenförekomster.

Enligt Stockholm stads åtgärdsnivå för dagvatten ska 20 mm nederbörd renas och fördröjas innan utsläpp får ske till kommunal anslutningspunkt. För planområdet innebär detta en total volym på 48 m³. De åtgärder som föreslås för omhändertagande av dagvatten är skelettjordar i torgyta, växtbäddar och gröna tak. Tillsammans uppfyller den föreslagna utformningen den totala erforderliga fördröjningsvolymen för planområdet.

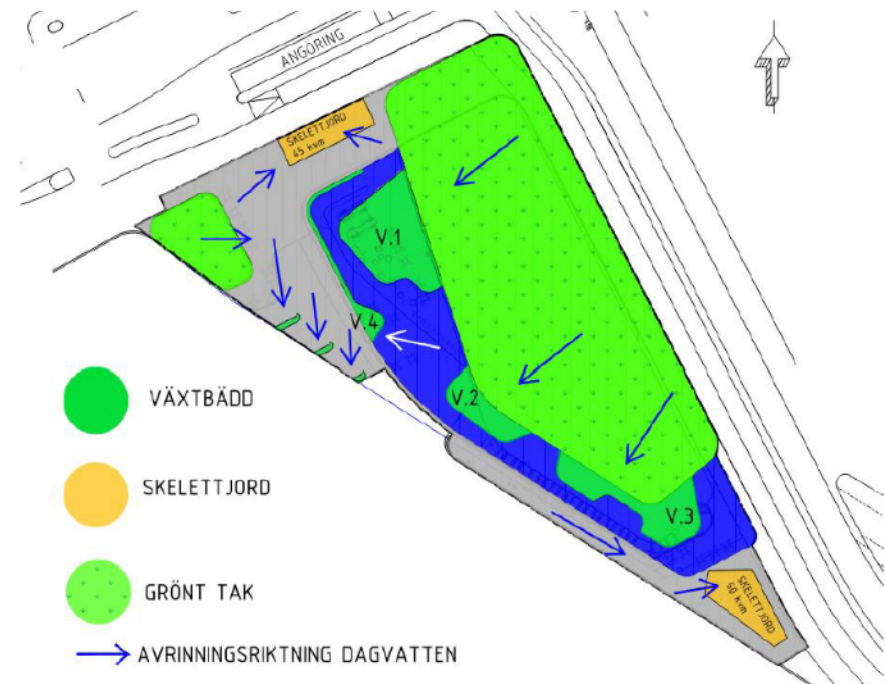


Illustration som visar tänkta dagvattenlösningar inom kvartersmarken (Structor 2024).

Genomförda föroreningsberäkningar visar på att samtliga av de beräknade föroreningarna med undantag för fosfor minskar efter

planerad exploatering med föreslagen rening jämfört med befintlig situation. Belastningen av fosfor förväntas förbli oförändrad jämfört med nuläget. Till stor del beror detta på att de trafikerade ytorna minskar. Sammantaget bedöms den planerade exploateringen ligga i linje med det som föreslagits i det lokala åtgärdsprogrammet för recipienten. Förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder tillämpas bidrar planförslaget positivt till möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna i recipienten.

Rekreation

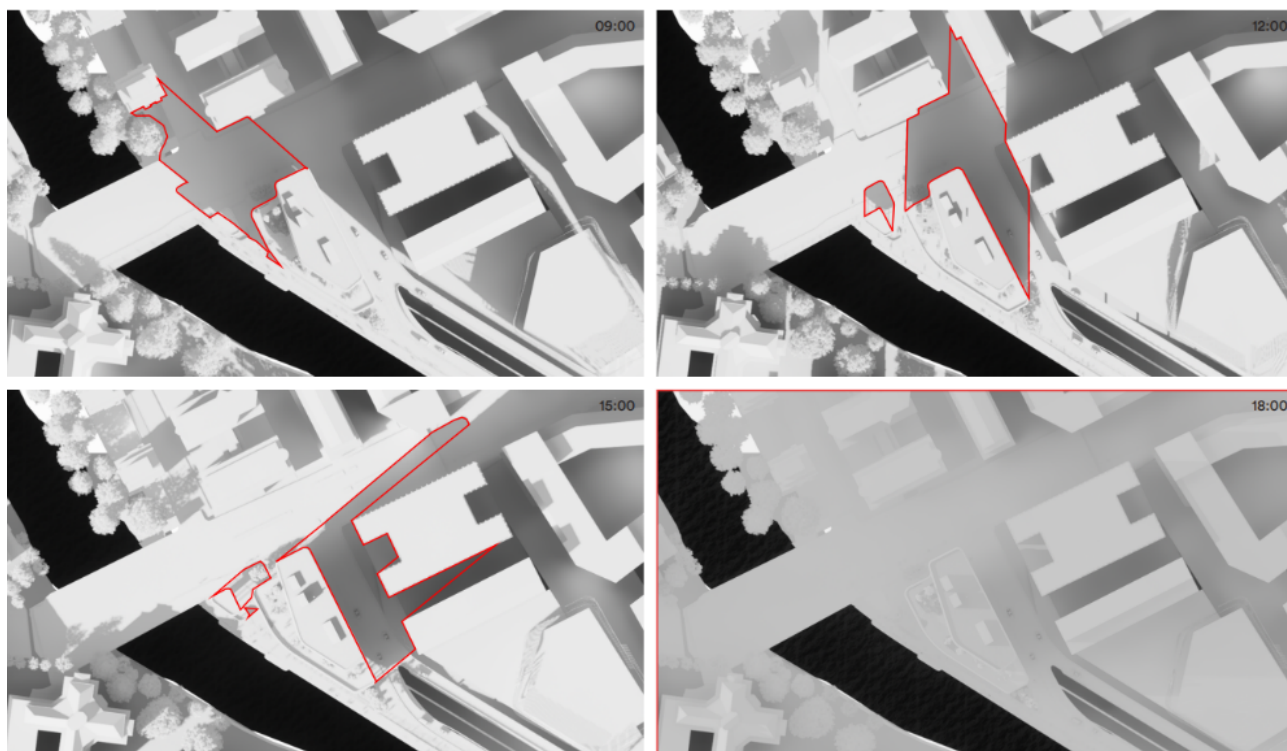
Genom att nya kopplingar för gång och cykeltrafik skapas och då kajmiljön längs Klara Sjö fredas från buller från Klarastrandsleden bedöms planförslaget bidra positivt till platsens rekreativa kvaliteter.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

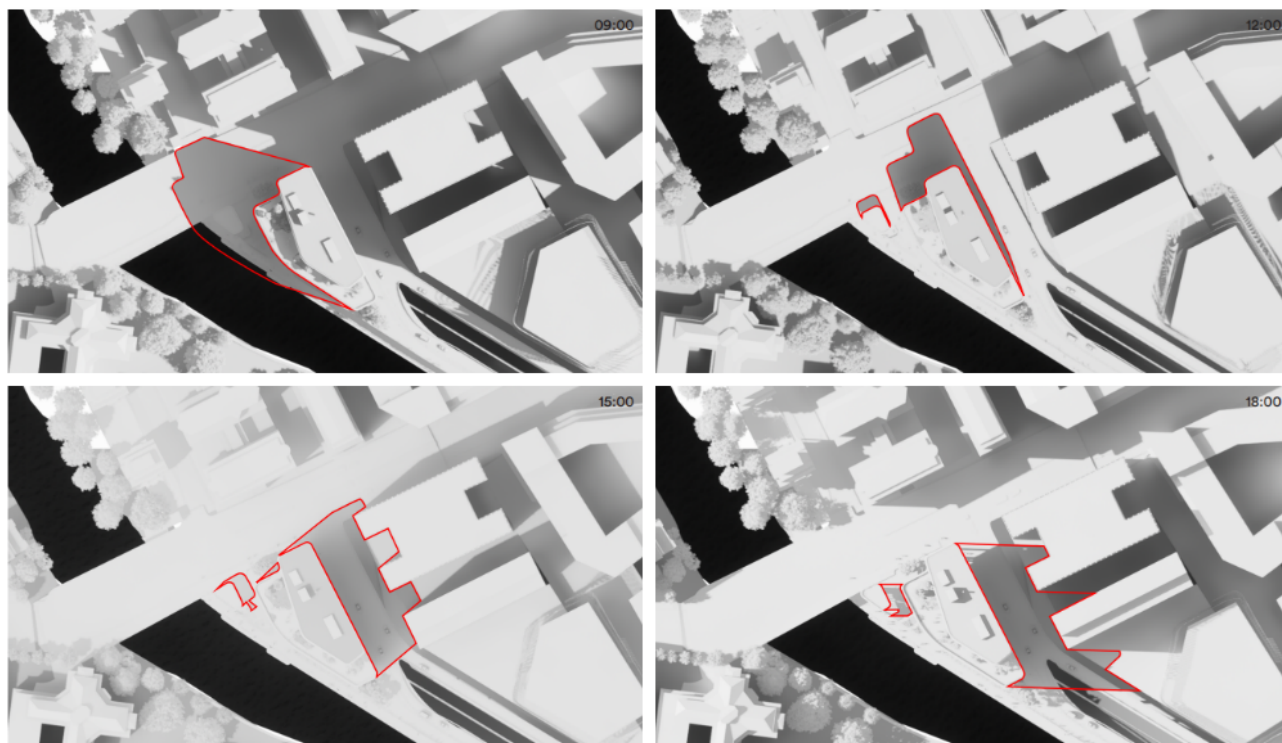
Planområdet omfattar inte kulturhistoriskt värdefulla byggnader eller miljöer. Däremot omfattas det av riksintresset för kulturmiljövård *Stockholms innerstad med Djurgården*. Den bedömda påverkan på riksintresset redovisas under rubriken riksintressen.

Ljuförhållanden och lokalklimat

Av framtagna solstudier framgår att den nya byggnaden främst skuggar de omgivande gaturummen vid Klarabergsviadukten och öster om byggnaden. Sommartid skuggas även en del av kajen på morgonen. Under morgon och förmiddag vår och höst skuggas en del av det närmaste bostads- och kontorshuset vid Blekholmsterrassen. Under eftermiddagar och kvällar under hela året kommer byggnaden i varierande omfattning skugga delar av kontor och hotell vid Stockholm Waterfront.

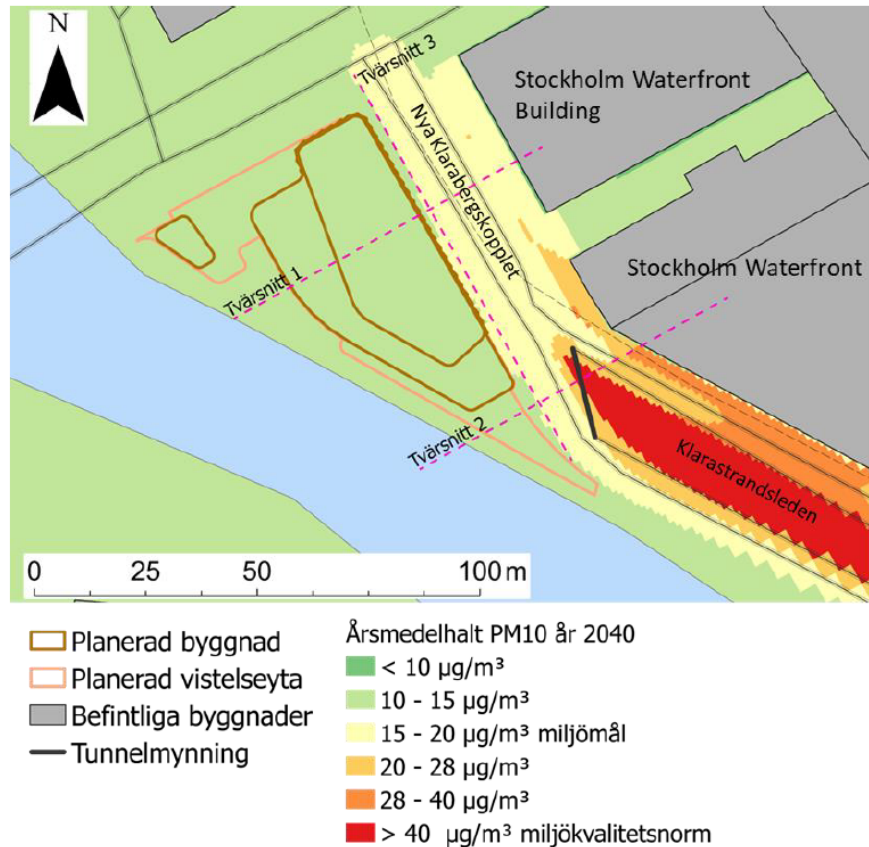


Solstudier som redovisar planförslagets skuggning vid vårdagjämningen 21 mars ovan och sommarsolståndet 20 juni nedan. Utbredning av skugga från planförslaget avgränsas med röd linje. Klockslag framgår i övre högra hörnet (Dorte Mandrup 2024).



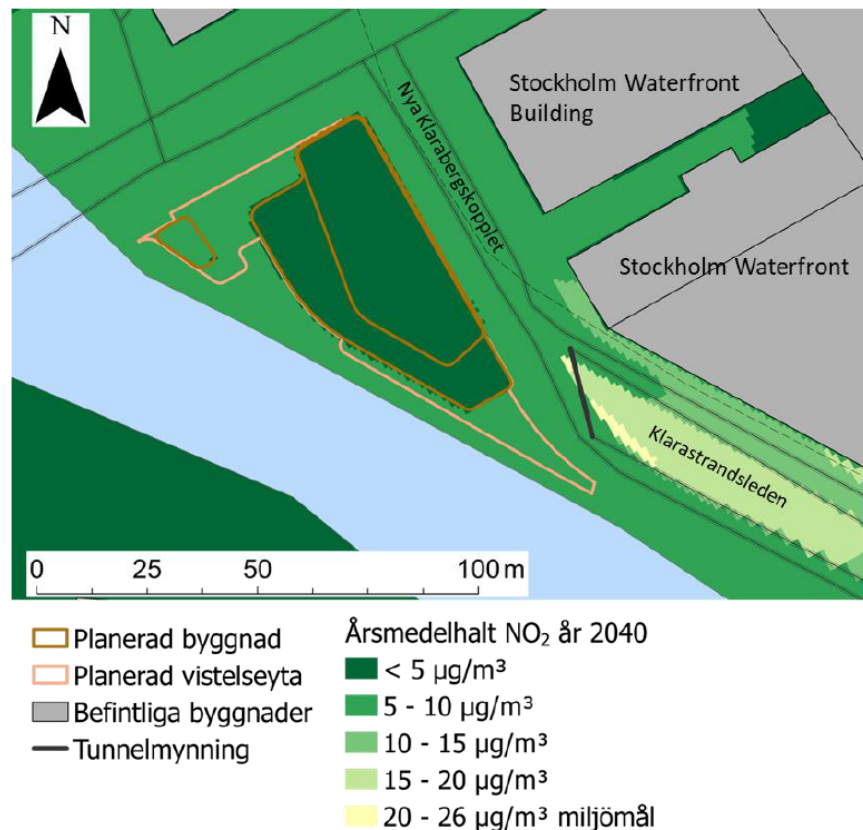
Miljökvalitetsnormer

Luft



Beräknad årsmedelhalt av PM10 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) i utbyggnadsalternativ år 2040. Halterna gäller 2 m ovan högsta yta för ett normalt meteorologiskt år (SLB 2024).

Enligt genomförda beräkningar (SLB 2024) kommer miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10, klaras för den nya bebyggelsens norra och västra fasader samt vid den östra fasaden och på planerade vistelseytor som är belägna ovanpå Nya Klarabergskopplet. Normen beräknas överskridas vid den östra fasaden på planerad bebyggelse under Nya Klarabergskopplet men då denna del av byggnaden inte är avsedd för vistelse omfattas den inte av miljökvalitetsnormen. Även vid fasaden på Stockholm Waterfront och intilliggande skyddszon beräknas normen överskridas, något som beräknas ske även i ett nollalternativ för år 2040 och som troligtvis sker redan i nuläget. Skyddszonen är smal och svår att nå och används främst vid nödutrymning av kongresshallen varför antalet människor som vistas här bedöms vara lågt. På grund av den föreslagna förlängningen av tunneln förskjuts området där överskridande av miljökvalitetsnormen beräknas på Klarastrandsledens vägbana ca 100 m åt sydost. På västra sidan om den förlängda tunneln, där nya vistelseytor planeras, beräknas halterna av PM10 sjunka jämfört med nuläget.



Beräknad årsmedelhalt av NO_2 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) år 2040 vid genomförd detaljplan.
Halterna gäller 2 m ovan högsta yta för ett normalt meteorologiskt år (SLB 2024).

Enligt genomförda beräkningar klaras miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid, NO_2 , i hela planområdet med utbyggnad enligt planförslaget. I jämförelse med nuläget förväntas NO_2 -halterna minska på grund av att fordonsparken väntas bli renare i och med hårdare avgaskrav och fler elektrifierade fordon.

Enligt beräkningarna uppnås miljö kvalitetsmålet för NO_2 kring planerad bebyggelse och vistelseytor. Halter över miljömålet för PM_{10} beräknas utmed den nya byggnadens östra fasad, både under och ovanpå Nya Klarabergskopplet, men miljömålet uppnås i övrigt kring byggnaden och på vistelseytor.

Vatten

Enligt Stockholm stads åtgärdsnivå för dagvatten ska 20 mm nederbörd renas och fördröjas innan utsläpp får ske till kommunal anslutningspunkt. För utredningsområdet innebär detta en total volym på 48 m^3 . Åtgärderna som föreslås är skelettjordar i torgyta, växtbäddar och gröna tak. Tillsammans uppfyller denna utformning den totala erforderliga fördröjningsvolymen för utredningsområdet.

Genomförda utredningar och föroreningsberäkningarna avseende dagvatten visar att samtliga av de beräknade föroreningarna med undantag för fosfor minskar efter planerad exploatering med

föreslagen rening jämfört med befintlig situation. Belastningen av fosfor förväntas förbli oförändrad jämfört med nuläget. Till stor del beror minskningen av föroreningar på att de trafikerade ytorna minskar. Sammantaget bedöms den planerade exploateringen ligga i linje med det som föreslagits i det lokala åtgärdsprogrammet för recipienten. Förutsatt att föreslagna dagvattenåtgärder tillämpas bidrar planförslaget positivt till möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna i recipienten.

Som beskrivits under rubriken förutsättningar pågår eventuellt spridning av föroreningar från planområdet via dagvattennätet till recipienten Mälaren-Ulvsundasjön. Exploateringen får inte öppna upp nya spridningsvägar som medför en ökad föroreningsspridning till Mälaren-Ulvsundasjön. Detta bedöms enligt miljö- och hälsoriskbedömningen vara möjligt att hantera inom ramen för den planerade exploateringen. Områdets belastning på recipienten Mälaren-Riddarfjärden bedöms inte utgöra en oacceptabel risk vid planerad markanvändningen.

Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Hälsa och säkerhet

Beräkning av omgivningsbuller

Då planförslaget bland annat innebär att en längre sträcka av Klarastrandsleden förläggs i tunnel och då en hög bullerskärm föreslås under den nya gång- och cykelbron utanför planområdet bedöms bullernivåerna minska vid kajen och på Klara Sjö i anslutning till planområdet.

På den mer bullerutsatta sidan mot nordöst beräknas upp mot 68 dBA dygnsekvivalent ljudnivå och 79 dBA maximal ljudnivå. För kontor och andra lokaler regleras inte ljudnivån utomhus vid fasad, däremot finns riktvärden för ljudnivån inomhus. Riktvärden för trafikbuller inomhus kan klaras med lämpligt val av fönster, fasad och uteluftsdon.

Dygnskvivalent ljudnivå i dBA

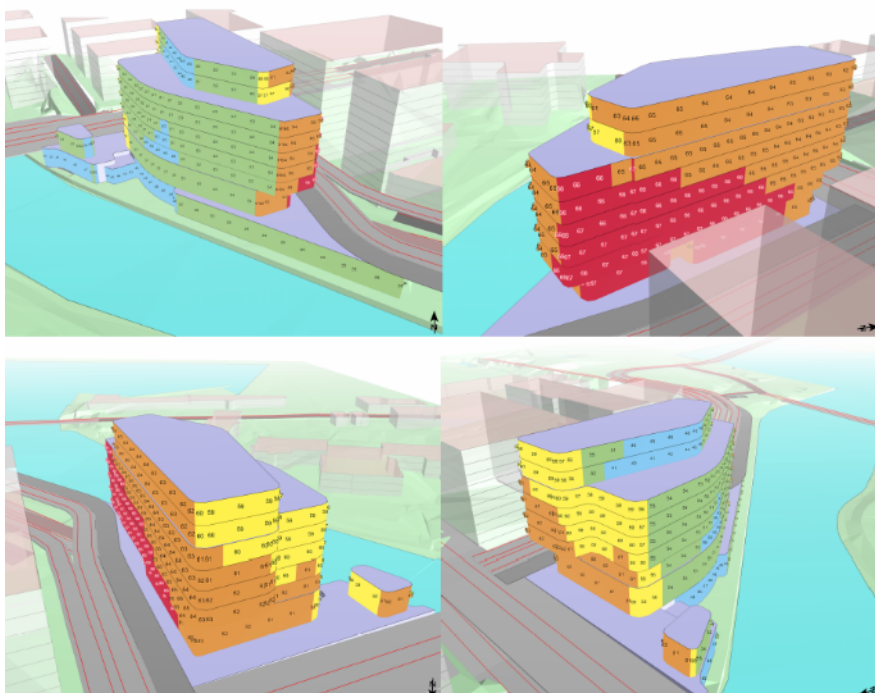
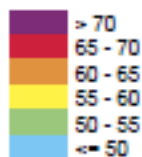
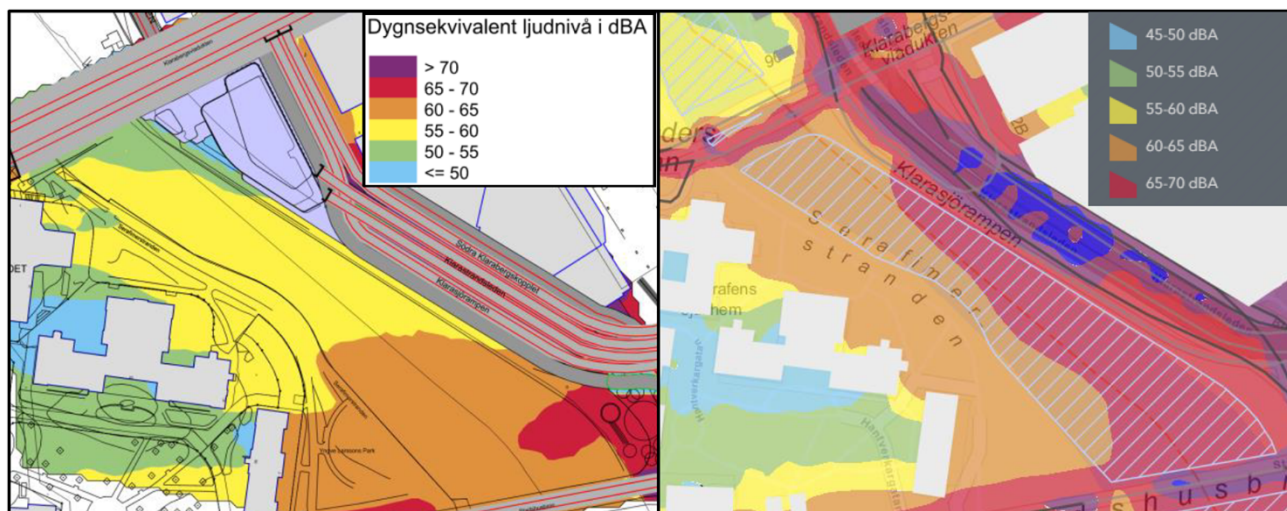


Illustration som visar den dygnskvivalenta ljudnivån i dBA vid byggnadens fasader (Structor Akustik 2024).



Beräknad dygnskvivalent ljudnivå 2 m över mark för kringliggande område. Beräkningar utförda av Structor Akustik till vänster och Stockholm stads bullerkartläggning till höger (Structor Akustik 2024).

Vibrationer

Ny bebyggelse planeras att pålas till berg. Förutsatt detta bedöms risken för överskridanden av riktvärden för komfortvibrationer i bebyggelsen vara mycket liten. Ojämnheter och skarvar i vägbana kan orsaka stomljud i byggnaden från vägtrafik. Ojämnheter i ny och gammal vägbana/tunnel, placering av brunnsock och utformning av fogar mot kringliggande broar och ramper ska därför beaktas för att eliminera risk för överskridande stomljudsnivåer från vägtrafik.

Risken för överskridande stomljud och vibrationer från spårtrafik från spår vid Stockholms central bedöms vara försumbart liten såvida hastigheterna är låga (lägre än 30 km/h). Om högre tåghastigheter förekommer måste även stomljud och vibrationer från tågtrafik utredas vidare med mätning.

Översvämning

Den nya bebyggelsen ligger ovan nivån för översvämning i Mälaren (+2,7 m över nollplanet). En bestämmelse i plankartan säkerställer att bjälklag inte får uppföras under denna nivå och att de delar av byggnaden som behöver utföras under denna nivå utförs med vattentäta konstruktioner.

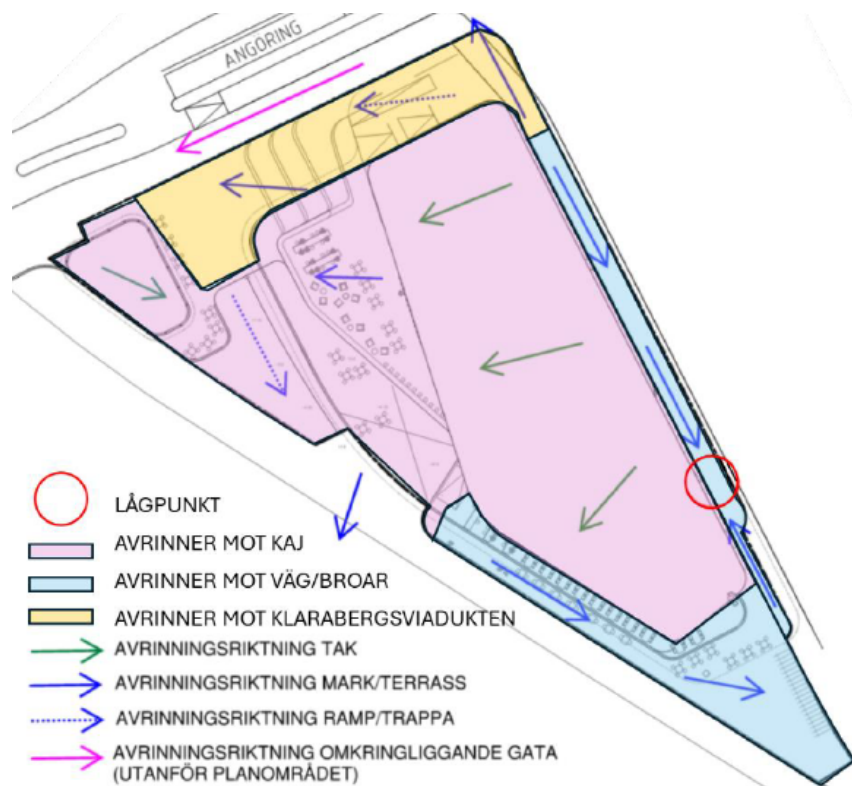


Illustration av föreslagen skyfallshantering inom kvartersmarken (Structor 2024).

Den nya byggnaden och övrig kvartersmark har utformats så att vatten vid skyfall rinner från byggnaden mot de kringliggande gatorna och kajen. På Nya Klarabergskopplet uppstår en lågpunkt där vatten blir stående vid skyfall. Lågpunkten avvattnas via dagvattenbrunnar och den nya byggnaden utformas så att den inte påverkas av vattnet i lågpunkten.

Föreslagna förändringar av gatunätet i anslutning till planområdet innebär en delvis förändrad skyfallssituation jämfört med nuläget. I den övre nivån rinner vatten från den nya gång- och cykelbron dels mot lågpunkten som nämnts ovan, dels mot sydost och vidare ner i Mälaren. Som en följd av att Blekholmstunneln förlängs minskar det avrinningsområde varifrån vatten i dagsläget rinner mot tunneln.

Även i den nedre nivån medför tunnelns förlängning en förändrad situation då vatten från Centralbron inte längre kan rinna ut till Mälaren samt då det skapas ett instängt område där vatten blir stående vid den norra tunnelväggen på den södra delen av Blekholmsgatan. Vid ett skyfall fylls lågpunktens volym upp till nivån + 2,7 m över nollplanet och övrigt vatten riskerar att rinna norrut in på den norra delen av Blekholmsgatan. För att säkerställa att detta inte inträffar utgår planförslaget från att åtgärder vidtas så att vattnet från lågpunkten kan tas om hand och ledas bort på ett kontrollerat sätt. Detta föreslås ske via nya dagvattenbrunnar som ansluts till uppdimensionerade dagvattenledningar nedströms lågpunkten. Den nya bebyggelsen har utformats så att den inte påverkas av vatten som blir stående i den nya lågpunkten.

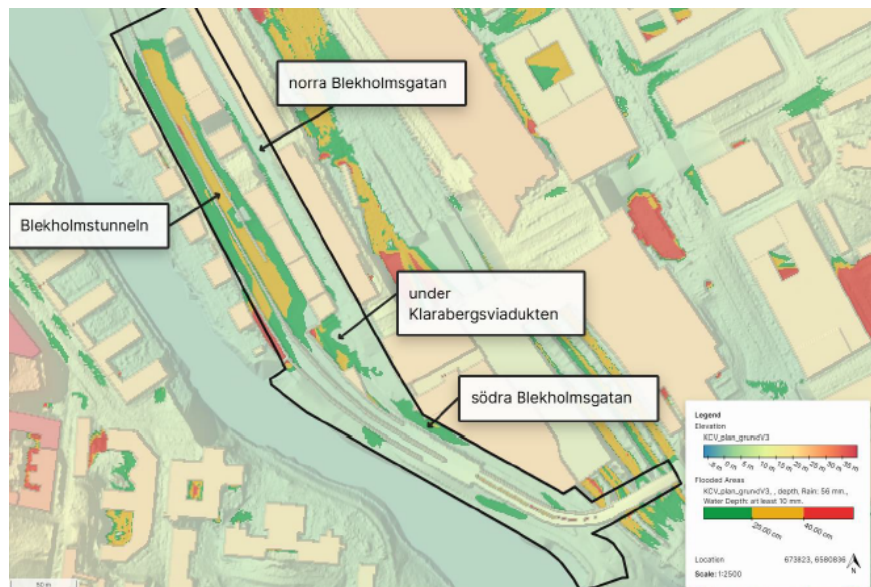


Illustration som visar nivån på stående vatten vid skyfall vid planerad situation (WSP 2024).

Förlängningen av tunneln innebär tillsammans med rivningen av Klarabergskopplet att mindre vatten rinner in i Blekholmstunnelns båda tunnelrör vilket medför en förbättring jämfört med befintlig situation. Vattendjupet i båda tunnelrören minskar med cirka 10 cm vilket innebär att framkomligheten för räddningstjänsten förbättras.

Förorenad mark

En riskbedömning har gjorts som visar att det vid planerad markanvändning (kontor och kommersiella lokaler) finns behov av att reducera risker kopplade till föroreningsituationen i området. De föroreningar som bedöms som styrande för riskbilden är främst lätta PAH (naftalen), bensen samt, i mindre omfattning, xylener och tunga PAH. Identifierade risker utgörs främst av human exponering via inandning av ånga vid långvarig vistelse i den byggnad som planeras inom området. Det kan vidare inte uteslutas att exponering via intag av och hudkontakt med förorenad jord kan utgöra en risk

för människors hälsa t ex vid markarbeten i området. Risker kopplade till direkt exponering för förorenad jord bedöms dock vara av mycket begränsad betydelse.

Föroreningssituationen i grundvatten bedöms inte utgöra en oacceptabel risk för människors hälsa vid den planerade markanvändningen. Effekter av den spont som planeras inom områdets norra del och som skär tvärs över planområdet i öst-västlig riktning medför osäkerheter som eventuellt kan komma att påverka bedömningen.

De förändrade hydrogeologiska förutsättningarna bedöms sannolikt medföra en reduktion av ångtransporten inom området vilket skulle medföra positiva effekter för riskbedömningen. Det kan dock inte helt uteslutas att sponten kan medföra en ackumulering av flyktiga föroreningar i den mättade zonen (under grundvattenytan), vilket skulle kunna medföra ökade halter av flyktiga föroreningar i grundvatten och en ökad ångtransport från föroreningar i ytligt grundvatten inom området.

Ytterligare utredningar krävs för att klarlägga om och hur en eventuell uppdämning av grundvatten skulle påverka riskbilden i området. Det rekommenderas även att en hydrogeologisk utredning utförs i syfte att bättre kartlägga spridningsförutsättningar för föroreningar i grundvatten inom området, vid dagens samt vid den framtida markanvändningen.

En åtgärdsutredning har tagits fram i syfte att beskriva tänkbara metoder för att hantera identifierade risker för hälsa genom ånginträning inom de delar av planområdet där byggnaden ska ha markkontakt. Resultatet från utredningen visar att det finns olika tekniska lösningar eller kombinationer av lösningar som bedöms kunna tillämpas till en rimlig ekonomisk kostnad. Åtgärdena omfattar föroreningar i såväl den omättade som den mättade zonen.

Spridningsvägar som kan komma att öppnas upp vid planerade anläggningsarbeten bedöms kunna hanteras med skyddsåtgärder och bedöms inte komma att medföra oacceptabla risker för människors hälsa eller miljö.

Den framtagna riskbedömningen och åtgärdsutredningen visar att de hälso- och miljörisker som identifieras kopplat till föroreningssituationen i området kan hanteras och åtgärdas så att marken kommer bli lämplig för den planerade markanvändningen. I detaljplanen ställs krav på att föroreningar ska vara åtgärdade innan byggnadsarbeten påbörjas.

Social hållbarhet

Detaljplanen syftar till att öka social interaktion och gemenskap genom skapande av samlingsplatser där människor kan mötas och interagera. Planförslaget bidrar även till att utveckla tryggare offentliga rum som är säkra och lättillgängliga för alla.

Nya målpunkter skapas inom området i form av den nya paviljongen och det utvecklade kajområdet med serveringar och sociala samlingsplatser. Dessutom planeras nya gång- och cykelvägar vilket förbättrar möjligheten att röra sig på platsen.

Det är också viktigt att utveckla offentliga platser av hög kvalitet vid Klarabergsviadukten och längs kajen. Genom att fokusera på belysning och växtlighet kan dessa utrymmen bli både trygga och attraktiva.

Tillsammans bidrar dessa insatser till att skapa en mer inkluderande och levande stad där invånare kan engagera sig och känna sig hemma, vilket i sin tur ökar livskvaliteten för de som vistas i området.

Jämställdhet

Genom att planförslaget möjliggör för nya rörelser, vistelsezoner och funktioner på en plats som idag kan upplevas som otrygg och öde bedöms bidra till en ökad trygghet och mer jämställda möjligheter att vistas i stadsmiljön. Då planförslaget medför nya och bättre kopplingar för gående och cyklister i stället för dagens storskaliga bilvägar möjliggör ett mer jämställt resande.

Riksintressen

Riksintresse för kommunikation

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset Klarastrandsleden-Söderleden. De förändringar som föreslås där ett körfält i norrgående riktning tas bort söder om Blekholmstunneln bedöms inte medföra någon betydande försämring av möjligheten att nyttja vägen för genomfartstrafik. Trafiksäkerheten i tunneln bedöms bli bättre då antalet på- och avfarter minskar och ett antal farliga trafiksituationer byggs bort.

Riksintresse för kulturmiljövård

Planförslaget syftar till att möjliggöra en ny byggnad som i sin placering, utformning och volym tydligt anpassas till platsen och till hur den påverkar upplevelsen av Stockholms innerstad från olika platser i staden.

Planförslagets påverkan på de relevanta uttrycken för riksintresset har redovisats i en konsekvensbeskrivning med utvalda vyer som jämför nuläget med planförslaget. I konsekvensbeskrivningen görs även en sammanfattande bedömning av konsekvenserna för de olika uttrycken för riksintresset.

Nedan redovisas ett urval av de studerade vyerna som bedömts vara av störst betydelse för detaljplanen.



Utsikt från Skinnarviksberget mot planområdet, fotomontage som redovisar planförslagets påverkan. Markering visar planområdets läge (Tyréns 2024).



Utsikt från Riddarholmen mot planområdet, fotomontage som redovisar planförslagets påverkan. Markering visar planområdets läge (Tyréns 2024).



Utsikt från stadshusbron mot planområdet, fotomontage som redovisar planförslagets påverkan (Tyréns 2024).



Utsikt från Bleholmsterrassen mot planområdet, fotomontage som redovisar planförslagets påverkan (Tyréns 2024).

RI uttryck Stockholms innerstad med Djurgården [AB 115]	Konsekvenser för Riksintresse	
Stadslandskapet uppdelat på öar och malmar. Stadens utbyggnadsfaser (årsringarna)	Små negativa	
Stadssiluetten	Små negativa	
Fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp	Små negativa	Positiva
De öppna vattenrummen och utblickarna från gaturummen mot vattnet	Små negativa	Positiva
Utsiktspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet.	Små till måttliga negativa	Positiva
Gatuvyer med enskilda byggnader eller andra element som blickfång	Små negativa	
Miljöer som hör samman med funktion som huvudstads och förvaltningsstad	Inga	
De äldsta kyrkorna på malmarna	Inga	
Det sena 1800-talets stadsbyggande, nya typer av offentliga byggnader	Små negativa	Positiva
Modernistisk bebyggelse på nedre Normalm	Små negativa	
Modernistiska parkanläggningar och sammanhängande parkstråk	Positiva	
Postmodernistiska områden	Små till måttliga negativa	
Hamnanläggningar	Inga	
Stadshuset med landmärkesroll	Små negativa	Positiva

Tabell som sammanfattar planförslagets bedömda påverkan på de relevanta uttrycken för riksintresset (Tyréns 2024).

Planförslaget bedöms ge små negativa konsekvenser för merparten (8 st) av de relevanta uttrycken för riksintresset samtidigt som det för ett antal uttryck (6 st) ger positiva konsekvenser. För tre av de berörda uttrycken bedöms inga konsekvenser uppstå. För uttrycken *utsiktspunkter som gör det möjligt att blicka ut över stadslandskapet* och *postmodernistiska områden* bedöms planförslaget ge små till måttliga negativa konsekvenser. Sammantaget bedöms planförslagets påverkan på uttrycken för riksintresset vara begränsade.

Genom att det bedömts uppstå vissa negativa konsekvenser orsakar planförslaget en försvagning av riksintresset vilket enligt

Riksantikvarieämbetets systematik innebär att begreppet skada aktualiseras. Den skada som planförslaget medför bedöms vara begränsad.

Trafik

Planförslaget har utformats i enlighet med stadens framkomlighetsstrategi genom att hållbara trafikslag som gång- och cykel ges mer utrymme samtidigt som ytor för biltrafik krymps och omdisponeras.

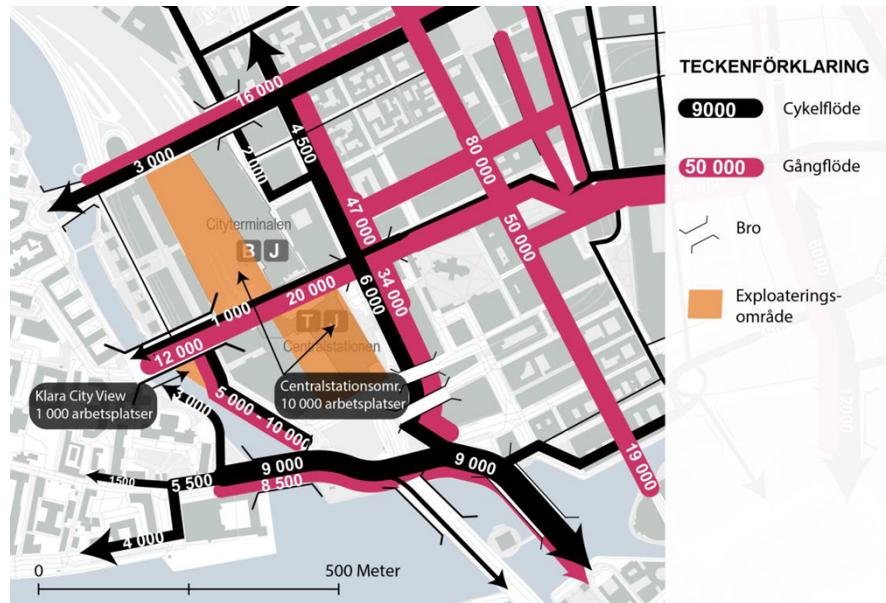
Motortrafik

Planförslaget innebär en viss förändring i möjliga körvägar i området främst gällande borttagna avfarter från Klarastrandsleden mot Klarabergsviadukten och Tegelbacken samt möjligheten att nå Blekholmsgatan och inlastningen där som endast kommer att kunna nås via Klara Mälarstrand. Det kommer fortsatt vara möjligt att ta sig till och från Klarabergsviadukten och trafikflödena kommer hänvisas till avfarten vid Kungsbron och omfördelas i gatunätet. De förändringar som föreslås på Centralbron/Klarastrandsleden där ett körfält i norrgående riktning tas bort söder om Blekholmstunneln bedöms inte medföra någon betydande försämring av möjligheten att nyttja vägen för genomfartstrafik. Trafiksäkerheten i tunneln bedöms bli bättre då antalet på- och avfarter minskar och ett antal farliga trafiksituationer byggs bort.

Trafiken omkring planområdet har minskat sedan 2015 och bedömningen är att trafiken kommer att ligga på samma nivå även 2040. De nya verksamheter som planförslaget möjliggör bedöms alstra cirka 200 fordonsrörelser per dygn vilket bedöms få en liten påverkan på trafiken i området. De trafikflöden som redovisas under rubriken förutsättningar bedöms därför vara giltiga även för prognosåret 2040. Genomförda trafikanalyser visar att dagens trafikflöden kan hanteras med den föreslagna utformningen.

Varuleverans och avfallshantering till fastigheten kommer att ske via lastfar från Blekholmsgatan. Antal leveranser/transporter beror på typ av verksamhet och bedöms bli cirka 10 - 15 varustransporter per dag och antalet transporter av avfall cirka två stycken per dag. Föreslagen lastkaj med två anföringsplatser bedöms vara tillräckligt för fastighetens behov. Godsmottagning och avfallshantering vid Stockholm Waterfront kvarstår likt idag men ytor och refuger behöver anpassas till tillkommande pelare i området.

Gång- och cykeltrafik



Bedömning av potentiella gång- och cykelströmmar på den nya bron (röd markering) när aktuell detaljplan och detaljplanen för Centralstaden är genomförda. Övriga är befintliga strömmar (Sweco 2024).

Planförslaget möjliggör en ny tillgänglig gång- och cykelbro mellan Klarabergsviadukten och Klara Mälarstrand. Även en ny trappa föreslås mellan Klarabergsviadukten och kajen vid Klara Sjö. Kajen breddas och kompletteras med bryggor för att ge mer plats för gående. Sammantaget bedöms möjligheterna för gående och cyklister att röra sig i området förbättras. En bedömning kring framtida gång- och cykelströmmar har gjorts som visar att ca 5 000 – 10 000 gående och cyklister kommer att nyttja den nya gångbron dagligen.

Tillgänglighet

Möjlighet för såväl angöring som parkering för rörelsehindrade finns inom 25 meter från byggnadens entréer. Både allmän plats och kvartersmark utformas för att säkerställa god tillgänglighet. Den nya gång- och cykelbron utformas med tillgängliga lutningar och möjliggör på så sätt nya möjligheter att röra sig tillgängligt mellan de olika nivåerna i området. Tillgänglig koppling mellan gatu- och kajnivå finns även via befintlig, allmänt åtkomlig hiss på norra sidan av Klarabergsviadukten.