

Bilaga 1



STADSBYGGNADS KONTORET

Innerstadsavdelningen
Ulla-Britt Wickström
Tfn 508 282 49

PLANBESKRIVNING

2006-07-06

1 (9)

S-Dp 2006-11281-54

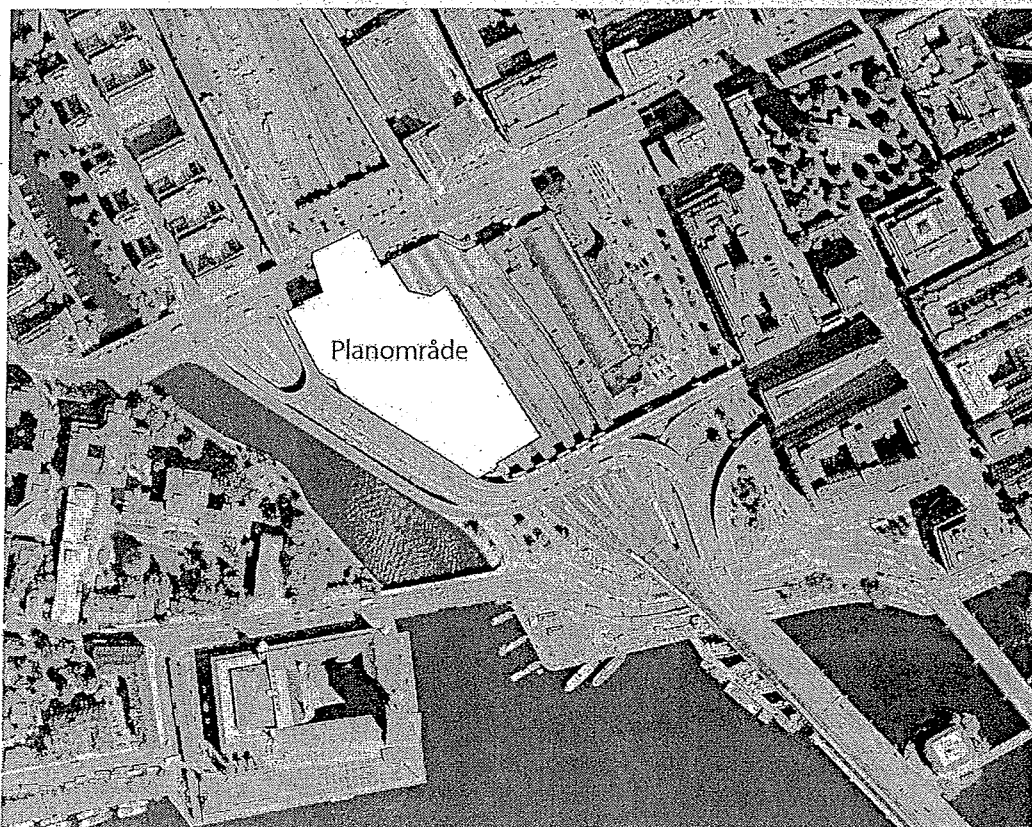
Förslag
Detaljplan för
Klara hotell och konferens,
kv Bangårdsposten mm,
i stadsdelen Norrmalm
i Stockholm
S-Dp 2006-11281-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning. Stockholms stad har bedömt att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan på det sätt som avses i 5 kap 18§ PBL och 6 kap 11§ MB, varför också en miljökonsekvensbeskrivning ingår i planhandlingarna.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planen syftar till att göra det möjligt att på f.d. Postterminal Stockholm-Klara bygga ett högklassigt hotell med drygt 400 rum och en konferensanläggning med plats för cirka 3000 åhörare. Därutöver innehåller förslaget ca 33 000 kvm kontor och kommersiella lokaler.



Staden äger Fastighets AB Bangårdsposten. Bolagets enda tillgång är fastigheten Norrmalm 4:3, f d postterminalen Stockholm-Klara. Under 2005 har staden förhandlat med ett antal bolag om försäljning av bolaget och utveckling av fastigheten till en hotell- och konferensanläggning. Kommunfullmäktige godkände 2006-05-29 försäljning av samtliga aktier i bolaget till Klara AB. Detta bolag ägs gemensamt av Cargill Value Investments, Niam Fund III och Jarl AB.

PLANDATA

Planområde

Planen omfattar fastigheten Norrmalm 4:3, del av Norrmalm 4:41 (Klarastrandsleden) och del av Norrmalm 5:1 (bangårdsområdet).

Markägoförhållanden

Norrmalm 4:3 ägs av staden genom Fastighets AB Bangårdsposten. Staden har träffat avtal med Klara AB om försäljning av samtliga aktier i Fastighets AB Bangårdsposten. Till aktieöverlåtelseavtalet finns bilagt ett exploateringsavtal vilket bland annat reglerar stadens och köparens åtaganden för att förverkliga hotell- och konferensprojektet. Staden kommer inte att ha några ägarintressen i ovannämnda framtida anläggningar.

Staden äger vidare Norrmalm 4:41, Klarastrandsleden, Norrmalm 5:1, bangårdsområdet, ägs av Jernhusen AB.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Riksintresse

Området berör två riksintressen för kulturminnesvärden. Det ena är fornlämning 103 som skyddas som fornlämning enligt lagen om fornminnen. Det andra är riksintresset *Stockholms innerstad med Djurgården* och däri speciellt stadens front mot vattenrummen.

Området berörs även av riksintressen enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser vad gäller järnvägsnätet med tillhörande person- och godsterminaler.

Översiktsplan

Översiktsplanen anger markanvändning stadsutvecklingsområde, vilket innebär att området hör till Stockholms främsta utbyggnadsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse.

I översiktsplanen ingår Stockholms byggnadsordning som visar sätt att förhålla sig till de karaktärsdrag som ger Stockholm dess skönhet och tydlighet. Det gäller såväl stadslandskapets övergripande karaktärsdrag som olika stadsbyggnadskaraktärer som formas av planmönster och bebyggelse. Ny bebyggelse ska infogas med omsorg om stadslandskapets helhetsverkan. Bebyggelse av värde för stadens karaktär och skönhet vårdas så att varje tidsepok blir uppfattbar och stadens historia läsbar. Den enhetliga höjdsalkan i det sena 1800-talets byggda stadslandskap utgör grunden för innerstadens stadsbild och siluett. Grupperingar av nya höga hus eller höjning av siluetten på längre sträcka undviks.

Detaljplan

Inom planområdet gäller plan P1 8261 (fastställd 1985), P1 5200 (fastställd 1960), P1 8354 (fastställd 1989) och P1 6734 (fastställd 1967). Planen anger för själva postterminalbyggnaden allmänt ändamål med en byggrätt på 40000 kvadratmeter våningsyta. För postterminalens kördäck över bangården anges järnvägstrafikändamål som får byggas över med en våning. Berörd del av Klara-bergsviadukten anges som område för järnvägstrafikändamål tillgängligt för allmän gatutrafik. Berörd del av Klarastrandsleden anges som gatumark. För denna del gäller även begränsad djupbyggnadsrätt till 2 källarvåningar eller 7 meter.

Program

Västra City är en knutpunkt med internationella, nationella, regionala och lokala sammanstrålande kommunikationer. Närheten till Sveriges och Stockholms politiska och administrativa centrum och högklassiga kulturaktiviteter liksom koncentration av svenskt näringsliv ger en unik situation. Området har också en mycket värdefull kulturhistoria och stora stadsbildskvaliteter som ska bevakas.

Ett förslag till program för Västra City var ute på samråd under våren 2000. Syftet med programmet var främst att lösa områdets användning, struktur, stadsbild och trafik. Programområdet avgränsades i norr av Olof Palmes gata med dess förlängning över järnvägsområdet, i öster av Vasagatan, i söder av Riddarfjärden och i väster av Klara Sjö.

Till Stockholms central kommer fjärrtåg, regional- och lokaltåg. Bussar och tåg till Arlanda flygplats avgår här. Stockholms tunnelbanenät har sin mittpunkt i City. Huvudtillfarterna med bil kommer här från norr och söder in i City.

Flera remissinstanser pekade på områdets mycket speciella läge i såväl kommunen, som regionen och landet och påtalade vikten av att ta till vara detta och utveckla det så långt som möjligt.

Länsstyrelsen angav spårsystemet som riksintresse och flera andra, bland annat Regionplane- och Trafiknämnden, AB Storstockholms Lokaltrafik, Banverket, SJ fastighetsdivision (nuvarande Jernhusen AB) och Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansåg det viktigt att en framtida utveckling av järnvägstrafiken säkerställs, att järnvägstrafiken inte förhindras av påbyggnaden av spårområdet och att förbättringar av infrastrukturen skulle prioriteras.

Programsamrådet gäller som programsamråd för detta planförslag som är en del av Västra City.

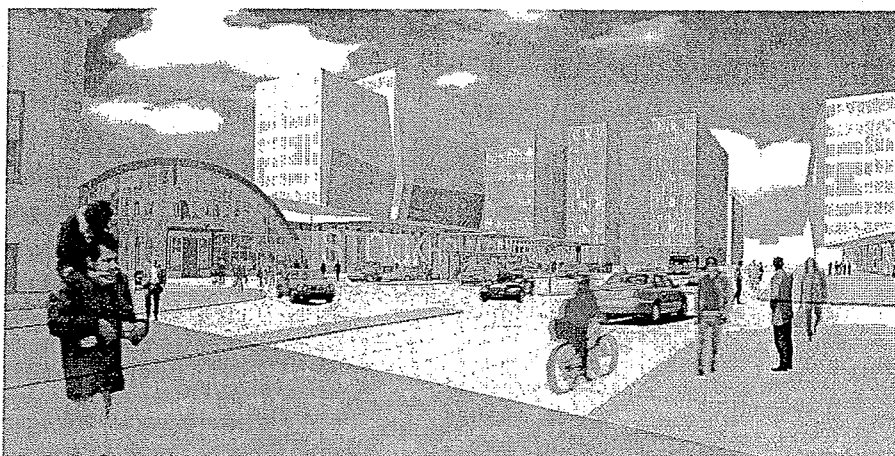
På lång sikt planerar Stockholms stad, i samarbete med Jernhusen, Banverket mfl, för en mer omfattande utveckling av spårområdet genom staden. I samband med att pendeltågstunneln Citybanan byggs ges ett unikt tillfälle att förverkliga intentionerna i översiktsplanen om en utvidgning av City och Vasastaden över spårområdena norr om Stockholms central och låta Vasastaden komma ner till vattnet. Planeringen av området beräknas ta lång tid då det är många svåra frågor som måste lösas.

De stora kostnaderna för överdäckningsprojektet innebär att en högre och tätare bebyggelse än normalt för Stockholm kan bli aktuellt. Överdäckningen av spår- och vägområde innebär dessutom att bebyggelsen startar från en redan hög nivå i landskapet.

Det nu aktuella hotell och kongressprojektet kan utgöra en hörnsten i den nya stadsdelens byggnadsmassa med en lägre, publik byggnad närmast Stadshuset och Riddarfjärden. Den högre byggnadsfronten mot söder kan då ses tillbaka-dragen i linje med hotellet. En successivt upptrappad stadsfront möter fjärden på liknande sätt som bebyggelsen kring Klara sjö. En vision för en framtida helhetslösning på det överdäckade spårområdet kommer att diskuteras vidare med politiker och allmänhet med början under 2007. Ett genomförande av projektet kommer att sträcka sig över många år och hotell och konferensen kommer troligtvis under några år ensam stå som markör av en framtida utbyggnads-möjlighet.



En tidig konceptuell skiss på hur en överdäckning av spårområdet från Centralen till Karlberg skulle kunna gestaltas. Överdäckning av spårområdet kan tidigast komma ifråga när pendeltågstunneln är tagen i drift, dvs ca 2013.



En vy från Klarabergsviadukten på den tänkta bebyggelsen över spårområdet vid centralstationen. I bakgrunden syns det nu aktuella hotell- och kontorshuset.

Övrigt

År 2003 genomförde stadsbyggnadskontoret i Stockholm ett plansamråd för förslag till om- och tillbyggnad av den f.d. Postterminalen till hotell och konferensanläggning. Förslaget kom inte att realiseras bl. a. på grund av att föreslagna överdäckning ansågs inskränka handlingsfriheten för framtida ombyggnad av bangården. Köpeavtalet med dåvarande byggherre löpte ut 2004.

Markkontoret har under 2005 förhandlat med ett antal bolag om ett något bantat projekt, som ryms inom fastigheten Norrmalm 4:3. Av fyra inkomna anbud har kontoret valt att pröva förslaget från Klara AB, i samarbete med White arkitekter. I förslaget belastas inte existerande kördäck över bangården och en framtida ombyggnad av bangården påverkas därför inte.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

Befintliga bebyggelse och anläggningar

F.d. Postterminal Stockholm – Klara består av tre delar, själva terminalbyggnaden, en del av terminalens spårhall som sträcker sig in under Klarabergsviadukten och över bangårdsområdet kördäcket med terminalens lasthall. Kördäcket med lasthall bärs av pelare och trapphus i plattformarna 7 och 8.

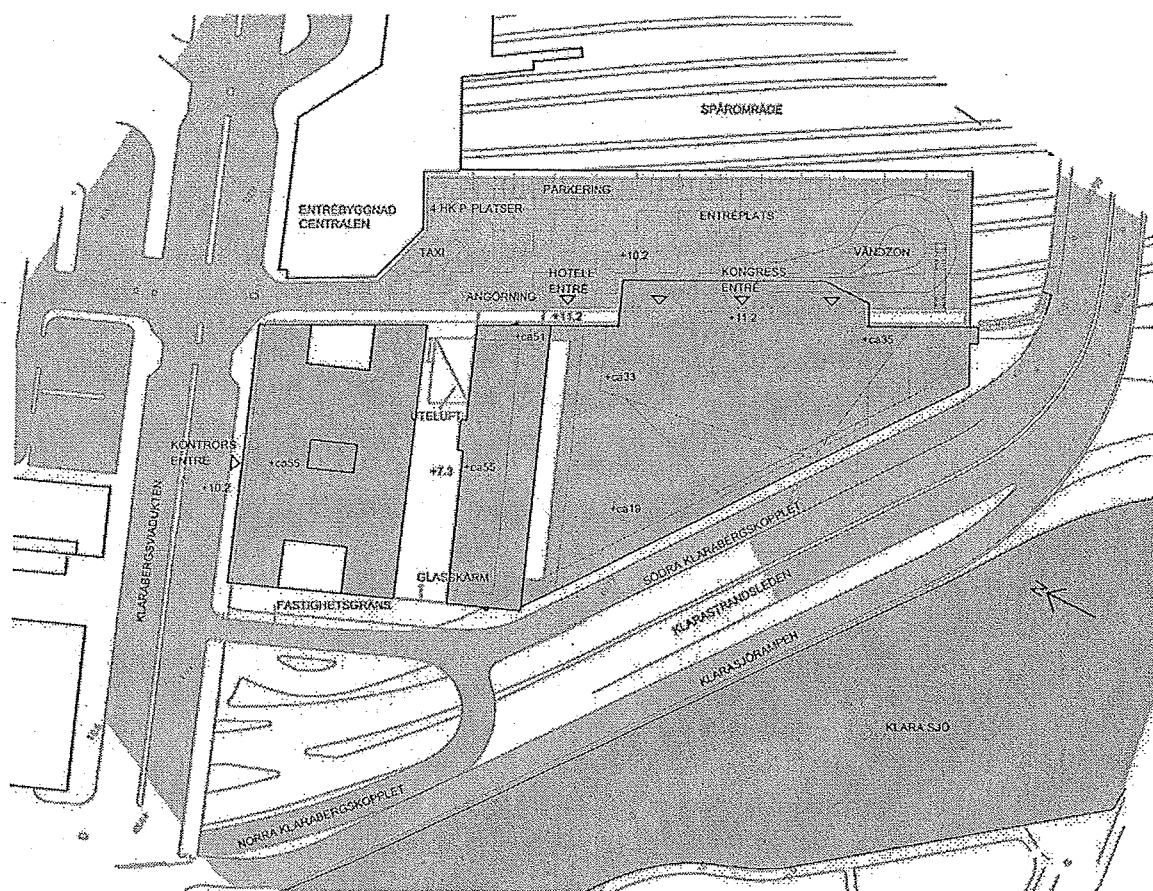
På bangårdsområdet berörs spåren 15 till 19 och plattformarna 7, 8 och 9. Plattform 9 med trappor ned till gångtunneln mot centralen ligger inom postterminalbyggnaden.

Förslag

Förslaget innehåller hotell med drygt 400 rum samt en kongressanläggning med plats för ca 3000 åhörare i biosittning eller ca 2000 personer i bankettsittning. Därtill innehåller förslaget ca 33 000 kvm kontor och kommersiella lokaler. Inom Europa finns idag endast ett fåtal centralt belägna kongressanläggningar med motsvarande kapacitet. Projektet erbjuder en offentlig byggnad av betydelse för Stockholm som mötesplats i världen, för stora sammankomster, affärs- och kulturhändelser, men också för offentliga festligheter.

Kongressen, som är en speciell byggnad formad av den stora salens volym, är placerad närmast vattnet. Kontorsbyggnaden och hotellet ligger närmast Klarabergsgatan. Kontorsbyggnaden får sin huvudentré från Klarabergsgatan. Hotellet och kongressen får entréer från en ny angorings- och entréplats öster om byggnaderna. Från entréplanet leder en dagsljusbelyst gång intill hotellet till anläggningens konferensutrymmen i de två planen inunder och till en nedre entré i kajplanet. Hotellets lobby, bar och restaurang kan samverka med kongress- och konferensverksamheten. Verksamheternas varuintag och infart till parkering för kontor och hotell sker från väster på Klarastrandsledens nivå.

Hotellet och kontorsbyggnaden når 12 våningar över Klarabergsgatan med totalhöjden +55m. Höjden kan jämföras med "Mercedeshuset" i kvarteret Kortbyrån vid Vasagatan med motsvarande höjd på +56-57m. Kontorshusets entréfasad mot Klarabergsgatan artikuleras genom att de två planen närmast gatunivån utformas för butiksändamål och är indragna i förhållande till de övriga. Hotellets glasade sydfasad utgör en aktiv del i kongressens gestalt som en stödjande skiva och fond till terrassbyggnaden och kongressalens formfigurer. Kongressens nedre våningar har glasfasader medan kongressalens tak tänks få ett ytskikt av vitmetall. För hotellets och kontorsbyggnadens övriga utåtvända fasader föreslås glas och natursten.



Illustrationsplan som visar planförslagets disposition. Kontorsbyggnaden närmast Klarabergsviadukten och kongressanläggningen närmast vattnet/stadshuset och däremellan hotellet.

Trafik

Den nya bebyggelsen bedöms alstra cirka 1 500 fordonrörelser per dygn (prognos 2015). Anläggningens utmärkta läge i förhållande till kollektiva transportmöjligheter invid Centralstationen har beaktats vid beräkningen av bilresandet. I förhållande till nollalternativet är trafikökningarna procentuellt sett små med undantag för Klarabergsviadukten som får en ökning med 9 % från 16 000 till 17 500 fordon/vardagsdygn. Trafiken på Klarastrandsleden bedöms öka med 600 fordon/dygn.

Kollektivtrafik

Närheten till Centralstationen med Arlanda express, fjärrtåg-, regionaltåg och pendeltåg samt tunnelbana och bussar innebär att tillgången till kollektivtrafik kommer att vara mycket god för kontorsanställda samt besökare till hotell- och kongressanläggningen. Detta bedöms ge förutsättningar för att större del av resandet kommer att ske med kollektivtrafik jämfört med liknande verksamheter i andra delar av staden.

Gång- och cykel

Det centrala läget ger goda förutsättningar för att besökare går till sina målpunkter. Gångvägar kring anläggningen kommer att ses över med avseende på trafiksäkerhet och trevnad.

Angöring och parkering

Kontorsbyggnaden får sin huvudentré från Klarabergsgatan. Befintligt kördäck över järnvägsområdet öster om byggnaderna kommer att fungera som entréplats med viss parkering och angöring för hotellet och kongressen. Verksamheternas varuintag och infart till parkering för kontor och hotell sker från väster

på Klarastrandsledens nivå. Planen möjliggör även parkering under Klara-bergsviadukten norr om bebyggelsen.

Tillgänglighet

Fastighetsägaren ansvarar för att tillgängligheten för funktionshindrade inom fastigheten blir god. Förslaget medger angöring 10 meter från entrén.

Miljökonsekvenser

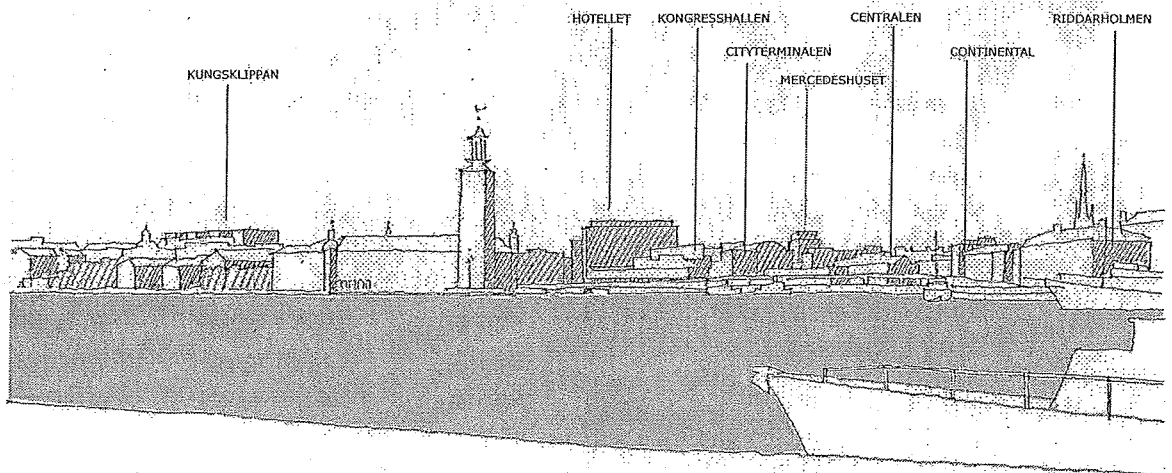
Allmänt

Stockholms stad har bedömt att planens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan på det sätt som avses i 5 kap 18§ PBL och 6 kap 11§ MB. Motivet är framför allt kulturmiljövärdena. Planområdet ligger inom riksintresse för kulturmiljön *Stockholms innerstad med Djurgården* och det ligger även vid stadens vattenfront mot Riddarfjärden relativt nära stadshuset. En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats och ingår i planhandlingarna.

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen har följt planarbetet. Särskilda utredningar har tagits fram för att klargöra begränsningar och behov av anpassning vad gäller kulturmiljö, risk och säkerhet, luftkvalitet, buller och vibrationer samt magnetfält.

Stadsbild och kulturmiljö

Kongress- och hotellbyggnaden kommer att utgöra en del av stadens vattenfront. Dock inte i direkt kontakt med vattnet. Byggnaden ligger innanför vägnippena och är därmed tillbakadragen från Riddarfjärden. Avståndet från kajen till hotellet är drygt 200 meter. Området från Vasagatan till Klara sjö är idag ett oroligt och svagt definierat stadsparti. Det har sitt ursprung i järnvägsområdet men är nu ytterligare splittrat med vägbroar, lutande vägramper och byggnader av tillfällig och trivial karaktär, en utkant i stadens mitt.



STADSBILDSVY FRÅN SÖDERMÄLARSTRAND VID MARIABERGET

Förhållande till Stadshuset

Av byggnader i byggnadsminnesklass påverkas endast Stadshuset mer direkt. Centralstationens byggnad har sin huvudfasad och förplats orienterad mot öster och vänder ryggen åt de nya byggnaderna.

Stadshuset kommer med sitt i vattnet framskjutna läge att stå fritt från stadsmassan sett från väster och öster. Sett från söder står Stadshuset framför stadens byggnader och kvarter, främst men ändå mot en bakgrund av stadens centrala delar som kommer att fortsatt utvecklas och förtätas. Som publik byggnad kan kongressen tillåta sig att synas i stadsbilden. Belägen i fronten men ändå en del av stadsmassan bakom. Stadshuset ligger på en udde, kongressbyggnaden har ett mer tillbakadraget läge. Stadshuset är dominant, en kraftfull mörk vertikal med massiv materialverkan, kongressen en liggande form ansluten till kajernas och broarnas linjer. 1800-talets och det tidiga 1900-talets monumentalitet tog sig uttryck i tinnar och tornbyggnader medan kongressens monumentalitet skapas av hotellskivans skarpa rektangel och kongresshallens fritt formade takuppbyggnad.

Sett från Stadshusets portal kommer kongressbyggnadens publika delar bilda en upplyst fond och stadsrummet kring Klara sjö får ett större intresse.

Risk och säkerhet

Planförslaget medför att ett stort antal människor kommer att vistas i närheten av Centralstationens spårområde. Det är en relativt liten andel farligt gods som transporteras förbi Centralstationen. Hotell- och kongressanläggningen ligger vid sidan om spåren som idag är överdäckade närmast planområdet. I planerade byggnader kommer utrymmen närmast spåren att användas för parkering och förråd. Med erforderliga åtgärder som exempelvis förstärkta fasader bedöms risknivån bli acceptabel.

Buller

Trafiken utanför bygganden medför höga bullernivåer vid fasad. Eftersom användningen är kongress, kontor och hotell ställs endast krav på ljudnivån inomhus. Med god ljudisolering kan krav enligt svensk standard klaras och god ljudnivå inomhus uppnås.

Luftkvalitet

Planområdet ligger invid Klarastrandsleden med höga trafikflöden. Miljö kvalitetsnormen för partiklar överskrids på Klarastrandsleden både i nollalternativet och med utbyggnadsförslaget. Planerad hotell- och kongressanläggning är högre än befintlig byggnad och med för även en viss trafikökning vilket innebär marginellt högre halter än i nollalternativet. Framför allt sker överskridandet inom Klarastrandsledens vägområde men i delen närmast Blekholmstunnelns mynningen sker överskridandet fram till kontorsbyggnadens fasad. I detta område kommer människor att vistas högst tillfälligt. Genomförs generella åtgärder som minskad dubbdäcksanvändning och trängselavgifter klaras normen på Klarastrandsleden.

Stomljud och vibrationer

Stomljuds- och vibrationsmätningarna visar att det finns risk för kännbara vibrationer och störande stomljud i byggnaden. Med byggnadstekniska åtgärder kan de begränsas så att gällande riktvärden inomhus klaras.

Elektromagnetiska fält

Mätningar av magnetfält visar att dygnsmedelvärdena inom planområdet är lägre än 0,2 μT vilket är det riktvärde (årsmedelvärde) som staden angett för bostäder.

MEDVERKANDE

Planen handläggs på stadsbyggnadskontorets innerstadsavdelning av
Ulla-Britt Wickström.

Arne Fredlund
planchef



Ulla-Britt Wickström
planhandläggare

