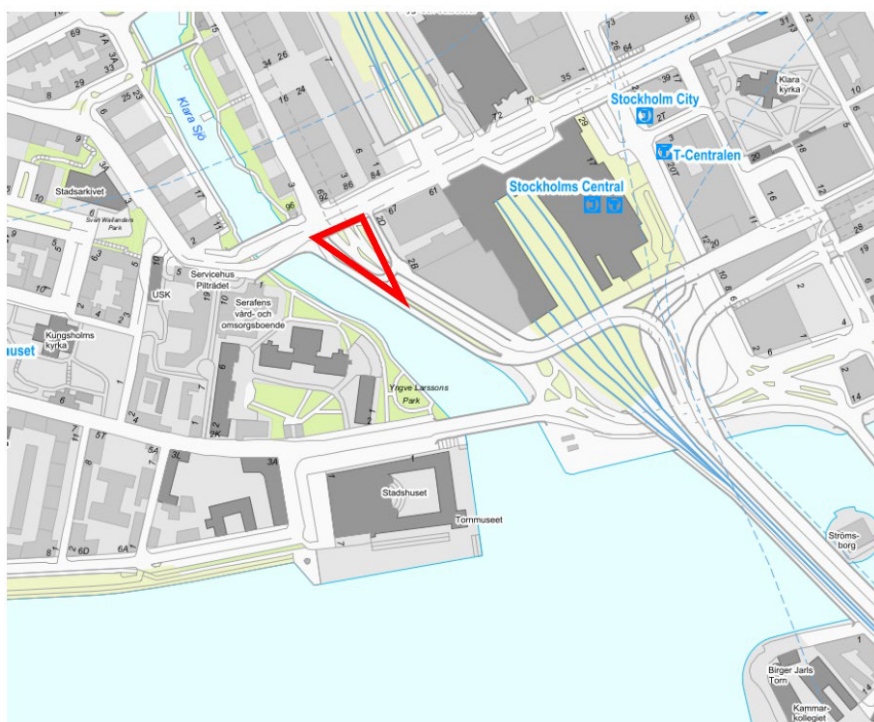


Samrådsredogörelse Detaljplan för Norrmalm 4:41 i stadsdelen Norrmalm, Dp 2017-02604



Stadsbyggnadskontoret

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

Innehåll

Inledning	3
Förslagets syfte och huvuddrag.....	3
Sammanfattning av samrådet	3
Föreslagna förändringar.....	4
Sammanfattade synpunkter	6
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	6
Allmänt om planförslaget	8
Arkitektur och gestaltning.....	10
Kulturmiljö	11
Park, natur och vatten.....	17
Trafik	20
Teknisk försörjning	29
Hälsa och säkerhet	32
Miljö- och klimataspekter	36
Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter	40
Övriga frågor	40
Remissinstanser utan synpunkter	41
Ej tillgodosedda synpunkter	41
Sammanvägt ställningstagande	42

Inledning

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till 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.

Sammanfattning av samrådet

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick mellan den 26 november 2024 och den 20 januari 2025. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen.

Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Fleminggatan 4, och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Vasastan-Norrmalm den 27 november samt i Svenska Dagbladet och Dagens Nyheter den 30 november 2024. Ett samrådsmöte hölls torsdag den 12 december 2024 i Tekniska Nämndhuset där cirka 30 personer närvarade.

Huvudsakliga synpunkter

Under samrådsperioden inkom det totalt 35 yttranden till stadsbyggnadskontoret. Dessa yttranden berörde framför allt markföreningar, trafik, stadsbild och kulturmiljö.

Från länsstyrelsen inkom synpunkter som bland annat berörde riksintresset för kulturmiljö, föreningar och dagvatten. Länsstyrelsen har i sitt yttrande framfört att de bedömer att en betydande miljöpåverkan med avseende på kulturmiljö, orsakat av planens genomförande, inte går att utesluta.

Från andra remissinstanser inkom synpunkter om bland annat stadsbild, arkitektur, trafik och markföreningar. Från de privatpersoner som yttrade sig under samrådsperioden så inkom synpunkter om fördelar med att utveckla platsen och vissa olägenheter för grannar.

Sammanvägt ställningstagande

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts i samrådet föreslår stadsbyggnadskontoret att förslaget ändras på följande sätt:

- I syfte att minska påverkan på siktlinjen från Blekholmsterrassen mot Stadshuset ska det studeras om kontorshusets västra fasad kan justeras något. För att fortsatt utnyttja det centrala läget på ett effektivt sätt föreslås att studera en utökning av byggnaden mot norr, öster och söder, utan att stadsbilden påverkas.
- Paviljongens höjd behöver studeras vidare för att säkerställa att den kan vara kvar utan att påverka siktlinjen mot Stadshustornet negativt.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att utredas vidare inför granskningen av detaljplanen:

- Den kulturhistoriska konsekvensbeskrivningen kompletteras med en vy mot Riddarfjärden sedd från bron över Klara sjö.
- Den kulturhistoriska konsekvensbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av eventuella kumulativa effekter som den närliggande detaljplanen för Centralstaden tillsammans med planförslaget kan medföra för riksintresset för kulturmiljön.
- Förslagets utformning kommer att regleras mer i detalj i plankartan och ett arkitekturprogram kommer att tas fram. I detta dokument ska tänkta materialval, färgsättning och byggnadens detaljering konkretiseras.
- Bullerutredningens trafiksiffror ska verifieras och frågan om tågpassager i högre hastigheter och eventuell påverkan på stomljud utredas.
- De föreslagna skyfallsåtgärderna ska beskrivas tydligare i planbeskrivningen och det ska utredas om dessa åtgärder även ska regleras i plankartan.
- Den föreslagna skyfallslösningen ska utredas vidare och samordnas med SVOA inom ramen för stadens systemhandling. I samband med detta ska det säkerställas att lösningen är genomförbar och har önskad effekt och att befintliga byggnader inte påverkas.

- En tydligare beskrivning och en motiverad bedömning av markens stabilitet inom planområdet ska tas fram och slutsatserna från denna föras in i planbeskrivningen.
- För att ge en mer komplett bild av föroreningssituationen ska kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och miljötekniska undersökningar av jord och grundvatten i och kring planområdet utföras. Med utgångspunkt i resultatet av de kompletterande undersökningarna ska analysen av åtgärdsbehov och val av åtgärdsmetod ses över och slutsatserna av detta beskrivas tydligt i planbeskrivningen.
- Belastningsberäkningarna för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten ska revideras.
- Dagvattenutredningen ska kompletteras med analyser av PFOS, antracen, kvicksilver och PCB och eventuellt behov av reviderade förslag till dagvattenrening beskrivas.
- Möjligheten att anlägga kajbalkonger längs den nya bryggan ska utredas.
- Kravet på en anöringsplats inom 10 meter från tömningskoppling, liksom behovet av att undvika gångfartsområden vid tömning, ska studeras vidare i det fortsatta arbetet och i samråd med SVOA.
- Framtagen trafikutredning kommer att uppdateras, där körspårsanalyser och belastningsberäkningar revideras. Förutsättningar för angöring och access på Blekholmsgatan samt dimensionerande fordon för respektive gatuavsnitt ska tydliggöras.
- Utformningen av gaturummet vid Klarabergsviadukten ska ses över i enlighet med RiGata Buss, i dialog med Region Stockholm. Synpunkter gällande hållplatsernas placering och längd beaktas i det fortsatta arbetet med utformningen av systemhandlingen.
- En kompletterande trafikanalys ska genomföras för att analysera planförslagets påverkan på riksintresset för kommunikationer. Slutsatserna ska föras in i både trafik-pm och planbeskrivningen. Staden avser även att föra en dialog med Trafikverket för att redovisa resultaten av den fördjupade analysen.
- Möjligheten att införa en planbestämmelse om vegetationsklädda tak ska utredas.
- En dialog ska föras med Ellevio gällande deras synpunkter om behovet av att skydda både befintliga och nya ledningar

genom u-område inom kvartersmark, särskilt vid projektering och utformning av förgårdsmark.

- Utred eventuella framtida behov av fjärrvärme och fjärrkyla i det fortsatta planarbetet.
- Studera behovet av lyftbord och angöringsplats för hämtfordon vid eventuell kärthantering från kaj.
- Studera brandposter och tillgänglighet för släckfordon i dialog med Storstockholms brandförsvär.
- De åtgärder som krävs för att hantera explosionsrisk ska beskrivas tydligare i planbeskrivningen och det ska utredas om dessa åtgärder även ska regleras i plankartan.
- Beakta behovet av förebyggande åtgärder för att förhindra sättningar, sprickbildningar och nedsmutsning av intilliggande fastigheter under genomförandet av planförslaget.
- Justera planbeskrivningens text om strandskydd så att bestämmelsen och texten om hur strandskyddets inträder blir korrekt.

Sammanfattade synpunkter

Nedan redovisas sammanfattningar av de synpunkter som inkom under samrådet ämnesvis. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne. Inkomna synpunkter i ärendet kan återfinnas på stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, på Flemminggatan 4.

Allmänt om samrådet och planprocessen

KLP framhåller i sitt yttrande en bristande dialog under planprocessens inledande skede. De poängterar att de inte informerades eller konsulterades i tid, vilket försvårat en konstruktiv diskussion och lett till att viktiga aspekter försumrats.

Vidare uttrycker KLP allvarliga farhågor om att detaljplanen inte uppfyller Plan- och bygglagen gällande avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen. Konsekvenserna för befintliga verksamheter och fastigheter i området, särskilt i Bangårdsposten 2, har inte utretts tillräckligt. Detta gäller framför allt de planerade förändringarna av trafikinfrastrukturen, inklusive förlängningen av Blekholmstunneln, och den förväntade negativa påverkan på trafikflödet och tillgängligheten. KLP anser att detaljplanen inte

tillräckligt beaktar befintliga bebyggelse-, äganderäts- och fastighetsförhållanden (PBL 4 kap. 36 §) och inte heller följer de hänsynstaganden som krävs enligt PBL. De menar att planen inte tar tillräcklig hänsyn till enskilda intressen och att konsekvenserna för Bangårdsposten 2 är oacceptabelt stora och negativa.

Norrmalms Hembygdsförening anser att Stockholms översiktsplanering är omodern och att det finns många lediga kontorslokaler i city.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Angående den bristande dialogen under planprocessens inledande skede, är stadsbyggnadskontoret medvetet om vikten av att etablera en konstruktiv kommunikation med berörda parter. Under arbetet med framtagandet av planförslaget har en dialog förts mellan staden och de berörda fastighetsägarna, bland annat KLP och ett flertal möten har hållits. Under samrådet har även ett riktat informationsmöte samt ett gemensamt platsbesök genomförts. Staden avser fortsatt att aktivt föra en öppen dialog med KLP för att säkerställa att deras synpunkter och perspektiv beaktas i den fortsatta planeringsprocessen.

I relation till avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen har stadsbyggnadskontoret noggrant arbetat för att skapa en balans i detaljplanen. Detta arbete inkluderar en noggrann bedömning av både allmänna och enskilda intressen enligt krav från Plan- och bygglagen (PBL). Kontoret bedömer att den aktuella detaljplanen utgör en rimlig avvägning som tar tillräcklig hänsyn till alla berörda aktörers intressen. Planförslaget möjliggör stora förbättringar för allmänheten och möjligheten att röra sig på platsen för gående och cyklister samtidigt som angöring och logistik till intilliggande fastigheter fortsatt bedöms fungera på ett acceptabelt sätt.

När det kommer till konsekvenserna för befintliga verksamheter och fastigheter i området, har det nya kvarteret utformats för att minimera negativ påverkan. Staden har lagt stor vikt vid att bevara viktiga funktioner som idag finns i det nedre planet längs Blekholmsgatan samt att säkerställa tillgång till lastkajerna genom strategiskt placerade byggnadselement.

Vidare har staden genomfört omfattande analyser av trafikinfrastrukturen och dess kapacitet för att hantera eventuella förändringar i trafikflöden. Blekholmsgatan bedöms kunna hantera de förväntade förändringarna utan att framkomligheten påverkas negativt. Staden strävar efter att säkerställa att alla trafiklösningar

är hållbara och funktionella för både de befintliga och kommande verksamheterna.

Staden uppskattar KLP:s värdefulla synpunkter och ser fram emot ett fortsatt dialog för att utveckla en plan som beaktar alla berörda intressen.

Gällande hembygdsföreningens synpunkt om behovet av fler kontorslokaler i City så bedömer stadsbyggnadskontoret att planområdets mycket centrala och kollektivtrafiknära läge motiverar en utveckling av fler arbetsplatser. Utvecklingen ligger i linje med översiktsplanens mål om att stärka den centrala stadens attraktionskraft.

Allmänt om planförslaget

Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning delar Skönhetsrådets och Kulturförvaltningens positiva inställning till att ersätta den befintliga biltrafiken med ett promenadstråk längs kajen.

Instanserna anser att en förlängning av Blekholmstunneln och en omvandling av Klarabergsrampen till strandpromenad skulle bidra till att visuellt avlägsna 1960-talets trafiklösningar från en central punkt i city, vilket bedöms positivt för kulturmiljön i Serafimerområdet. Instanserna ser också potentialen för en överdäckning och utveckling av området med ny bebyggelse, vilket skulle skapa möjligheter för verksamheter som gör kajområdet mer levande och attraktivt. Detta stämmer överens med **två privatpersoners** synpunkter, som välkomnar projektet och dess potential att förbättra området vid Klara sjö och Stadshuset. En av privatpersonerna uppmanar till en snar byggstart med tanke på de positiva effekterna, den nya bebyggelsens höga arkitektoniska kvalitet och den vackrare stadsbild som projektet förväntas skapa.

Skönhetsrådet avstyrker förslaget till detaljplan och önskar att byggnadens volym och placering omprövas för att säkerställa en harmonisk integration med den omgivande miljön.

YIMBY Stockholm menar att en högre byggnad inte bara skulle kunna erbjuda fler arbetsplatser och publika funktioner som restauranger och utsiktsplatser, utan även bostäder. Detta skulle bidra till ett mer levande och dynamiskt stadsliv även på kvällar och helger.

Jernhusen uppskattar ambitionerna i detaljplanen om att skapa en tillgänglig och trygg stadsmiljö.

Samfundet S:t Erik kritiserar i sitt yttrande att planförslaget tillåter en byggnad som till största delen består av kontorslokaler, vilket strider mot ambitionerna om en mer publik och integrerad bebyggelse i området. De begränsade publika ytorna på bottenplan, begränsade till en smal kaj, bedöms otillräckliga för att uppfylla planens ambitioner. Samfundet efterfrågar en tydligare plan för hur publika funktioner ska integreras i byggnaden och bidra till ett levande område. Planförslaget anses strida mot översiktsplanens målsättningar om blandade och levande områden, med en bra blandning av bostäder, arbetsplatser och service.

En berörd privatperson undrar om Stockholms stad har övergivit sin policy om en blandning av arbetsplatser och bostäder. Det nuvarande förslaget, med höga hus och fokus på kontor i City, upplevs som en osund miljö som leder till längre arbetsresor. **En annan privatperson** uppmanar stadsbyggnadskontoret att prioritera projektet och säkerställa en smidig övergång från planering till genomförande, så att de sociala och miljömässiga fördelarna kan realiseras så snart som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret uppskattar det starka stödet för planens ambitioner att skapa ett promenadstråk längs kajen och en tillgänglig och trygg stadsmiljö. Kontoret noterar den positiva inställningen till att visuellt avlägsna 1960-talets trafiklösningar och ser potentialen i att förlänga Klarabergsleden via Blekholmstunneln. Kontoret förstår önskan om en snar byggstart, men vill betona vikten av att följa planprocessen för att säkerställa ett väl genomarbetat och hållbart resultat.

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av Skönhetsrådets avstyrkande och synpunkter från övriga instanser gällande byggnadens volym och placering. Dessa frågor kommer att ses över och förslaget kommer i delar bearbetas inför kommande skede i planprocessen. Kontoret instämmer i att ett harmoniskt förhållande till den omgivande miljön är av stor vikt.

Stadsbyggnadskontoret har noterat önskemålet från YIMBY Stockholm om en högre byggnad med fler funktioner, inklusive bostäder. En högre byggnad skulle dock, enligt kontorets bedömning, upplevas som för dominerande i relation till Stadshuset och därmed påverka stadens siluett negativt. Möjligheten att utöver kontor och service även inrymma bostäder i byggnaden har utretts och bedöms utifrån ett övergripande ekonomiskt perspektiv inte vara gynnsamt för staden.

Stadsbyggnadskontoret uppskattar Jernhusens stöd för ambitionerna om en tillgänglig och trygg stadsmiljö.

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av Samfundet S:t Eriks kritik gällande bristen på publika ytor och den stora andelen kontorslokaler. Placeringen av Blekholmstunneln inom planområdet begränsar tyvärr möjligheten att flytta den del av restaurangen som kommer att placeras på kajnivå. Kontoret vill dock betona att restaurangverksamheten är en viktig del i att integrera publika verksamheter i planförslaget och bidra till att kajen levandegörs. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget ligger i linje med översiktsplanens mål om att stärka den centrala stadens attraktionskraft. De nya arbetsplatserna kommer tillsammans med de publika funktionerna bidra till att levandegöra stadsmiljön. Möjligheten att utöver kontor och service även inrymma bostäder i byggnaden har utretts och bedöms utifrån ett övergripande ekonomiskt perspektiv inte vara gynnsamt för staden.

Stadsbyggnadskontoret förstår önskan om en snar byggstart och kommer att prioritera projektet för att säkerställa en smidig övergång från planering till genomförande.

Arkitektur och gestaltning

Norrmalms hembygdsförening betonar att det ställs krav på en byggnad av hög arkitektonisk kvalitet för att förbättra helhetsverkan och attraktiviteten i stadsmiljön.

Föreningen föreslår att byggnaden utförs i material såsom sten, puts eller tegel för att förstärka fronten mot Klara sjö.

Samtidigt kritiserar föreningen de föreslagna djupa fönsternischerna, som de anser utgör ett främmande inslag och inte harmoniserar med den befintliga bebyggelsen. De menar att fasadens utformning är oharmonisk gentemot omgivningen och inte bidrar till en estetisk helhet.

Föreningen uppmanar till en fasadutformning som samspelar väl med den omgivande miljön för att skapa en attraktiv front mot vattenrummet.

Skönhetsrådet föreslår att balkongen som sträcker sig från cykelbron av estetiska skäl tas bort för att förbättra upplevelsen av byggnadsvolymen.

YIMBY Stockholm lyfter fram behovet av en modern och inspirerande arkitektur, som är modigare och mer i linje med

stadens ambitioner. De föreslår att man överväger mer småskaliga variationer i markplan, gröna tak, och utsiktsplatser för att skapa ett mer inbjudande stadsrum. De vill också att man tar hänsyn till vindförhållandena vid markplan för att säkerställa en behaglig upplevelse för besökare och boende.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret instämmer i Norrmalms hembygdsförenings och YIMBY Stockholms synpunkt om att den nya kontorsbyggnaden och paviljongen ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet som motsvarar platsens betydelse, harmonierar med omgivningen och bidrar till att göra stadsmiljön vackrare. Planförslaget har tagits fram genom ett parallellt uppdrag och bedöms vara väl gestaltat och utformat med hög arkitektonisk omsorg. Byggnadens utformning ska studeras vidare inför granskningen av detaljplanen och arkitekturen ska beskrivas mer utförligt i ett arkitekturprogram som ska tas fram. I detta dokument ska tänkta materialval, färgsättning och byggnadens detaljering konkretiseras. I detta arbete kommer hänsyn tas till de inkomna synpunkterna, inklusive arkitektoniska detaljer.

Kulturmiljö

Riksintresse för kulturmiljö/kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att platsen är möjlig att bebygga, utan att påtagligt skada riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården, men anser att planförslaget i sin nuvarande utformning innebär en risk för att påtaglig skada uttryck, såsom fronterna mot vattenrummen, utblickarna från gaturummen mot vattnet samt stadens historiska utbyggnadsfaser och viktiga landmärkesfunktioner som Stadshuset.

Länsstyrelsen motsätter sig kommunens bedömning av att vy 6 och 9 i konsekvensbeskrivningen för kulturmiljön skulle ha små negativa konsekvenser. De anser istället att föreslagna volymer, inklusive en paviljong, negativt påverkar möjligheten att uppleva stadens siluett och bryter sikten mot Stadshuset, vilket skadar dess roll som landmärke.

Länsstyrelsen anser att kommunen bör komplettera med en vy från bron över Klara sjö för att bättre bedöma planförslagets påverkan på riksintresset. Vyn behöver visa om Stadshuset och stadens siluett mot Riddarfjärden med Gamla stan, Riddarholmen och Södermalm är möjlig att fortsatt upplevas från Klarabergsviadukten och bron mellan City och Kungsholmen. De rekommenderar också att kommunen bearbetar planförslaget för att säkerställa att det inte

påtagligt skadar riksintresset och att den föreslagna paviljongen revideras så att översta våningen, som blockerar vyer mot Stadshuset, tas bort.

Länsstyrelsen påpekar att den nya bebyggelsen, tillsammans med Stockholm Waterfront och angränsande byggnader, bidrar till en viss skalförskjutning som påverkar Stadshusets monumentalitet i stadsbilden sett från Riddarholmen. De anser också att kommunen bör överväga att smalna av kontorsbyggnaden för att förbättra siktlinjerna söderut och minska skadan på riksintresset. Dessutom betonas vikten av att studera den föreslagna bebyggelsen i relation till kommande projekt för Centralstationen med avseende på kumulativa effekter för riksintresset för kulturmiljövården.

Kulturförvaltningen framför att aktuellt planförslag kan tillstyrkas då det endast medför en begränsad negativ påverkan på kulturhistoriska värden och i vissa avseenden tillför positiva värden.

YIMBY Stockholm ifrågasätter den konservativa inställningen till riksintresset för kulturmiljövård, som de anser hämmar stadens utveckling. De menar att en väl utformad, högre byggnad kan skapa en positiv dialog mellan stadens historiska lager och dess framtid, snarare än att representera en konflikt.

Norrmalms Hembygdsförening lyfter fram den del av riksintresset som utgörs av fronten mot vattenrummet och föreslår att fronten stärks genom att den nya byggnadens arkitektur bearbetas för att harmonisera bättre med omgivande bebyggelse och med vyn mot stadshuset från Blekholmsterrassen. De föreslår att den övre delen av paviljongen, som blockerar vyerna mot Stadshuset, bör tas bort.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De föreslagna byggnaderna får en central och synlig placering i direkt närhet till stadshuset vilket gör att de berörs av flera olika uttryck för riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Det är därför av stor vikt att byggnaderna utformas med hänsyn till stadsbilden och till hur de upplevs på långt och nära håll. I utarbetandet av planförslaget har ett flertal olika alternativ till utformning av den nya byggnaden studerats och en högre byggnad av den typ som YIMBY Stockholm föreslår bedöms inte vara lämpligt för platsen.

Med utgångspunkt i det genomförda samrådet bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget överlag är lämpligt för platsen och att de nya byggnaderna har utformats med stor hänsyn till riksintresset för kulturmiljön. De konsekvenser som planförslaget medför har analyserats och beskrivits i en

miljökonsekvensbeskrivning. Kontorshusets skala bedöms vara väl anpassad till omgivningen och byggnaden får endast begränsad påverkan på studerade vyer från Södermalm och Riddarholmen där stadshuset fortsatt är tydligt avläsbart. Att den nya byggnaden ger Waterfront building en ny inramning bedöms medföra vissa positiva konsekvenser.

Utifrån de synpunkter som framförts av Länsstyrelsen och Kulturförvaltningen gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att planförslaget påverkar vyn från Blekholmsterrassen mot stadshuset och de uttryck för riksintresset som denna representerar på ett alltför påtagligt sätt. För att minska denna påverkan kommer möjligheten att flytta kontorsbyggnadens västra fasad österut för att ge mer rymd kring stadshuset och öka den fria vyn från Klarabergsviadukten mot Riddarfjärden och Södermalm studeras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den föreslagna paviljongen bidrar positivt till stadsbilden då den tillför en lägre skala vid Klara sjö samt då dess publika innehåll bidrar till att levandegöra stadsmiljön och minska det upplevda avståndet mellan City och Kungsholmen. Samtidigt påverkar paviljongen genom sin placering och höjd utsikten från Blekholmsterrassen mot Stadshuset. För att minska paviljongens påverkan på riksintresset, som påtalats av Länsstyrelsen, ska paviljongens höjd studeras för att utreda om den kan vara kvar utan att påverka vyn från Blekholmsterrassen mot Stadshustornet negativt.

För att på ett tydligare sätt redovisa planförslagets eventuella påverkan på riksintresset kommer den kulturhistoriska konsekvensbeskrivningen inför granskningen av detaljplanen kompletteras med den vy mot Riddarfjärden sedd från bron över Klara sjö som Länsstyrelsen efterfrågar.

Den kulturhistoriska konsekvensbeskrivningen ska inför granskningen av detaljplanen även kompletteras med den beskrivning av eventuella kumulativa effekter som den närliggande detaljplanen för Centralstaden tillsammans med planförslaget kan medföra för riksintresset som Länsstyrelsen efterfrågat.

Fornlämningar

Länsstyrelsen har informerat om att planerade markåtgärder inklusive provtagningar i de lager som finns under vägkonstruktioner kräver tillstånd. Beroende på vad som finns kvar inom det aktuella området kan det bli aktuellt med arkeologiska åtgärder. I samband med borrhningar som görs av miljömässiga skäl kan Länsstyrelsen ställa krav på att arkeologer ska granska dessa prover.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har förmedlat informationen från Länsstyrelsen om eventuella behov av arkeologiska utredningar till exploateringskontoret som ansvarar för genomförandet av detaljplanen. Exploateringskontoret kommer ansöka om nödvändiga tillstånd inför kommande provtagningar i området.

Skala och stadsbild

Länsstyrelsen framför att den nya bebyggelsen, tillsammans med Stockholm Waterfront och angränsande byggnader, bidrar till en viss skalförskjutning som påverkar Stadshusets monumentalitet i stadsbilden sett från Riddarholmen.

Skönhetsrådet anser att byggnadens höjd, volym och placering behöver revideras. Byggnaden bör anpassas i höjd till Blekholmsterassens byggnader för att utgöra en mer diskret bakgrund till Stadshuset.

Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning framför att det är viktigt att utreda höjder, volym och placering av byggnaderna vidare för att säkerställa att de harmoniserar med Stadshuset och inte negativt påverkar siktlinjerna mot Riddarfjärden.

Samfundet S:t Erik ifrågasätter byggnadens höjd och volym i förhållande till dess omgivning, särskilt det närliggande Stadshuset.

Kulturförvaltningen bedömer att den föreslagna höga byggnaden möter upp den befintliga skalan i den omgivande miljön. Avtrappningen och paviljongen på Klarabergsrampen hanterar nivåskillnader visuellt. Det påpekar dock att den nya byggnaden kommer att reducera vyer från vissa vinklar.

YIMBY Stockholm avstyrker detaljplanen då de anser att byggnadens höjd på nio våningar är för låg för platsen. De anser att detta är en försummelse av en unik möjlighet att skapa ett nytt, modernt och ikoniskt landmärke i en central och strategiskt viktig del av Stockholm. Närheten till Centralstationen och kollektivtrafik gör platsen idealisk för en högre byggnad. De betonar att en högre byggnad vid vattnet både kan stärka Stockholms identitet som en

vattennära stad och fungera som ett modernt uttryck för stadens ambitioner.

En berörd privatperson undrar om Stockholms stad har övergivit sin policy om bebyggelse som trappas ner mot vattnet.

Norrmalms hembygdsförening har i sitt yttrande framfört att de anser att byggnadens höjd är lämplig i relation till den horisontella strukturen vid Klarabergsviadukten, vilket möjliggör en harmonisk integration med omgivningen.

En berörd privatperson framför att det föreslagna höga huset vid Klarabergsviadukten väcker oro, och det ifrågasätts om detta bör godkännas enbart för att möjliggöra en gångväg längs kajen.

Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning, Länsstyrelsen och Kulturförvaltningen uttrycker alla oro över att den nya bebyggelsen kan försämra siktlinjerna från Blekholmsterrassen mot Stadshuset och Riddarfjärden. Länsstyrelsen betonar att den föreslagna byggnadens volym och placering riskerar att påtagligt skada riksintresset genom att bryta sikten mot Stadshuset, medan Kulturförvaltningen, trots en generellt positiv bedömning av byggnadens skala, påpekar att vyerna från vissa vinklar kommer att reduceras. De rekommenderar vidare studier av byggnadens västra utbredning för att bevara viktiga siktlinjer från Blekholmsterrassen. Stadsdelsförvaltningen anser att höjder, volym och placering bör utredas ytterligare.

Länsstyrelsen påpekar att planförslaget riskerar att påtagligt skada riksintresset genom att påverka fronterna mot vattenrummen och Stockholms inlopp, utblickarna från gaturummen mot vattnet, och stadens historiska utbyggnadsfaser (årsringarna).

Skönhetsrådet, Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning, Norrmalms Hembygdsförening och Länsstyrelsen motsätter sig alla den föreslagna paviljongbyggnaden som de anser skymmer utsikten mot Stadshuset från Klarabergsviadukten. Skönhetsrådet, Norrmalms Hembygdsförening och Länsstyrelsen anser att paviljongen bör tas bort i gatunivån men att den publika lokalen vid kajen kan behållas.

YIMBY och Skönhetsrådet föreslår att möjligheten att riva Klarabergsviaduktens södra bro utreds. Detta skulle möjliggöra ett bredare kajplan, vilket skapar mer utrymme för rekreativa ytor och grönska längs kajen. Utvecklingen av denna del av Klarabergsviadukten skulle också bidra till en mer bilfri Klarabergsgata och skapa nya förutsättningar för kontorshuset. Den föreslagna förändringen skulle kunna ge ett större fotavtryck för kontorsbyggnaden, vilket möjliggör en lägre höjd och förbättrar gaturummet samt skapar en generösare kajpromenad.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Planområdet har ett centralt och synligt läge i direkt närhet till Stadshuset och det är därför viktigt att ny bebyggelse utformas med hänsyn till stadsbilden och till hur den upplevs på långt och nära håll. Den föreslagna bebyggelsen har i sin volym och skala anpassats till omgivningen på ett tydligt sätt genom att den större byggnaden har delats in i två volymer med olika höjd i syfte att knyta an till den varierande skalan på den intilliggande bebyggelsen. En högre del i nio våningar över gatunivån placeras mot Stockholm Waterfront och en två våningar lägre del bidrar tillsammans med den låga paviljongen till att sänka skalan mot Klara sjö.

Av framtagna vybilder framgår att byggnaden inordnar sig med den kringliggande bebyggelsen och bidrar till att rama in och trappa ner Stockholm Waterfronts höga skala mot Stadshuset och Klara sjö. Av samma vyer framgår att en högre byggnad på platsen, i enlighet med det som föreslås av YIMBY Stockholm skulle bli väldigt synlig och riskera att konkurrera med Stadshusets framträdande roll i stadsbilden. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget i sin nuvarande form innebär ett effektivt markutnyttjande, att kontorshusets höjd är lämplig för platsen och att dess skala är väl anpassad till stadsbilden i området.

Utifrån de synpunkter som framförts av Länsstyrelsen, Kulturförvaltningen och Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att planförslaget påverkar vyn från Blekholmsterrassen mot stadshuset och utsikten mot Riddarfjärden på ett alltför påtagligt sätt. För att minska denna påverkan kommer möjligheten att flytta kontorsbyggnadens västra fasad österut för att ge mer rymd kring stadshuset och öka den fria vyn från Klarabergsviadukten mot Riddarfjärden och Södermalm studeras.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att den föreslagna paviljongen bidrar positivt till stadsbilden då den tillför en lägre skala vid Klara sjö samt då dess publika innehåll bidrar till att levandegöra

stadsmiljön och minska det upplevda avståndet mellan City och Kungsholmen. Samtidigt påverkar paviljongen genom sin placering och höjd utsikten från Blekholmsterrassen mot Stadshuset. För att utreda om paviljongen kan vara kvar utan att påverka utsikten mot Stadshustornet negativt, som påtalats av Länsstyrelsen och flera andra remissinstanser, ska paviljongens höjd studeras vidare.

Förslaget att riva den södra delen av Klarabergsviadukten och bron över Klara sjö som föreslås av Skönhetsrådet och YIMBY Stockholm har inte utretts men bedöms vara kostsamt och medföra stora konsekvenser för det kringliggande gatunätet samt för tunneln under bron. På sträckan mellan Blekholmsterrassen och Nya Klarastrandskopplet bedöms större delen av gatans nuvarande sektion behövas för den trafik som kommer passera platsen. Med hänsyn till den djupa siktlinje som finns mellan Bolinderplan och Sergels torg, där gatan i stora delar kantas av ett jämnt fasadliv, bedöms det inte heller vara lämpligt att utöka den föreslagna byggnaden norrut in i Klarabergsviaduktens gaturum. Stadsbyggnadskontoret delar dock bilden av att gaturummet är brett och att bron har stora överytor som bör kunna nyttjas på ett bättre sätt.

Park, natur och vatten

Park

Kulturförvaltningen framför att eftersom området idag har få eller inga vistelsevärden, föreslås det att publika platser kan kompensera för förlusten av vyer, förutsatt att dessa utformas för att främja både vistelse och utsikt. Museet anser också att den planerade terrassen på byggnadens södra del ska vara tillgänglig för allmänheten.

Kajer

Samfundet S:t Erik, Skönhetsrådet och YIMBY Stockholm framförde olika synpunkter på kajens utformning, vilka alla kretsade kring behovet av ett bredare och mer attraktivt kajstråk. Skillnaderna låg främst i hur detta skulle uppnås. Samfundet S:t Erik fokuserade på bristen på vistelseplatser och den för smala kajbredden i förhållande till målen om ökade vistelsevärden, Skönhetsrådet betonade vikten av att flytta byggnaden längre ifrån kanalen för att skapa mer utrymme, medan YIMBY Stockholm föreslog specifika inslag som sittplatser, grönska och uteserveringar för att skapa ett mer inbjudande offentligt rum.

Norra Innerstadens stadsdelsförvaltning är positiva till att förslaget möjliggör en bättre koppling mellan Blekholmsstranden,

Klara Mälarstrand och Tegelbacken, vilket bidrar till ett sammanhängande vistelsestråk längs vattnet. Förvaltningen välkomnar den planerade bullerskärmen, som förväntas öka vistelsekvaliteten på kajen. De poängterar vikten av att tillgänglighetskraven uppfylls så att kajområdet blir lättillgängligt för alla.

Vidare betonas vikten av trygghetsaspekter i den fortsatta planeringen, särskilt med avseende på områden som i dagsläget bidrar till otrygghet, såsom ytan under Klarabergsviadukten och anslutande trapplopp ned mot Blekholmsstranden. Det framhålls att trygghetsperspektivet även måste beaktas vid gestaltningen av den långa muren längs kajen mot Stadshusbron.

Förvaltningen betonar också att det är viktigt att rusta upp kajen i enlighet med detaljplanens intentioner, trots att den ligger utanför planområdet. Detta skulle bidra till att skapa en trygg och trivsamt miljö.

Norrmalms Hembygdsförening anser att en långsgående brygga, lägre än kajnivån, kommer att öka attraktiviteten för kajpromenaden och förbättra cykelvägens funktion.

En berörd privatperson föreslår att kajen delvis sänks för att förbättra kontakten med vattnet. Dessutom rekommenderas att plantera träd vid vattnet för att skapa ett grönt stråk och förbättra helhetsintrycket från Stadshuset, vilket skulle gynna besökare och turister samt ge en trevligare atmosfär och inramning till kontorshuset.

En berörd privatperson anser att förslaget syftar till att omvandla den hårdexploaterade trafikmiljön till en mer människovänlig plats, vilket skulle skapa ett sammanhållet promenadstråk från Kungsbron till Stadshusbron. Den utvidgade parkytan vid Stadshusbron ses som en fin avslutning på detta stråk. Privatpersonen betonar vikten av att göra stråket livaktigt genom att erbjuda olika aktiviteter som bänkar, lekplatser, gym, och uthyrning av kajaker och cyklar, vilket skulle locka fler människor att vistas där. Den föreslagna träbryggan längs den befintliga kajen är även en uppskattad del av förslaget.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Kulturförvaltningens förslag om att kompensera för förlusten av vyer med publika platser som främjar både vistelse och utsikt. Terrassen ligger inom det som planeras bli

kvartersmark och allmänhetens tillträde kan inte garanteras, men övriga delar av kajstråket som idag inte används och fortsättningsvis kommer att ägas av staden kommer också att kunna nyttjas av allmänheten.

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av synpunkterna från Samfundet S:t Erik, Skönhetsrådet och YIMBY Stockholm gällande kajens utformning och behovet av ett bredare och mer attraktivt kajstråk. Staden bedömer att det mått om 5 meters fri passage längs kajen som planförslaget möjliggör är tillräckligt över den sträcka som det rör sig om. Placeringen av Blekholmstunneln begränsar möjligheten att bredda kajen ytterligare utan att omöjliggöra ett publikt innehåll i kontorshusets nedersta våning.

Stadsbyggnadskontoret noterar stadsdelsförvaltningens positiva syn på den förbättrade kopplingen mellan Blekholmsstranden, Klara Mälarstrand och Tegelbacken, samt vikten av att uppfylla tillgänglighetskraven och beakta trygghetsaspekter, särskilt under Klarabergsviadukten och längs muren mot Stadshusbron.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen om att upprustning av kajen utanför planområdet är viktig för att skapa en trygg och trivsamt miljö. Den planerade verksamheten som kommer att pågå dag och kvällstid kommer att öka tryggheten på platsen.

Upprustningen av resten av kajområdet kommer att leda till att den används mer och öka tryggheten, och staden planerar även för mer belysning.

Aktiviteten på kajen kommer främst att vara kopplad till byggnadens restaurang. Övriga delar som kommer att ägas av staden kommer främst att vara ett gångstråk, men kan ibland ha tillfälliga verksamheter som gatukök. Som tidigare nämnt kommer verksamheterna att öka vistelsen i området, vilket i sig kommer att påverka säkerheten positivt.

Stadsbyggnadskontoret noterar även Norrmalms Hembygdsförenings förslag om en längsgående brygga och privatpersoners förslag om att sänka kajen och aktiviteterna på den. Kontoret delar uppfattningen om att detta kan bidra till att omvandla trafikmiljön till en mer människovänlig plats och skapa ett sammanhållet och livaktigt promenadstråk. I planförslaget föreslås en något nedsänkt brygga komplettera kajen.

Vatten- och strandområden

Miljöförvaltningen föreslår att planerade bryggor utformas med kajbalkonger för att värna fisklivet i Mälaren.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på möjligheten att anlägga kajbalkonger längs den nya bryggan och förmedlar synpunkten vidare till exploateringskontoret som ansvarar för utformningen av bryggan.

Trafik

Motortrafik

Trafikkontoret framför att Blekholmstunnelns koppling mot Blekholmsgatan har varit en trafiksäkerhetsrisk, och dess borttagning vid förlängningen söderut är positivt ur tunnelriskperspektiv.

Trafikkontoret ser också positivt på att leveranstrafiken samlas på Blekholmsgatan, där två tydliga lastintag skapas, vilket förbättrar förutsättningarna för andra funktioner på den övre nivån och gör fastigheten oberoende av leveransvägar därifrån. Det är viktigt att denna förutsättning bevaras i det fortsatta arbetet med detaljplanen.

Jernhusen påpekar att det är otydligt hur körfälten är tänkta att utformas mellan Klara Mälarstrand och området under Klarabergsviadukten, samt hur vändplanen under bron ska användas av lastbilstrafik, inklusive transporter från Blekholmsgatan, den föreslagna byggnaden och Waterfront Kongress- och Hotells varutransporter.

Jernhusen undrar om den föreslagna utformningen med ett avsmalnande parti på den enda föreslagna dubbelriktade utfartsvägen är en fungerande lösning under högtrafik.

Klarabergshuset Invest anser att tillgängligheten till Blekholmsgatan bör förbättras. De ifrågasätter innebörden av att den norra in- och utfarten till Blekholmsgatan ska förbli oförändrad, inklusive att föreslagna körvägar inte verkar anpassade till nuvarande trafikförhållanden.

De protesterar mot förslaget om att enkelrikta Blekholmsgatan söderut. De påpekar att staden måste beakta Jernhusens planer på att bygga fyra nya kontorsbyggnader i Centralstaden, vilket kommer att öka trafikintensiteten på Blekholmsgatan.

KLP Hotell och kongress AB samt Radisson Hotel & Congress AB bedömer att planförslaget innebär omfattande förändringar av

körvägar, särskilt genom att avfarter mot Tegelbacken och Klarastrandsleden tas bort. Dessa förändringar kan försämra tillgången till Blekholmsgatan.

KLP framhäver att om Blekholmstunneln förlängs söderut, kan infarten till Blekholmsgatan från den södra delen, vid tunnelmynningen, komma att stängas för trafik i norrgående riktning. Detta skulle ytterligare försvåra möjligheterna för trafik att ta sig norrut. De påpekar att dessa trafikmässiga konsekvenser kan ha en betydande påverkan på verksamheten vid Bangårdsposten 2, som är starkt beroende av goda kommunikationsmöjligheter för transporter med lastbil.

Klarabergshuset Invest och KLP anser att det inte är förenligt med stadens miljö- och säkerhetstänkande att tung och lätt trafik ska behöva ta omvägar genom Kungsholmen och City för in- och utfart till Blekholmsgatan. De undrar även över lämpligheten i att ersätta nuvarande direkta kopplingar till Klarstrandsleden med mer komplicerade transportvägar på det lokala gatunätet och ifrågasätter hur dessa förändringar kan påverka trafikflödet, särskilt för de som kommer norrifrån.

Bostadsrättsföreningen Klara Strand uttrycker stark oro för att trafikflödet av tung trafik kommer att öka på Blekholmsterrassen till följd av detaljplanen. De ber därför staden att redovisa vilka åtgärder som man tänker vidta för att begränsa och minska den tunga trafiken på Blekholmsterrassen, med hänvisning till att den redan nu orsakar skador på deras fastighet.

Stockholm Vatten och Avfall framhäver att det är positivt att en plats för angöring av hämtfordon redan har planerats in. De påpekar att vid kärthantering från kaj bör det finnas ett lyftbord för att kunna lyfta ner kärl till markplan, eftersom de flesta hämtfordon inte kan hämta direkt från kajen.

Vidare betonar de vikten av att planeringen inkluderar en möjlig plats för tömning av fettavskiljare, särskilt om livsmedelslokaler etableras i byggnaderna. Det bör finnas en angöringsplats inom 10 meter från tömningskopplingen, och det är viktigt att hämtfordon undviker att köra på gångfartsområden eller liknande platser där oskyddade trafikanter vistas. Stockholm Vatten och Avfall rekommenderar även att kommunen kontakter dem för vidare dialog om dessa frågor om de blir aktuella.

Samfundet S:t Erik framför att de anser att den planerade ombyggnaden av trafikinfrastrukturen, inklusive överdäckning av Klarastrandsleden och flyttning av Klarasjörampen, innebär stora förändringar. Konsekvenserna av dessa förändringar för trafikflödet, tillgängligheten till fastigheter i området, och den omgivande miljön

är inte tillräckligt utredda i planförslaget. Samfundet uttrycker oro över potentiella negativa effekter på trafiksäkerheten och framkomligheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikkontorets synpunkter har noterats. Det är positivt att borttagandet av tunnelanslutningen bedöms som en förbättring ur trafiksäkerhets- och tunnelriskperspektiv.

Med anledning av Jernhusens synpunkter informerar stadsbyggnadskontoret att den föreslagna utformningen av Blekholmsgatan utgår från dagens förhållanden, där en liknande avsmalning redan existerar och fungerar även under högtrafik. Den nya avsmalningen förlängs något, men trafikflödet bedöms fortsatt ligga väl under den maximala kapaciteten för motsvarande sektion. Sammanfattningsvis gör Stadsbyggnadskontoret bedömningen att föreslagen utformning inte medför några kapacitetsproblem under maxtimestrafik.

Blekholmsgatan föreslås behålla sin nuvarande karaktär med mindre justeringar. Gatan kommer att vara dubbelriktad mellan Klara Mälarstrand och området under Klarabergsviadukten, där en vändmöjlighet för större fordon, såsom 12-meters lastbilar, planeras. Utformningen har tagits fram med hänsyn till befintliga verksamheters transportbehov och bedöms möjliggöra fungerande logistik för samtliga berörda aktörer, inklusive Waterfront Kongress- och Hotell. Detaljutformningen av gaturummet kommer att förfinas i det fortsatta planarbetet.

Med anledning av synpunkterna från Klarabergshuset Invest vill stadsbyggnadskontoret klargöra att Blekholmsgatan enligt planförslaget fortsatt är tänkt att vara dubbelriktad mellan Klara Mälarstrand och Klarabergsviadukten. Någon enkelriktning söderut föreslås alltså inte i denna del. Blekholmsgatan norr om Klarabergsviadukten utgörs av en gemensamhetsanläggning där trafiken idag är enkelriktad söderut.

Utformningen av Blekholmsgatan utgår från dagens förhållanden, med vissa justeringar för att förbättra trafikflödet och skapa vändmöjlighet för större fordon. Den föreslagna lösningen har tagits fram i samråd med övriga berörda aktörer och bedöms kunna tillgodose nuvarande och planerade verksamheters behov, inklusive en ökad trafikmängd till följd av utvecklingen inom Centralstaden.

Med anledning av inkomna synpunkter från KLP Hotell och kongress AB samt Radisson Hotel & Congress AB vill stadsbyggnadskontoret klargöra att planförslaget innebär vissa

förändringar i gatusystemet, men att tillgängligheten till Blekholmsgatan fortsatt säkerställs.

Det är korrekt att vissa på- och avfartslänkar mot Klarastrandsleden och Tegelbacken föreslås tas bort enligt trafikutredningen. Dessa förändringar syftar till att förbättra trafiksäkerheten och skapa en mer stadsmässig struktur med bättre förutsättningar för gång- och cykeltrafik samt en mer integrerad stadsmiljö.

För att möjliggöra planförslaget behöver Bleholmstunneln förlängas under den nya byggnaden cirka 80 meter söderut. Av tunnel- och trafiksäkerhetsskäl behöver de nya tunnelväggarna göras täta och den befintliga av- påfarten till Klarastrandsleden i norrgående riktning vid den södra tunnelmynningen tas bort. Trots att av- påfarten från Klarastrandsleden föreslås tas bort, kvarstår tillgängligheten till Blekholmsgatan. Enligt planförslaget kommer Blekholmsgatan fortsatt vara dubbelriktad mellan Klara Mälarstrand och Klarabergsviadukten, och en vändmöjlighet för större fordon, inklusive lastbilar, planeras in. Denna utformning har tagits fram med hänsyn till befintliga verksamheters transportbehov och bedöms tillgodose både nuvarande och framtida trafikbelastning – inklusive transporter till och från Bangårdsposten 2. Klarastrandsleden och Centralbron kommer kunna nås via det befintliga vägnätet vilket bedöms vara acceptabelt sett till mängden trafik som berörs. Möjligheten att i dialog med samfällighetsföreningen möjliggöra att Blekholmsgatans norra del kan nyttjas för dubbelriktad trafik och nyttja den norra av-påfarten till Klarastrandsleden ska diskuteras med berörda parter.

Med anledning av synpunkter från Klarabergshuset Invest och KLP vill stadsbyggnadskontoret klargöra att de förändringar som föreslås i planförslaget syftar till att skapa en mer säker, stadsmässig och sammanhängande trafikstruktur som prioriterar hållbara trafikslag. Detta ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi och övergripande mål om hållbar stadsutveckling och bedöms utgöra en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Det är korrekt att vissa direkta kopplingar till Klarastrandsleden föreslås tas bort, vilket kan medföra förändrade färdvägar för både tung och lätt trafik. Dessa åtgärder motiveras av behovet att minska antalet på- och avfarter till det högtrafikerade lederna, något som i sin tur bidrar till ökad trafiksäkerhet, förbättrad luftkvalitet och minskad bullerpåverkan i närområdet.

Med anledning av synpunkterna från Bostadsrättsföreningen Klara Strand vill stadsbyggnadskontoret tydliggöra att planförslaget inte syftar till att öka mängden tung trafik på Bleholmsterrassen.

Tvärtom har planförslaget utformats för att samla leverans- och servicetrafik till Blekholmsgatan, där två tydliga lastintag planeras för den föreslagna bebyggelsen. Detta förväntas minska behovet av att använda Blekholmsterrassen för transporter till och från fastigheterna i området.

Trafikutredningen visar att det inte bedöms finnas behov av att leda ytterligare tung trafik via Blekholmsterrassen. Den föreslagna utformningen av korsningen mellan Blekholmsterrassen och påfarten till Klarastrandsleden innebär en begränsad kapacitet vilket medför att mängden tung trafik på sträckan inte kan öka jämfört med nuläget.

Stadsbyggnadskontoret noterar SVOA:s synpunkter och instämmer i vikten av att säkerställa goda förutsättningar för avfallshantering inom planområdet. Det är positivt att en angoringsplats för hämtfordon redan finns planerad, och frågan om lyftbord vid eventuell hantering från kaj kommer att beaktas vidare i den tekniska detaljprojekteringen.

Stadsbyggnadskontoret delar också uppfattningen att en eventuell etablering av livsmedelsverksamheter bör föregås av planering för tömning av fettavskiljare. Kravet på en angoringsplats inom 10 meter från tömningskoppling, liksom behovet av att undvika gångfartsområden vid tömning, kommer att hanteras vidare i det fortsatta arbetet och i samråd med SVOA vid behov.

Stadsbyggnadskontoret noterar Samfundet S:t Eriks synpunkter och medskick kring de föreslagna förändringarna i trafikstrukturen. Den föreslagna överdäckningen av Klarastrandsleden och justeringarna av Klarasjörampen innebär viktiga stadsbyggnadsgrepp för att förbättra kopplingen mellan stadsdelar, skapa nya stadsmiljöer och minska barriäreffekter i området.

Framkomlighet och trafiksäkerhet har varit centrala aspekter i planeringen, och en trafikutredning har tagits fram som underlag till planförslaget. Denna utredning visar att de föreslagna förändringarna är genomförbara och bedöms kunna hantera såväl nuvarande som framtida trafikflöden i området.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret framför att de ser positivt på utvecklingen av platsen mot en mer stadsmässig riktning, vilket skapar potential för vistelse mot kajen genom att ta bort oanvända trafikkopplingar. Den nya gång- och cykelbron förtätar gång- och cykelkopplingarna i ett glest nät, vilket är viktigt med tanke på höjdnivåerna i Cityområdet. Trafikkontoret anser att bron är en viktig del av planförslaget.

Region Stockholm är positiv till den nya gång- och cykelbron och deltar gärna i dialog om utformningen för att säkerställa en god resenärsmiljö för de resenärer som rör sig mellan sjötrafiken och bytespunktens övriga delar.

Norrmalms Hembygdsförening och Region Stockholm uttrycker starkt stöd för de planerade förbättringarna av gång- och cykelinfrastrukturen. De uppskattar särskilt den utlovade gång- och cykelkontakten mellan Klarabergsgatan och kajområdet, inklusive den föreslagna trappan. Föreningen ser positivt på möjligheten att skapa en sammanhängande sträckning från Klara sjö ända bort till Järnvägsparken och Tegelbacken genom förbättrad kommunikation och bullerdämpning.

YIMBY Stockholm välkomnar planens ambitioner att förbättra tillgängligheten och stadsmiljön samt stärka kopplingen till vattnet. De ser positivt på att den överdimensionerade trafikstrukturen ifrågasätts och att gång- och cykeltrafik lyfts fram. De föreslår också en förbättrad koppling till Stockholm Waterfront genom gång- och cykelvägar längs Centralbron. De menar att detta skulle bidra till en mer sammanhängande stadsstruktur.

En berörd privatperson föreslår att det planerade huset flyttas för att ge utrymme för en separat cykelbana samt träd och grönska längs gångvägen för att förbättra luft- och miljö kvaliteten vid kajen. Sakägaren framhåller även att den planerade hissen mellan Klarabergsviadukten och kajen bör kunna rymma en cykel, och att en ramp bör inkluderas i trappan mellan gatunivån och kajen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret välkomnar Trafikkontorets positiva inställning till planförslagets inriktning mot en mer stadsmässig struktur och förbättrade möjligheter till vistelsemiljöer vid kajen. Den föreslagna gång- och cykelbron bedöms vara en viktig del i att stärka de öst-västliga kopplingarna i området

Staden har haft en god dialog med regionen och fortsätter gärna denna i befintliga forum kring utformningen av den föreslagna gång- och cykelbron.

Stadsbyggnadskontoret noterar Norrmalms Hembygdsförenings stöd för de planerade förbättringarna av gång- och cykelinfrastrukturen. Förslaget syftar till att stärka kopplingar i området och förbättra tillgängligheten mellan City och kajområdet. Den föreslagna trappan mellan Klarabergsviadukten och Klara sjö är en viktig del i detta sammanhang och kommer att skapa

möjligheten för en mer sammanhängande gång- och cykelsträckning längs vattnet, med förbättrad bullerdämpning och kopplingar till Järnvägsparken och Tegelbacken.

Stadsbyggnadskontoret noterar YIMBY Stockholms stöd för planens ambitioner att förbättra tillgängligheten och stadsmiljön samt stärka kopplingen till vattnet. Planförslaget syftar till att omvandla dagens trafikdominerade struktur till en mer stadsmässig miljö med ökad prioritet för gång- och cykeltrafik. Förslaget om att förbättra kopplingen till Stockholm Waterfront via gång- och cykelvägar längs Centralbron är intressant, men bedöms vara svårt att genomföra då det förutsätter komplicerade ombyggnationer av befintliga konstruktioner.

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkten om att flytta det planerade huset för att ge utrymme för grönska och en separat cykelbana. Planförslaget syftar till att förbättra tillgängligheten och stadsmiljön längs kajen. På grund av tunnälläge under mark finns dock begränsat utrymme för förändrad placering av bebyggelsen. Gång- och cykelvägar planeras i stället att utvecklas på den nya bron. Den planerade hissen placeras i anslutning till restaurangen och är avsedd för dess kunder, men möjligheten att anlägga en ramp i trappan har diskuterats under planarbetet och kommer att studeras vidare.

Kollektivtrafik

Region Stockholm förtydligar i sitt yttrande vilka busslinjer som trafikerar området i nuläget och i framtiden.

Regionen framför även synpunkter gällande vilka busshållplatser som påverkas av planförslaget samt vilka nya hållplatser som behövs och hur långa dessa bör vara.

Regionen påtalar att planförslaget innebär konsekvenser för bussarnas körvägar i området vilket kan göra trafiksystemet mindre robust. Regionen framför att de ser fördelar med att det nya gaturummet mellan Klara City View och Waterfront Congress Building kan nyttjas av busstrafiken. Utformningen av det nya gaturummet och Klarabergsviadukten bör utgå från RiGata Buss.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av Region Stockholms synpunkter rörande kollektivtrafiken i området. Detaljplanen syftar till att skapa ett mer stadsmässigt gaturum samtidigt som hänsyn tas till kollektivtrafikens funktion och behov.

Stadsbyggnadskontoret noterar Regionens önskemål om att det nya gaturummet mellan Klara City View och Waterfront Congress Building bör kunna nyttjas av busstrafik.

Vidare kommer utformningen av gaturummet och Klarabergsviadukten att ses över i enlighet med RiGata Buss, i dialog med Region Stockholm. Synpunkter om hållplatsers placering och längd tas också med i det fortsatta arbetet med utformningen av systemhandlingen.

Riksintresse för transporter

Trafikverket och Länsstyrelsen har framfört att det saknas en analys av planförslagets påverkan på den södergående trafiken på Klarastrandsleden, vilket gör att det inte går att utesluta att detaljplanens förändringar kan skada riksintresset. Särskilt behöver avfartsrampen mot Kungsbron studeras, så att den kan hantera den ökade trafiken utan att blockera den genomgående trafiken på Klarastrandsleden.

Region Stockholm betonar att bedömningarna av planförslagets påverkan på Klarastrandsleden bör inkludera påverkan söderut och beakta åtgärder mot Gullmarsplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden bedömer att planförslaget inte riskerar att påverka riksintresset för kommunikationer negativt i någon riktning. Möjlighet finns att se över utformningen av kömagasinen för att hindra tillbakablockering på den södergående avfartsramen mot Kungsbron. Inför granskningen av detaljplanen ska planförslagets påverkan på riksintresset analyseras i en kompletterande trafikanalys och slutsatserna från denna ska föras in i trafik-pm samt i planbeskrivningen. Staden avser även att föra en dialog med Trafikverket för att redovisa slutsatserna av den fördjupade analysen.

Angöring

I sitt yttrande framhåller **KLP** att angöringen via Blekholmsgatan redan idag är begränsad och att detaljplaneförslaget riskerar att ytterligare försämma situationen. Detta gäller särskilt kopplingarna till Klarastrandsleden, som kan bli betydligt mer begränsade.

KLP påpekar att den norra delen av Blekholmsgatan planeras att behålla sin funktion som enkelriktad söderut, men de uttrycker oro för att det kan ske ändringar som kan påverka kapaciteten negativt

vid Bangårdsposten 2. De påpekar även att eventuella förändringar av Nils Ericsons Plan kan leda till att angöringstrafiken tvingas flyttas ned till Blekholmsgatan, vilket skulle förvärra trafiksituationen.

Vidare framgår att den föreslagna utformningen av Blekholmsgatan kan försvåra inlastningsmöjligheterna till Bangårdsposten 2, särskilt med tanke på att lastbilar behöver backa in till lastkajerna, vilket hindrar trafikflödet. KLP bedömer att det finns en risk för kapacitetsbrist på Blekholmsgatan, särskilt i kombination med förändringar i Centralstationsområdet som inte blivit tillräckligt beaktade.

KLP ifrågasätter att trafikmängden i området kommer ligga på samma nivå som idag år 2040 trots att det föreslås mycket ny bebyggelse i området. De anser att konsekvenserna av de föreslagna förändringarna för tillgängligheten till fastigheten Bangårdsposten 2 är för stora och kommer att påverka verksamheten negativt. KLP menar att de föreslagna förändringarna av trafiken kan leda till tydliga negativa konsekvenser för konferensverksamheten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har tagit del av KLP:s synpunkter avseende tillgänglighet och angöring till Bangårdsposten 2 via Blekholmsgatan. Planförslaget innebär att den direkta kopplingen mellan Blekholmsgatan och Klarastrandsledens norrgående del tas bort, men sett till den begränsade mängden trafik som påverkas bedöms de alternativa körvägar som kvarstår vara acceptabla.

Det är riktigt att lastkajerna till Bangårdsposten 2 i dagsläget kräver backning, vilket påverkar flödet. Den föreslagna vändytan under viadukten är dimensionerad för att möjliggöra vändning för tunga fordon, vilket minskar behovet av att backa längre sträckor.

Vad gäller framtida förändringar i Centralstationsområdet är dessa ännu inte fastställda, men samordning sker med pågående planarbete för Centralstaden. Trafikmängden i området har modellerats fram till år 2040 och utgår från antaganden om förändrade resmönster, ett förbättrat kollektivtrafikutbud och minskad bilanvändning i centrala delar av staden – i enlighet med stadens övergripande trafikstrategi. Detta innebär att trafikmängden bedöms kunna bibehållas på ungefär samma nivå som idag, även med tillkommande bebyggelse.

Tillgänglighet och logistik för verksamheter såsom hotell och konferens i området är viktiga frågor som har beaktats i planarbetet

och samtliga funktioner bedöms fortsatt fungera även efter planförslaget genomförande.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

SVOA har framfört att de önskar fortsätta vara delaktiga i den systemhandling som exploateringskontoret upprättar för förslaget.

SVOA har även framfört synpunkter gällande u-områden och sektioner i plankartan.

SVOA framför att ett krav är att erforderliga tunga fordon för drift och underhåll behöver ha access upp till och under den befintliga Klarabergsviadukten söderifrån längs kajen och att kajkonstruktionen behöver vara dimensionerad för detta. Detta bör förtydligas i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret välkomnar att SVOA önskar fortsatt delaktighet i det pågående arbetet med systemhandlingar som upprättas av exploateringskontoret.

Gällande synpunkterna på u-områden och sektioner i plankartan kommer dessa att ses över i samråd med SVOA för att säkerställa att nödvändiga tekniska anläggningar får tillräckligt utrymme och rätt förutsättningar i planen.

Vad gäller kravet på att tunga fordon ska kunna ta sig fram för drift och underhåll upp till och under Klarabergsviadukten söderifrån längs kajen, så bedöms detta som en relevant synpunkt. Planbeskrivningen kommer därför att förtydligas för att klargöra att tillgänglighet för driftfordon ska säkerställas och att kajkonstruktionen ska dimensioneras i enlighet med detta behov.

Dagvatten

Miljöförvaltningen anser att dagvatten- och skyfallsfrågan är väl omhändertagen i planförslaget. Förvaltningen saknar dock en planbestämmelse avseende vegetationsklädda tak på plankartan, som möjliggör dagvattenhantering på taken.

SVOA påpekar att om det finns en separat utredning för allmän plats, så har de inte haft möjlighet att granska den.

SVOA föreslår att dagvattenutredningen kompletteras och förtydligas i vissa delar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att Miljöförvaltningen bedömer att dagvatten- och skyfallsfrågan är väl omhändertagen i planförslaget, vilket är positivt.

Synpunkten om att införa en planbestämmelse för vegetationsklädda tak kommer att övervägas inför kommande skede i planprocessen.

Stadsbyggnadskontoret noterar att SVOA inte haft möjlighet att granska en eventuell separat utredning för allmän plats. Då planområdet endast omfattar kvartersmark har ingen dagvattenutredning för den allmänna platsen tagits fram som underlag för detaljplanen. Vidare noteras synpunkten om behovet av komplettering och förtydligande av dagvattenutredningen. Detta kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet.

El/Tele

Ellevio informerar om att både befintliga och nya ledningar behöver skyddas av u-område inom kvartersmark, och anläggningarna ska beaktas vid projektering och arbete med förgårdsmark.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har noterat Ellevios synpunkter om att både befintliga och nya ledningar behöver skyddas genom u-område inom kvartersmark. Dessa behov beaktas i det fortsatta planarbetet, inklusive vid projektering och utformning av förgårdsmark. Frågan om ledningsskydd hanteras i samråd med berörda ledningsägare i det kommande genomförandeskedet. Dialog med Ellevio kommer att hållas för att säkerställa att deras anläggningar skyddas på ett tillfredsställande sätt.

Energiförsörjning

Enligt **Stockholm Exergi** finns det inga fjärrvärme eller fjärrkylaledningar inom planområdet. Det är viktigt att eventuellt behov av fjärrvärme- och/eller kyla fastslås under systemhandlingsarbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att Stockholm Exergi uppger att det i dagsläget inte finns några fjärrvärme- eller fjärrkylaledningar inom planområdet. Eventuella framtida behov kommer att hanteras i det fortsatta arbetet.

Avfallshantering

SVOA har framfört att vid kärthantering från kaj är det viktigt att ha ett lyftbord för att sänka kärl från gatuplanet till kajnivån, eftersom många hämtfordon inte kan hämta där. Planeringen bör också inkludera en plats för tömning av fettavskiljare om det byggs livsmedelslokaler.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar behovet av ett lyftbord vid eventuell kärthantering från kaj, då många hämtfordon inte kan hämta direkt från kajnivån. Behovet av lyftbord samt tillgången till en angoringsplats för hämtfordon kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Vidare noteras vikten av att se över en möjlig plats för tömning av fettavskiljare i det fall livsmedelsverksamheter etableras inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret har tagit hänsyn till frågan under planarbetet.

Räddningstjänst

SSBF noterar att det finns brandposter i området, men dessa är placerade på en annan gatunivå i förhållande till de planerade entréerna för delar av byggnaden. Detta kan leda till att slangdragning mellan uppställningsplatsen för släckfordon och brandpost kan bli antingen omöjlig eller avsevärt försvårad. SSBF uppmanar stadsbyggnadskontoret att ta kontakt för att diskutera denna fråga vidare i det fortsatta planeringsarbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkten om att befintliga brandposter är placerade på en annan gatunivå än de planerade entréerna för delar av byggnaden, vilket kan försvåra eller omöjliggöra slangdragning från uppställningsplatsen för släckfordon. Denna fråga kommer att studeras vidare i det fortsatta

planeringsarbetet, i dialog med SSBF för att säkerställa en ändamålsenlig lösning.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Miljöförvaltningen instämmer i trafikbullerutredningens bedömning av risken för stomljud och vibrationer från spårtrafiken vid Stockholms central. Miljöförvaltningen framhåller dock vikten av att förekomsten av tågpassager med högre hastigheter utreds vidare. Om sådana hastigheter kan förväntas, måste stomljud och vibrationer utredas vidare med mätningar. Resultaten av dessa mätningar avgör behovet av en stomljudsanpassad grundläggning.

Jernhusen framför att trafikbullerutredningens antaganden för vägtrafik och tågtrafik skiljer sig mellan den aktuella detaljplanen och detaljplanen för Centralstaden och undrar varför inte samma antaganden används i båda detaljplanerna. Det är också oklart vilken hastighet som används för tåg som ankommer till området söder om Klarabergsviadukten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Miljöförvaltningens och Jernhusens synpunkter gällande antagna trafiksiffror för motor- och tågtrafik. Vissa av de antagna trafiksiffrorna för biltrafik, t ex på Blekholmsterrassen, utgår i detaljplanen från att den föreslagna trafiklösningen nyttjas maximalt och därför skiljer sig siffrorna från nuläget. Inför granskningen av detaljplanen ska trafiksiffrorna verifieras och frågan om tågpassager i högre hastigheter och deras eventuella påverkan på stomljud utredas.

Risk

SSBF ser positivt på att en riskhanteringsplan har tagits fram samt att utredningen föreslår åtgärder för att säkerställa byggnadens konstruktion vid en eventuell explosion i Blekholmstunneln. De noterar dock att dessa åtgärder inte återspeglas i plankartan eller planbeskrivningen. SSBF framhäver vikten av att dessa skyddsåtgärder integreras i planhandlingarna i nästa skede för att säkerställa att de genomförs när detaljplanen antas och övergår till byggprojekt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar de framförda synpunkterna gällande brandförsvarets önskemål om att beskriva de föreslagna riskåtgärder som behöver vidtas avseende explosionsrisk på ett tydligare sätt i planhandlingarna. Inför granskningen av detaljplanen ska åtgärderna beskrivas tydligare i planbeskrivningen och det ska utredas om dessa åtgärder även ska regleras i plankartan.

Skyfall

Miljöförvaltningen anser att skyfallsfrågan kommer behöva studeras mer i detalj i det fortsatta planarbetet.

Länsstyrelsen påpekar att planförslaget ändrar avrinningsförhållanden och ökar vattenflödet mot Blekholmsgatan vid skyfall, främst pga. ett nyskapade instängt område under Klarabergsviadukten. Kommunen måste därför visa hur ett planerat drifttrum i detta område utformas för att klara ett 100-årsregn och utreda risken för skador på en närliggande byggnad. Dessutom krävs åtgärder för att förhindra ökad översvämningsrisk, vilka måste beskrivas i planbeskrivningen och eventuellt regleras i plankartan. Det behöver säkerställas att den föreslagna skyfallslösningen där nya dagvattenbrunnar föreslås anslutas till uppdimensionerade dagvattenledningar är genomförbar och att den kommer utföras i samband med genomförandet av detaljplanen.

SVOA påpekar att de inte har ansvar för avledning av skyfallsflöden, och det är viktigt att samplanera hur detta ska förankras, bekostas och vem som ansvarar för drift och underhåll. Förslaget angående uppdimensionering av ledningar har inte kommunicerats med SVOA och finns inte med i den systemhandling som hittills tagits fram, varför det behöver diskuteras vidare.

SVOA önskar att skyfallsutredningen förtydligas avseende områdets olika nivåer. Planerade avrinningsvägar visas endast för kvartersmark, och SVOA önskar att även allmän platsmark ingår i beskrivningen. Utredningen bör klargöras med en sammanställning av eventuella risker för befintliga och nya strukturer, inklusive det planerade drifttrummet under kontorshuset. SVOA frågar varför översvämnningen under Klarabergsviadukten bedöms vara oacceptabel samt om det finns risker för liv och hälsa eller kritisk infrastruktur, och de önskar en utförligare beskrivning av detta. De noterar också att ett förslag på systemlösning inte har funnits tillgängligt för granskning och att det är otydligt vilka ledningar och

brunnar som är befintliga respektive föreslagna. SVOA påpekar att det inte framgår om framkomligheten i Blekholmstunneln blir acceptabel efter planförslagets genomförande. De efterfrågar också information om eventuella behov av vidare utredningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsens och SVOA:s synpunkter gällande den föreslagna skyfallshanteringen. Utgångspunkten för detaljplanen är att genomförandet av planförslaget inte ska påverka omgivande bebyggelse negativt. Att Blekholmstunneln förlängs innebär att en ny lågpunkt uppstår under Klarabergsviadukten. Utan åtgärder kommer lågpunkten fyllas upp och svämma över mot Blekholmsgatan vilket skulle innebära en oacceptabel risk för befintliga fastigheter. För att undvika att lågpunkten svämmas över föreslås ett flertal nya dagvattenbrunnar anläggas och dagvattenledningar uppdimensioneras.

Inför granskningen av detaljplanen ska den föreslagna skyfallslösningen utredas vidare inom ramen för stadens systemhandling och i samband med detta ska det säkerställas att lösningen är genomförbar och har önskad effekt och att befintliga byggnader inte påverkas. I samband med att lösningen inarbetas i systemhandlingen ska den också samordnas med SVOA.

Det föreslagna driftsrummet under Klarabergsviadukten, som tas upp i Länsstyrelsens och SVOA:s yttrande, har utformats så att det inte påverkas om lågpunkten vid skyfall fylls upp med vatten. I plankartan regleras att bjälklag ska placeras över den högsta nivån på lågpunkten samt att eventuella utrymmen som anläggs under denna nivå ska utföras med vattentät konstruktion.

I Blekholmstunneln finns i nuläget lågpunkter som gör tunneln olämplig som räddningsväg vid skyfall. Genomförandet av planförslaget och dess föreslagna åtgärder bedöms medföra att djupet i lågpunkterna i tunneln minskar jämfört med nuläget.

Ras, skred och erosion

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver komplettera planbeskrivningen med en utförlig beskrivning och bedömning av markens stabilitet, samt förklara de motiv som ligger till grund för denna bedömning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskningen av detaljplanen ska en tydligare beskrivning och en motiverad bedömning av markens stabilitet inom planområdet tas fram och slutsatserna från denna föras in i planbeskrivningen.

Förorenad mark

Miljöförvaltningen anför att det krävs ytterligare utredningsarbete avseende risken för att flyktiga föroreningar sprids till framtida bebyggelse. Miljöförvaltningen instämmer med den sammanfattande bedömningen i miljö- och hälsoriskbedömningen till planen om att de övergripande åtgärdsmålen inte bedöms uppfyllas vid planerad markanvändning givet dagens föroreningssituation.

Miljöförvaltningen instämmer i bedömningen i miljö- och hälsoriskbedömningen om att det kan behövas kompletterande undersökningar för jord, grundvatten och porluft. Detta då befintligt dataunderlag är begränsat. Kompletterande undersökningar kan krävas för att komma fram till lämpliga åtgärder för att uppnå de föreslagna övergripande åtgärdsmålen.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver genomföra de geotekniska, hydrogeologiska och miljötekniska undersökningar som miljö- och hälsoriskbedömningen samt åtgärdsutredningen föreslår. Dessa behöver genomföras med tillräcklig detaljnivå för att beskriva relevanta förutsättningar samt för att kunna göra rätt bedömningar och riskvärdering gällande åtgärdsbehov inför val av åtgärdsmetod. Kommunen behöver klargöra föroreningssituationen för hela planområdet i både jord och grundvatten innan val av åtgärdsmetod.

Kommunens eget ställningstagande och bedömningar behöver framgå i planbeskrivningen. Eftersom kommunen har en villkorsbestämmelse på plankartan gällande markföroreningar behöver området vara utrett, så att kommunen kan säkerställa att föreslagna åtgärder ger tillräcklig effekt. Kommunen behöver även ange det åtgärds mål som säkerställer markens lämplighet för planerad markanvändning.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna från Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen gällande behovet av ytterligare utredningar avseende markföroreningssituationen i planområdet. För att ge en mer komplett bild av situationen ska kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och miljötekniska undersökningar av jord och

grundvatten i och kring planområdet göras. Med utgångspunkt i resultatet av de kompletterande undersökningarna ska analysen av åtgärdsbehov och val av åtgärdsmetod ses över och inför granskningen av detaljplanen ska slutsatserna av detta beskrivas tydligt i planbeskrivningen. När resultatet av de kompletterande utredningarna kommit avser staden föra en dialog med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen gällande slutsatserna av detta.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen anser att kommunen bör studera den föreslagna bebyggelsen med hänsyn till kommande projekt för Centralstationen och dess kumulativa effekter på det utpekade riksintresset för kulturmiljövården, vilket inte har bedömts i miljökonsekvensbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Inför granskningen av detaljplanen ska den kulturhistoriska konsekvensbeskrivningen kompletteras med en beskrivning av eventuella kumulativa effekter som den närliggande detaljplanen för Centralstaden tillsammans med planförslaget kan medföra för riksintresset för kulturmiljövården.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planområdet är ianspråktaget på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. För att kunna upphäva strandskydd i detaljplan krävs, utöver ett särskilt skäl, även att intresset av att ta området i anspråk ska väga tyngre än strandskyddet. Kommunen behöver förtydliga att intresset för att genomföra planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Planbestämmelsen på plankartan som upphäver strandskyddet hänvisar till planbeskrivningen. Planbeskrivningen anger fel bestämmelse i MB, 7 kap. 18 § istället för 7 kap. 18 c §. På sidan 39 i planbeskrivningen står att strandskydd återinträder när en detaljplan upphävs i samband med antagandet av en ny detaljplan. Lite längre ner framgår att strandskydd inträder när nuvarande detaljplan ersätts. I detta fall har det inte rått strandskydd tidigare, på grund av att planområdet varit planlagt innan det generella strandskyddet infördes, och därmed inträder strandskyddet och återinträder alltså inte.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är av så stort intresse att i enlighet med planförslaget utveckla planområdet för ny bebyggelse att det är motiverat att upphäva strandskyddet. Planförslaget bidrar till att uppfylla översiktsplanens mål om att stärka den centrala stadens attraktionskraft och möjliggör ett stort antal nya arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafikhärläge. Planförslaget bidrar även till att göra kajen och området vid vattnet mer tillgängligt och attraktivt för allmänheten vilket bedöms bidra till att uppfylla en del av strandskyddets syften.

Inför granskningen av detaljplanen ska bestämmelsen i planbeskrivningen justeras så att den blir korrekt och texten om när strandskyddet inträder ses över.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet och omgivningen är kraftigt förorenad i mark, grundvatten och sediment, inklusive indikationer på tjärföroreningar. Planerade markarbeten riskerar att sprida dessa föroreningar till Mälaren-Ulvsundasjön och Mälaren-Riddarfjärden, även mellan olika grundvattenmagasin. Anläggningsarbeten där tätare jordmassor ersätts med mer genomsläppliga kan skapa nya vägar för grundvattenspridning.

Länsstyrelsen ifrågasätter bedömningen av låg risk för föroreningsspridning, då grundvattenströmningen huvudsakligen går mot nordost. Då förorenad jord och grundvatten har påträffats sydväst om kända föroreningskällor (gasverk, bangård, kreosotfabrik), krävs ytterligare utredning av grundvattenflödet i sydvästlig riktning. Kontakten mellan det övre grundvattenmagasinet och Klara sjö ökar risken för spridning av föroreningar mellan grund- och ytvattnet.

Mätningar visar att halter av flera ämnen i grundvattnet överskrider både maximalt tillåtna halter och årsmedelvärden i recipienterna. Antracen, bly, PFOS och koppar, som alla har sämst statusklass, får inte öka i koncentration. Provtagningar utanför området visar höga halter av zink, PFOS och PFAS11. Länsstyrelsen ser en risk att befintliga föroreningar hindrar uppnåendet av god vattenstatus i recipienterna. Planerade pålnings- och schaktningsarbeten kan ytterligare försämra vattenstatusen och omöjliggöra nödvändiga sanerings- eller skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen ifrågasätter användningen av utspädningsberäkningar i miljö- och hälsoriskbedömningen för att bedöma risken för föroreningar i Mälaren-Riddarfjärden. För att bedöma risken för överskridande av maximalt tillåtna halter bör halten vid utsläppspunkten användas istället för utspädda halter i recipienten. Metoden för Ulvsundasjön accepteras, men för Riddarfjärden kräver Länsstyrelsen att kommunen använder samma metod och reviderar beräkningarna för utsläppen, då användningen av hela vattenvolymen i beräkningen lett till en kraftig underskattning av koncentrationen vid utsläppspunkten. Länsstyrelsen instämmer därför inte i slutsatsen att belastningen på Mälaren-Riddarfjärden är acceptabel.

Länsstyrelsen kräver att kommunen redovisar effekterna och konsekvenserna av de i åtgärdsutredningen föreslagna åtgärderna för att minska föroreningsbelastningen på recipienterna. Detta är en förutsättning för att bedöma hur planförslaget påverkar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Länsstyrelsen identifierar förorenat grundvatten som den största risken för spridning av föroreningar till recipienterna. Även länshållningsvatten under byggskedet och dagvatten utgör potentiella källor. Länsstyrelsen kräver att kommunen kompletterar dagvattenutredningen med analyser av PFOS, antracen, kvicksilver och PCB och vid behov reviderar förslagen till dagvattenrening.

För att bedöma föroreningssituationen och planförslagets konsekvenser kräver Länsstyrelsen att kommunen:

- Klargör föroreningssituationen i hela planområdet genom kompletterande jordprovtagning.
- Undersöker eventuell föroreningsspridning, exempelvis genom installation av grundvattenrör.
- Kartlägger hur föroreningar kan spridas via grundvatten med en hydrogeologisk undersökning.
- Utreder konsekvenserna av anläggningsarbetena och behov av skyddsåtgärder för att förhindra spridning av förorenade sediment och ytterligare försämring av recipienterna.

Miljöförvaltningen ifrågasätter tydligheten i miljö- och hälsoriskbedömningen gällande åtgärds målet för spridningen av föroreningar till recipienterna. Enligt förvaltningen är åtgärds målet inte tillräckligt för att undvika oacceptabel påverkan på vattenmiljön och att uppnå miljö kvalitetsnormer för recipienterna. Det betonas att åtgärds målet och utspädningsfaktorerna bör diskuteras vidare med miljöförvaltningen som tillsynsmyndighet. Utspädningen beräknas vara 160 000-270 000 gånger för

Riddarfjärden och 660-880 gånger för Ulvsundasjön, där miljöförvaltningen anser att dessa utspädningsfaktorer, särskilt för Riddarfjärden, är förhållandevis höga och kräver ytterligare diskussion.

Miljöförvaltningen anser att påverkan på sedimenten inte ska skjutas upp till vattenverksamhetsärendet. Planhandlingarna klagar inte tillräckligt huruvida de planerade arbetena i de förorenade sedimenten kan medföra risk för spridning av föroreningar i vattenförekomsten, vilket kan göra det svårt att uppfylla miljökvalitetsnormerna för vatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna från Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen gällande risken för oacceptabel påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten i de berörda recipienterna. Kontoret instämmer i att det finns behov av ytterligare utredningar avseende markförorenings- och grundvattensituationen i området. För att ge en mer komplett bild av situationen ska kompletterande geotekniska, hydrogeologiska och miljötekniska undersökningar av jord och grundvatten i och kring planområdet göras. Med utgångspunkt i resultatet av de kompletterande undersökningarna ska analysen av åtgärdsbehov och val av åtgärdsmetod ses över och inför granskningen av detaljplanen ska slutsatserna av detta beskrivas tydligt i planbeskrivningen. När resultatet av de kompletterande utredningarna kommit avser staden föra en dialog med Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen gällande slutsatserna av detta.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkterna från Länsstyrelsen och Miljöförvaltningen gällande åtgärds målet och utspädningsfaktorerna för påverkan på recipienterna. Med utgångspunkt i resultatet av de kompletterande utredningar som ska genomföras kommer belastningsberäkningarna för påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten revideras inför granskningen av detaljplanen.

Inför granskningen av detaljplanen ska dagvattenutredningen kompletteras med analyser av PFOS, antracen, kvicksilver och PCB och eventuellt behov av reviderade förslag till dagvattenrening beskrivas.

Stadsbyggnadskontoret noterar synpunkten från Miljöförvaltningen gällande att påverkan på sedimenten i samband med byggnationen behöver beskrivas redan under planprocessen och inte skjutas upp till vattenverksamhetsärendet. Med utgångspunkt i de kompletterande utredningar som ska genomföras kommer en tydligare riskbedömning och beskrivning av tänkbara åtgärder kunna göras inför granskningen av detaljplanen. En mer detaljerad

process avseende detta sker dock i samband med den ansökan om vattendom som kommer göras inför genomförandet av detaljplanen.

Miljökvalitetsnormer för luft

Miljöförvaltningen bedömer att planförslaget kan accepteras ur luftkvalitetssynpunkt, eftersom överskridanden av miljökvalitetsnormer för PM10 sker där människor inte vistas eller där normerna inte gäller. Det är viktigt att säkerställa att människor inte vistas stadigt där PM10-normerna överskrids.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret noterar att miljöförvaltningen bedömer att planförslaget är godtagbart avseende luftkvalitet. Den del av planområdet där normer avseende PM10 inte klaras ligger i den nedre nivån på platser där människor inte vistas stadigvarande.

Olägenheter för privatpersoner och övriga intressenter

En privatperson uttrycker att det föreslagna byggprojektet kommer att skugga stora delar av det område som används dagligen, vilket upplevs som en betydande olägenhet på grund av dess placering. Privatpersonen anser att en alternativ placering av fastigheten för att minimera störningar för grannarna bör övervägas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkten om att den föreslagna bebyggelsen upplevs orsaka skuggning och olägenhet för närboende. Skuggstudier har tagits fram som en del av planförslaget och bedömningen är att den föreslagna bebyggelsens påverkan på omgivningen är acceptabel och endast under delar av dagen skuggar olika byggnader och platser i omgivningen. Den påverkan som planförslaget innebär bedöms vara acceptabel sett till platsens centrala läge och den täta stadsmiljön i området.

Övriga frågor

WFB Stockholm Management AB kräver att förebyggande åtgärder vidtas för att förhindra sättningar, sprickbildningar och nedsmutsning av deras fastighet under byggprojektet. De begär att relevanta delar av fastigheten förbesiktigas och dokumenteras innan arbetet påbörjas, för att kunna fastställa eventuella skador orsakade

av projektet. WFB förväntar sig att eventuella skador eller nedsmutsning åtgärdas professionellt och utan dröjsmål, och att de hålls skadeslösa för eventuella kostnader.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret har noterat synpunkten om behovet av förebyggande åtgärder för att förhindra sättningar, sprickbildningar och nedsmutsning av intilliggande fastigheter under genomförandet av byggprojektet. Frågor om eventuell påverkan på omkringliggande byggnader hanteras inom ramen för det kommande genomförandeskedet och entreprenadarbetet. Förbesiktning och dokumentation av närliggande fastigheter är en etablerad del av detta arbete vid behov. Eventuella skador som uppstår till följd av byggnation regleras i enlighet med gällande lagstiftning. Synpunkten vidarebefordras till exploateringskontoret som ansvarar för genomförandet.

Remissinstanser utan synpunkter

Följande remissinstanser har lämnat synpunkter utan erinran:

- Skolfastigheter i Stockholm AB
- Sjöfartsverket
- Swedavia

Ej tillgodosedda synpunkter

De huvudsakliga synpunkterna som inkommit under samrådsperioden som ej tillgodosetts är:

- Synpunkter från Skönhetsrådet om att sänka byggnadens höjd.
- Synpunkt från YIMBY om att öka byggnadens höjd.
- Synpunkt från YIMBY med flera om att inrymma bostäder i planförslaget.
- Synpunkt från Norrmalms hembygdsförening om att avvakta med planering av fler kontor i City.
- Synpunkter från Länsstyrelsen med flera om att ta bort paviljongens övre våning mot Klarabergsviadukten.
- Synpunkter från Skönhetsrådet med flera om att bredda kajen mot Klara sjö.

- Synpunkter från KLP och Klarabergshuset Invest AB om att förändra trafiklösningen i anslutning till Blekholmstunneln och Klarastrandsleden.

Sammanvägt ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret ser positivt på planförslaget som möjliggör nya arbetsplatser i ett centralt och kollektivtrafikhärläge, förbättrade kopplingar och rörelsemöjligheter för gående och cyklister samt nya attraktiva mötesplatser längs kajen mot Klara sjö.

Detaljplanen bidrar till att uppfylla översiktsplanens mål om att stärka den centrala stadens attraktionskraft och inriktningen i program för City om förbättrade offentliga miljöer och ökad tillgänglighet till vattnet.

Den nya byggnaden ska utföras med en hög arkitektonisk kvalitet och aktiva bottenvåningar och bidra till en vackrare, mer sammanhängande och levande stadsmiljö. Planförslaget har i sin utbredning och volym anpassats till stadsbilden och till riksintresset för kulturmiljön. I anslutning till planområdet möjliggörs en ny gång- och cykelbro, en bullerskärm och brygga längs kajen samt en ny park vid Stadshusbron. Planförslaget förutsätter att Blekholmstunneln förlängs under den nya byggnaden och att av- och påfartsramper till Klarastrandsleden tas bort eller flyttas.

I samrådet har ett flertal remissinstanser och sakägare yttrat sig positivt om planförslaget och om möjligheten att utveckla platsen men framfört synpunkter gällande påverkan på stadsbilden och riksintresset för kulturmiljö, påverkan på trafik och logistik samt behov av ytterligare utredningar avseende bland annat markföroreningar och miljö kvalitetsnormer för vatten.

Från de inkomna synpunkterna har ett antal intressekonflikter kunnat identifieras. Möjligheten att utveckla platsen med ny bebyggelse och bättre kopplingar för gående och cyklister står i konflikt med önskemålet om att bibehålla nuvarande tillgänglighet till Klarastrandsleden för biltrafik. Förslaget om att bebygga platsen på ett sätt som nyttjar marken effektivt står i konflikt med påverkan på stadsbilden och riksintresset för kulturmiljön. Den föreslagna paviljongen som levandegör stadsmiljön vid brofästet mot Kungsholmen står i konflikt med önskemålet om att bibehålla nuvarande utsikt mot Stadshuset och Riddarfjärden.

Med utgångspunkt i de synpunkter som framförts i samrådet bedömer Stadsbyggnadskontoret att den nya byggnaden och paviljongen behöver bearbetas för att inordna sig bättre i stadsbilden och minska påverkan på riksintresset för kulturmiljön.

Kontoret bedömer även att frågor gällande trafik, markföreningar och miljökvalitetsnormer för vatten behöver utredas vidare.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna förändringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och att slutligt planförslag upprättas och ställs ut för granskning.

Maria Sahlstrand
Enhetschef

Martin Styring
Stadsplanerare