



Handläggare: Anette Jansson
Telefon: 08-508 28 820

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-01-17 p.13

Samråd om förslag till detaljplan för Orgelpipan 6 mm i stadsdelen Norrmalm

Remiss från stadsbyggnadsnämnden Dnr 2010-18583

Förvaltningens förslag till beslut

1. Tillstyrka detaljplanen under förutsättning att:
 - förutsättningarna för cykelparkering inom fastigheten utreds och förbättras,
 - förutsättningar provas för energiproduktion i form av solceller integrerat i fasader och/eller på tak,
 - planhandlingarna kompletteras med information om att frånluft från restaurangerna inte får placeras i närheten av tilluftsintag eller öppningsbara fönster i bostäder eller hotellrum.
2. Justera beslutet omedelbart.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag för Orgelpipan 6 mm som möjliggöra en ny samlad station för Citybanans Station Stockholm City i anslutning till Stockholms centralstation. Utöver den nya stationen möjliggör detaljplanen att ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål uppförs integrerat med stationen. Samrådet pågår till den 20 januari 2012, vilket innebär att miljö- och hälsoskyddsnämnden bör fatta beslut om att justera beslutet omedelbart.

Miljöförvaltningen anser att miljöfrågorna över lag är väl belysta i planbeskrivningen och den tillhörande miljööversikten. De frågor som miljöförvaltningen tagit upp i MKB-underlaget har i stort beaktats i programmet. Förvaltningen vill dock lyfta frågor om cykelparkering, energi och luktstörningar.

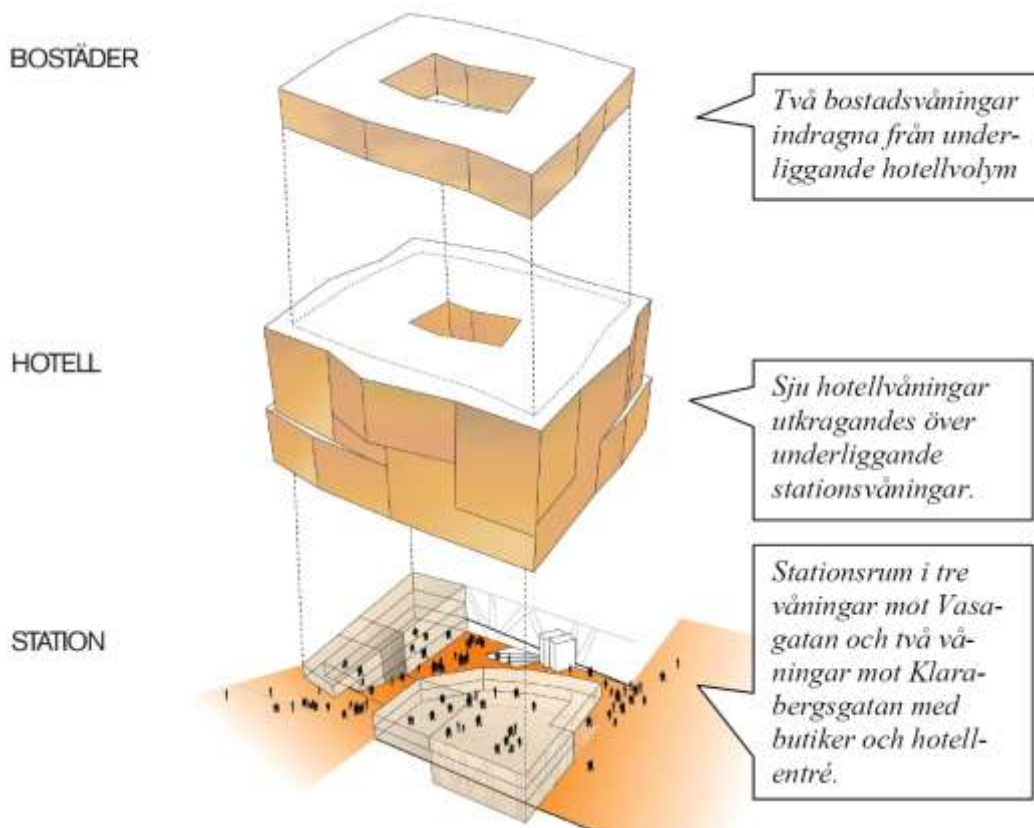
Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett detaljplaneförslag för Orgelpipan 6 mm som möjliggöra en ny samlad station för Citybanans Station Stockholm City i anslutning till Stockholms centralstation. Utöver den nya stationen möjliggör detaljplanen att ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål uppförs integrerat med stationen. Samrådet pågår till den 20 januari 2012, vilket innebär att miljö- och hälsoskyddsnämnden bör fatta beslut om att justera beslutet omedelbart.

Fastigheten Orgelpipan 6 omringas av Vasagatan, Klarabergsgatan, Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. På fastigheten finns idag Hotell Continental som avses rivas. I samband med att genomförandet av Citybanan påbörjades, har byggnadens lågdel mot Vasagatan rivits för att ge plats åt den nya stationsuppgången. Tidigare fanns här en entré till tunnelbanan och några butiker.

Planen utökar kvartersmarken för den nya bebyggelsen (station, hotell, och bostäder) vilket medför minskade gatubredder för Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. Hotellet kragar dessutom ut över gatumark runt större delen av fastigheten.

Planförslaget innebär att Station Stockholm City med allmänna utrymmen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan samt två till tre våningar upp mot omkringliggande gator. Hotellet anordnas ovanpå stationen i sju våningar och får cirka 400 hotellrum. Bebyggelsen avslutas med två indragna våningar med cirka 25 bostäder. Byggnaden blir cirka 51 meter hög, vilket är åtta meter högre än befintlig byggnad. Byggnaden avses enligt Illustrationsbilagan bli en markör i stadslandskapet genom att avläsas som en solitär på långt avstånd men även i närmiljön.



Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen anser att miljöfrågorna över lag är väl belysta i planbeskrivningen och den tillhörande miljööversikten. De frågor som miljöförvaltningen tagit upp i MKB-underlaget har i stort beaktats i programmet. Exempelvis har bullerfrågan redovisas utförligt och det framgår att Stockholmsmodellen för buller kan klaras i fastigheten med rätt utformning och tekniska lösningar. Förvaltningen vill dock lyfta frågor om cykelparkering, energi och luktstörningar.

Cykelparkering

Enligt planbeskrivningen ska cykelparkering för resenärer anordnas på trottoarerna kring bebyggelsen, t.ex. längs Klara Vattugränd. På Illustrationsbilagans situationsplan illustreras detta med ett cykelställ för uppskattningsvis 30 cyklar. Enligt förvaltningen utgör detta en synnerligen låg ambitionsnivå, särskilt med hänsyn till att detta utgör Sveriges i särklass bästa kollektivtrafikläge med stor potential för kombinationsresor med cykel och kollektiva färdmedel.

Den ambitionsnivå som finns i planförslaget rimmar också illa med stadens ambitioner vad gäller cykling i andra dokument som budget för 2012 och översiktsplanen, samt med järnvägsplanen för Citybanan.

Enligt förslag till budget 2012 för Stockholms stad har staden höjt ambitionen när det gäller cykling och målet är att konkurrera med städer som Köpenhamn och Amsterdam när det gäller cykelvänlighet och cykelsäkerhet. Det anges bland annat att det i planeringen av nya områden ska hänsyn tas till behov av cykelparkeringar och tillgängligheten måste vara god. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden får också i uppdrag att skapa fler cykelparkeringar i Stockholm. Detta anges vara särskilt angeläget i området runt Stockholms centralstation.

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm (2010) anges bland annat att planeringen ska inriktas på ökad rörlighet för gående och cyklister.

Enligt Järnvägsplan för Citybanan i Stockholm, 2007 är ett av målen för placering och gestaltning av Citybanans stationer att stationernas entréer ska vara lätt tillgängliga för angörande trafik som buss, cyklar, taxi och övrig biltrafik. För samtliga trafikslag utom cykel kommer för station City detta att uppnås.

Exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden beslutade den 17 mars 2011 att cykelparkeringar ska prioriteras vid station Odenplan och Södra station framför cykelparkering vid station City. Beslutet grundades på att det inte bedömdes finnas något alternativ till cykelparkering som var genomförbar i City. De platser som utretts är källarlösningar i Uggleborg 12, Orgelpipan 4 och 5, samt Vasaplan/Östra järnvägsgatan. På Centralplan har flera förslag med fristående byggnader i kombination med källare utretts i samarbete med Jernhusen. Några av förslagen bedömdes inte uppfylla kraven på trygghet och tillgänglighet medan andra lösningar var svåra att genomföra tekniskt, bedömdes bli svåra att driva igenom i en planprocess eller inte gå att genomföra inom de ekonomiska ramarna. Av beslutsunderlaget framgår också att behovet av cykelgarage inte kommer att försvinna vid centralstationen och det bör istället tas med i planeringen för en framtida överdäckning av bangården. Det anges att en provisorisk lösning eventuellt skulle kunna tas fram för att ersättas i ett senare skede, dock under förutsättning att ett sådant provisorium kan rymmas inom Citybanans budget.

Ovan nämnda beslut är enligt miljöförvaltningen ett passivt förhållningssätt som inte bidrar till att göra Stockholm till en cykelstad. För att inom en överskådlig tid kunna göra jämförelser med Köpenhamn och Amsterdam vad gäller cykelvänlighet måste ambitionerna och ansträngningarna öka betydligt. Stockholm kan inleda med att betrakta vår tredje största stad Malmö och de cykelsatsningar som genomförts, exempelvis i samband med byggandet av den nya Citytunneln. Malmö vill

erbjuda cyklisterna något extra och har öppnat sitt första "Bike and Ride" som är vanligt i Holland. Dessa cykelgarage är tillgängliga dygnet runt och bemannade vissa tider. Malmös första Bike and Ride har plats för cirka 1 000 cyklar. Cykelparkeringen ligger på entréplan i ett nybyggt parkeringshus intill den nya tågstationen Hyllie och syftet är att öka cyklandet i kombination med kollektiva resor.

Förvaltningen konstaterar att i station City erbjuds plats för handel i tre våningsplan för att erbjuda service till resande vilket naturligtvis är positivt. Ingenting sägs i planhandlingarna varför det i byggnadens 29 000 kvm inte skulle kunna erbjudas förvaring och service till en växande skara cyklister. Förvaltningen anser därför att det i planhandlingarna ska redovisas hur stort behovet av cykelparkering är på platsen, samt att förutsättningarna för cykelparkering inom fastigheten ska utredas och förbättras jämfört med föreliggande förslag.

Energi

Av bilagan Miljööversikt framgår att tomträttsinnehavaren Jernhusen använder systemet med Miljöklassad byggnad. Miljöklassningssystemets mål är att premiera låg energianvändning med liten miljöbelastning, god inomhusmiljö, samt bra materialval och kunskap om vad som är inbyggt i byggnaden. I miljöklassningen finns fyra klasser: klassad, brons, silver och guld. Brons innebär att gällande bestämmelser eller praxis klaras. Silver och guld är bättre än grundkrav. Jernhusen avser pröva förutsättningarna för att miljöklassa projektet till silver eller guld. Guld eftersträvas men vissa svåra förutsättningar innebär att det kan bli omöjligt för vissa delar av byggnaden.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till att Jernhusen eftersträvar att miljöklassa byggnaden på guld nivå. Förvaltningen anser att denna centrala byggnad har potential att bli ett flaggskepp vad gäller miljöanpassning och att ambitionerna därför ska vara extra höga. Station city har här ett exceptionellt skyltläge där modern energiteknik skulle kunna visas upp. Staden bör som första miljöhuvudstad fortsätta visa upp de ambitioner vad gäller fossilbränslefri stad och de satsningar på energieffektiviseringar som pågår. Delar av de glasfasader som omgärdar byggnaden, förslagsvis mot Vasagatan bör prövas för energiproduktion i form av solceller. Med modern teknik kan dessa integreras i fasaden och ge den transparens och genomsiktighet som nu avses, samtidigt som det första som besökaren möter i Stockholm är miljöinnovativ energiproduktion

Luktstörningar

Eventuella restauranger i byggnaden kan orsaka luktstörningar i bostäder och hotellrum. Miljöförvaltningen anser att detta bör förebyggas genom att frånluft



från restaurangerna inte placeras i närheten av tilluftsintag eller öppningsbara fönster i bostäder eller hotellrum.

Slut

Bilagor

1. Planbeskrivning för detaljplan för Orgelpipan 6 mm
(samtliga planhandlingar finns på www.stockholm.se)