



Handläggare: Peter Granström  
Region Innerstad  
Markbyrån  
Tel: 508 265 12  
e-mail: [peter.granstrom@gfk.stockholm.se](mailto:peter.granstrom@gfk.stockholm.se)

2005-03-17

Dnr: 05-512-252

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

**Ändrad detaljplan för fastigheten Blekholmen 3 inom stadsdelen  
Norrholm. Remiss av planförslag.**

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och återopar kontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på förslag till ändrad detaljplan inom fastigheten Blekholmen 3 i stadsdelen Norrholm, S-Dp 2001-16924-54.
2. Ovanstående beslut justeras omedelbart.

Göran Gahm  
T f

Bertil Strid  
St f

Anders Berglund

**SAMMANFATTNING**

Kontoret har fått förslag till ändrad detaljplan för fastigheten Blekholmen 3 inom stadsdelen Norrholm på remiss. Fastigheten ägs av Jernhusen Blekholmen AB. Förslaget innebär att ett av fastighetens befintliga kontorshus byggs på med tre våningar, medan det andra rivs och ersätts av ett nytt hus som innehåller både kontor och bostäder. Vidare innebär planförslaget att lastgatan Blekholmogatan däckas över med ett planterbart bjälklag, samt att en ny allmän gata läggs ut på en överdäckning mellan fastighetens byggnader och bangårdsområdet. Kontoret ser positivt på den föreslagna ombyggnaden, men anser inte att det är motiverat att staden anlägger en ny allmän gata förrän även bangårdsområdet däckas över. Skulle den allmänna gatan byggas förutsätter kontoret att Jernhusen står för hela anläggningskostnaden. Planförslaget bedöms därför varken medföra några inkomster eller utgifter för staden.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett förslag till ny detaljplan för kontor, bostäder mm inom fastigheten Blekholmen 3 i stadsdelen Norrmalm. Remissen skall besvaras senast 2005-04-11.

Fastigheten ägs av Jernhusen Blekholmen AB. Gällande detaljplan från 1979 anger användningen järnvägstrafik och därmed samhörigt ändamål. Fastigheten är bebyggd med två hus, vilka idag är ihopbyggda. Det södra, Hus G, uppfördes 1946. Undre delen av det norra, Hus H, är från 1960-talet, medan de översta sex våningarna uppfördes under 1980-talet. Byggnaderna används idag som kontor för olika företag. Våningarna under gatuplanet disponeras bland annat av Posten och Trafikrestauranger samt för truckuppställning och annan service för stationsområdet.

Fastigheten ingick tidigare i programutredningen för Västra City. Stadsbyggnadskontoret påbörjade arbetet med den nu aktuella detaljplanen år 2002.

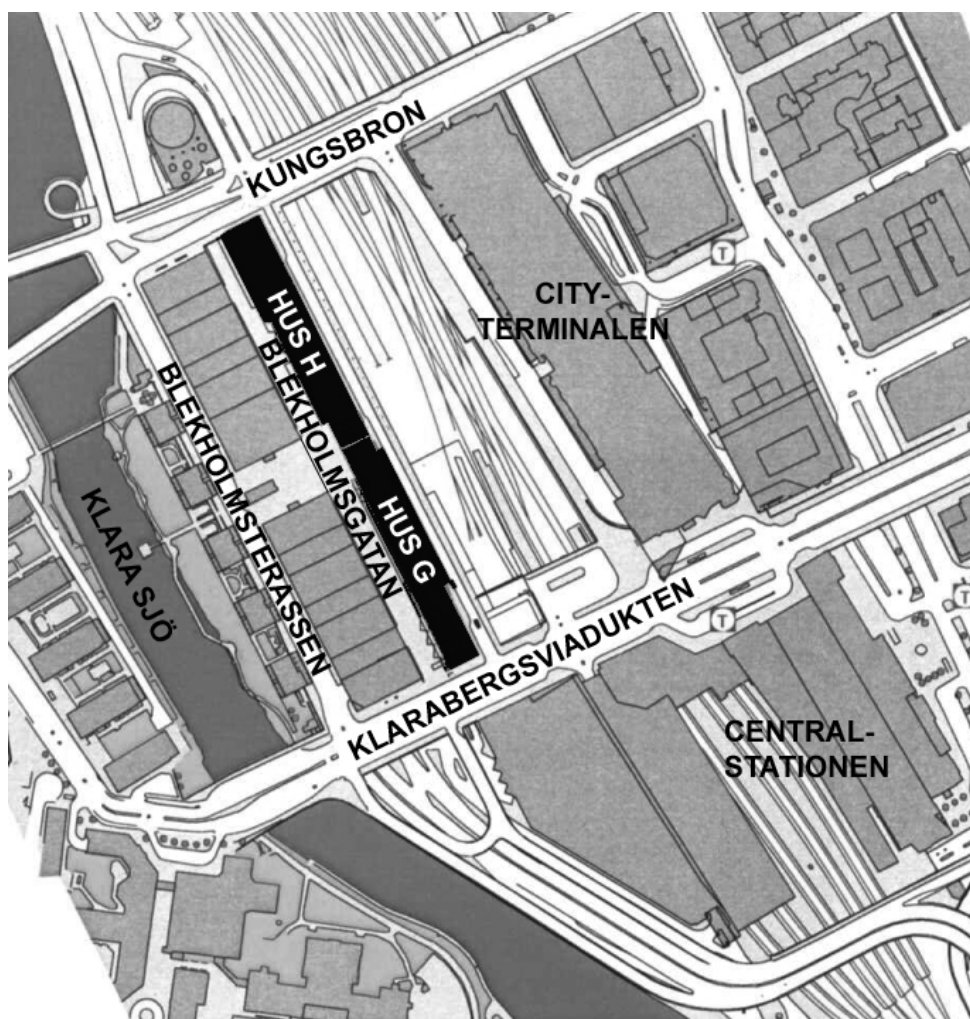


Fig 1. Översiktskarta. Byggnader inom fastigheten Blekholmen 3 markerade med svart.

## Tidigare beslut

Följande beslut har hittills fattats i ärendet:

SBN 1999-02-25: Beslut att påbörja programarbete (Västra City)

GFN 2000-03-28: Programremiss (Västra City)

SBN 2002-02-07: Start-PM, beslut att påbörja planutredning för Blekholmen 3

## Detaljplaneförslag

### Planförslagets syfte

Planens syfte är att möjliggöra en utveckling av fastigheten Blekholmen 3 genom en om- och tillbyggnad av befintliga byggnader, så att de anpassas till dagens behov och passar in i ett framtida utbyggt Västra City med en överdäckning av intilliggande bangårdsområde.

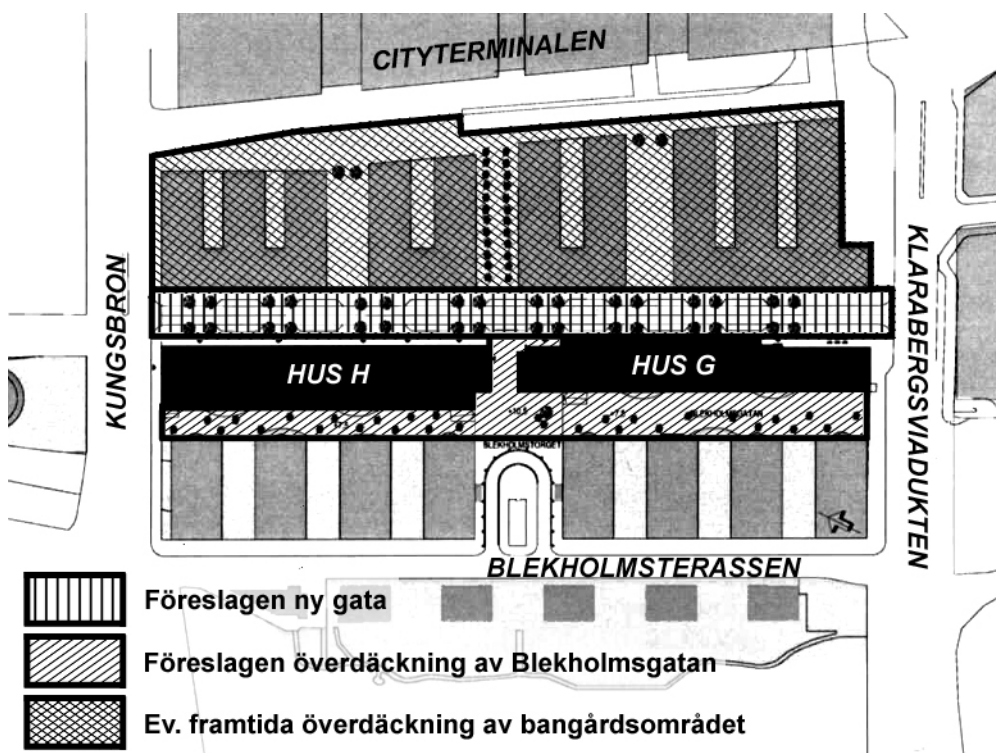


Fig 2. Situationsplan över planförslaget.

### Föreslagna om- och tillbyggnader

Hus G föreslås byggas på med tre våningar. Bottenvåningen byggs om till butikslokaler. Hus G får efter ombyggnaden åtta våningar över gatunivån, varav de två översta är indragna.

De delar av Hus H som är belägna över gatuplanet rivs, och ersätts med en ny byggnad. Bottenvåningen föreslås innehålla butikslokaler. Den nya byggnaden kommer huvudsakligen att innehålla kontor, men måste innehålla minst 6 000 m<sup>2</sup> BTA bostäder (ca 60 lägenheter, med största sannolikhet bostadsrätter). Bostäderna föreslås antingen förläggas till en egen huskropp, närmast Hus G, eller till en smalare egen huskropp och till de tre översta våningarna på kontorsdelen. Kontorsdelen föreslås få sju våningar över

gatuplanet, medan bostadsdelen föreslås få nio våningar. En eventuell kombination av kontors- och bostadshus föreslås få åtta våningar.

Mellan det ombyggda Hus G och det nybyggda Hus H föreslås en tio meter bred gränd. Gränden föreslås bindas samman med Blekholmstorget genom att delar av den nedsänkta lastgatan Blekholmsgatan däckas över med ett körbart bjälklag. Planen medger vidare att övriga delar av Blekholmsgatan däckas över med ett planterbart terrassbjälklag, detta för att få bort buller från lastgatan och därmed skapa en tyst sida för bostäderna.

### *Trafik*

I planen föreslås att befintlig terrass mellan byggnaderna och bangårdsområdet rivs och ersätts med en 19 meter bred körbar överdäckning. På överdäckningen föreslås en ny allmän gata läggas ut. Förutom byggnaderna inom fastigheten skall gatan även försörja de byggnader som kan komma att uppföras på en framtida överdäckning av bangårdsområdet. Planen medger att överdäckningen byggs under med tre-fyra garagevåningar. Detta garage skall även täcka parkeringsbehovet för bebyggelse på en eventuell framtida överdäckning av bangården.

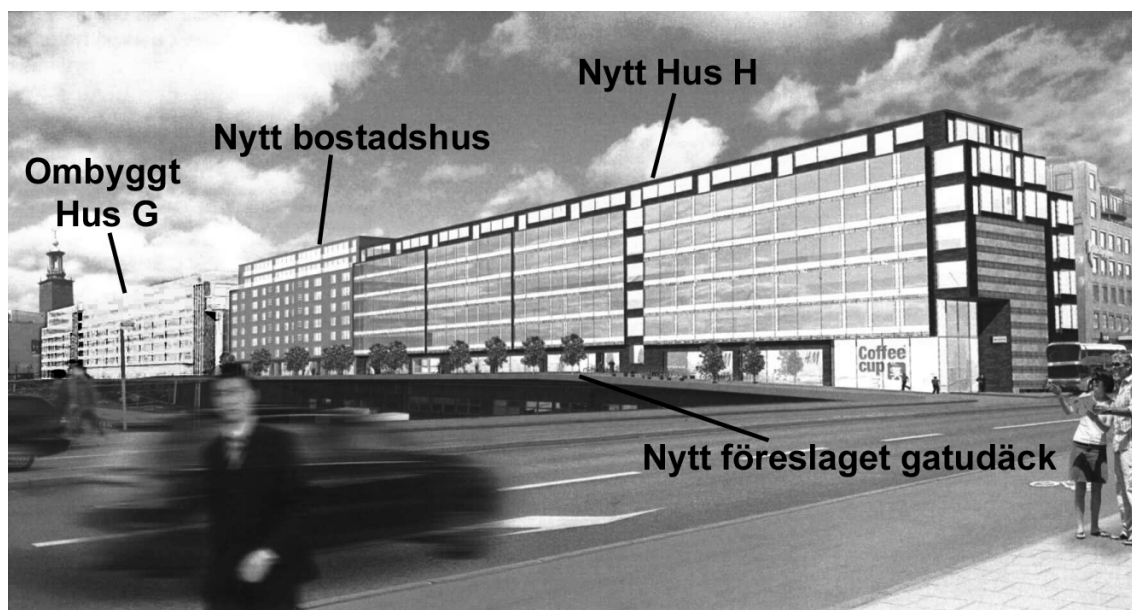


Fig 3. Illustration över planförslaget, sett norrifrån från Kungsbron. Illustration: Strategisk Arkitektur.

### *Service och kommunikationer*

Med ett läge alldeles intill Stockholms centralstation, Cityterminalen och T-banestation T-Centralen, har fastigheten mycket god försörjning när det gäller allmänna kommunikationer. Fastigheten ligger dessutom intill Klarastrandsleden och inom gångavstånd från de stora butiksstråken i City.

### **Tillgänglighet**

Entréer föreslås förläggas i nivå med den nya gatan och i sådana lägen att de kan nås med bil. Parkeringsplatser för rörelsehindrade kan anordnas på gatan i anslutning till byggnaderna eller i garage.

Planförslaget har granskats av kontorets tillgänglighetsprojekt. Synpunkter redovisas nedan under rubriken Kontorets synpunkter och förslag.

### **Miljökonsekvenser**

Planförslaget innehåller ett antal miljö- och säkerhetsproblem, som kommer att utredas vidare innan planförslaget ställs ut.

#### *Trafikbuller*

Byggnadernas fasader utsätts idag för buller från alla håll. Fasaderna mot järnvägsområdet utsätts för ekvivalenta ljudnivåer i storleksordningen 60-70 dB(A), gavlarna mot Kungsbron och Klarabergsviadukten i storleksordningen 70 dB(A), fasaderna mot lastgatan Blekholmsgatan i storleksordningen 55-60 dB(A). Enligt de preliminära studier som utförts kan en s.k. tyst sida för bostäderna (<55 dB(A)) antagligen tillskapas om lastgatan helt eller delvis däckas över.

#### *Elektriska och magnetiska fält*

Hur närheten till järnvägen påverkar de nya bostäderna har ännu inte utretts. I miljökonsekvensutredningen för det intilliggande kvarteret Bangårdsposten framgår dock att det av staden tillämpade årsmedelvärde 0,2 mT inte överskrids.

#### *Luftföroreningar*

Enligt Luftvårdsförbundets beräkningar bedöms inte byggnaderna vara utsatta för luftföroreningar som överstiger gällande miljö kvalitetsnorm avseende kväveoxid för utomhusluft år 2006. Viss risk för överskridande föreligger dock i gaturummet mot Kungsbron. Risk för överskridande av gränsvärdet för partiklar föreligger vid gavlarna mot Kungsbron och Klarabergsviadukten.

#### *Stadsmiljö*

Den föreslagna öppningen mellan Hus G och H och utbyggnaden av Blekholmstorget ger en gångmöjlighet ner till Blekholmsstranden och Klara Sjö, vilket enligt stadsbyggnadskontoret innebär ett värdefullt miljö tillskott och kommer att vara betydelsefullt för en eventuell kommande bebyggelse över bangårdsområdet.

De föreslagna påbyggnaderna av Hus G och H kan ur stadsbildssynpunkt tyckas vara något höga, men bör enligt stadsbyggnadskontoret bedömas mot den påbyggnad som pågår och planeras i övriga citykvarter intill. Det föreslagna projektet är högre än befintliga byggnader inom fastigheterna Blekholmen 1 och 2, men är något lägre än World Trade Center på andra sidan bangårdsområdet.

### **Ekonomiska konsekvenser**

#### *Kapitalbudget*

Planförslaget bedöms varken medföra några intäkter eller utgifter för staden. All exploatering föreslås ske på mark som ägs av Jernhusen. Skulle den föreslagna gatan byggas enligt förslaget avser kontoret ta ut hela anläggningskostnaden av Jernhusen i form av gatubyggnadskostnader i enlighet med PBL 6:31.

*Driftbudget*

Skulle den föreslagna gatan byggas och upplåtas som allmän gata medför detta ökade driftkostnader för gatu- och fastighetsnämnden och Norrmalms stadsdelsnämnd. I övrigt bedöms inte stadens driftbudget påverkas av planförslaget.

**Genomförande**

Detaljplanen avses genomföras i tre etapper. I den första etappen byggs befintliga delar av Hus G om. Bygglov för denna ombyggnad har redan beviljats. Etapp två innebär att det översta planet på Hus G breddas och att huskroppen byggs på med tre ytterligare våningar. I den tredje och sista etappen rivs den del av Hus H som ligger över gatuplanet, för att ersättas med ett nytt kontors- och bostadshus.

**Preliminär tidplan**

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen kommer antagas under hösten 2005.

**Kontorets synpunkter och förslag**

Kontoret ser mycket positivt på en upprustning och en ombyggnation av byggnaderna enligt planförslaget. Förslaget – som kan ses som en första etapp av utbyggnaden av Västra City – innebär ett lyft för området och ett välkommet tillskott av bostäder i en central del av staden. Kontoret har dock vissa detaljsynpunkter på förslaget, vilka redovisas nedan.

*Trafik*

Kontoret anser inte att det är motiverat att en ny allmän gata anläggs mellan fastigheten och bangårdsområdet. Innan Västra City byggts ut med en överdäckning av bangårdsområdet kommer inte den förslagna gatan att fylla någon funktion annat än som angöringsgata till fastigheten Blekholmen 3. Fastigheten angörs idag på kvartersmark och genom lastgatan Blekholmsgatan. Kontoret anser att denna angöring är fullt tillräcklig även efter en ombyggnad enligt planförslaget.

Skulle stadsbyggnadsnämnden välja att ändå planlägga terrassen som allmän gata förutsätter kontoret att fastighetsägaren Jernhusen står för hela anläggningskostnaden genom att erlægga gatubyggnadskostnader i enlighet med PBL 6:31.

Mot Klarabergsviadukten bör gatuanslutningen göras gemensam med angöringsytan för parkerings- och taxitrafiken vid Cityterminalen.

*Stadsmiljö*

Kontoret anser att det är positivt att man har ambitionen att förbättra det offentliga rummet och göra det mer stadsmässigt. Den föreslagna överdäckningen av Blekholmsgatan skulle läka något som av många uppfattas som ett sår i stadsbilden.

Det kan bli svårt att få växtmaterial att ta sig på överdäckningen av Blekholmsgatan, eftersom den ligger såpass nedsänkt i förhållande till byggnaderna, särskilt den smala

delen vid hus H. En förutsättning för träd längs med den föreslagna nya gatan är att man får bygga med skelettjord så att träden inte hamnar i små avgränsade lådor. Bjälklaget på de föreslagna överdäckningarna bör utföras så att det tillåter ett planteringsdjup på ca 1 m.

*Tillgänglighet*

Förbindelsen mellan Bleholmstorget och överdäckningen av Bleholmmsgatan uppfyller inte tillgänglighetskraven. Om överdäckningen är tänkt att nyttjas som innergård måste den därför göras tillgänglig direkt från Hus G och H.

Mot redovisad bakgrund föreslår kontoret att gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande som remissvar på detaljplaneförslaget.

**SLUT**