

Utlåtande 2005:25 RII (Dnr 311-5136/2004)

**Förslag till detaljplan för område vid Norra Bantorget
inom stadsdelen Norrmalm, Dp 1999-08281-54A**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslag till detaljplan för område vid Norra Bantorget inom stadsdelen Norrmalm, Dp 1999-08281-54A, antas i huvudsak.
2. Den del av detaljplanen som rör hotell undantas.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendets beredning

Gatu- och fastighetsnämnden beställde år 1999 en planutredning för ett område vid Norra Bantorget. Preliminära markanvisningar gjordes till Skanska och Familjebostäder. Planområdet utökades och i april 1999 godkände stadsbyggnadsnämnden att programförslaget kunde ligga till grund för detaljplan omfattande kontor, bostäder och hotell i tre nya kvarter. I december 2001 förelåg förslag till detaljplan med alternativ användning av ett av de tre kvarteren, antingen till bostäder eller hotell. Ett antal förslag till hotellbyggnation på den föreslagna platsen diskuterades och presenterades för stadsbyggnadsnämnden under år 2002-2003. I februari 2004 genomfördes utställning av planförslaget med undantag för hotellkvarteret. Vid stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 9 december 2004 beslutade nämnden att godkänna och överlämna förslaget till kommunfullmäktige för antagande förutom den del av planen som omfattar hotell.

Sammanfattning

Den föreslagna planen rymmer 120 bostäder, kontor och hotell i tre nya kvarter vid Norra Bantorget. Planförslaget omfattar även Norra Bantorget's park där det idag finns politiska monument och ett antal stora träd. I parken finns en byggrätt för en serveringsbyggnad i syfte att möjliggöra en flytt av rotundan vid Torsgatan alternativt att byggnaden rivs respektive återuppförs i parken.

Kvarteren kommer i sin arkitektoniska gestaltning att delas in för att skapa en skala, variationsrikedom och karaktär som passar till den närliggande, äldre arkitekturen. Bebyggelsen kommer också att ta hänsyn till det stora stadsrummet vid parken. Bottenvåningarna mot gator och torg ska utformas som en tydlig sockelvåning med lokaler.

Byggnadernas fasader och planlösningar ordnas så att bullernormerna uppfylls. De byggnader som vetter mot bangården utformas med hänsyn till skador som kan uppstå vid olyckor med farligt gods eller urspårande tåg. Byggnaderna ska också utformas med hänsyn till att bangården i framtiden kan komma att däckas över. Det finns byggrätt för parkering under mark, totalt ca 465 platser.

Bilaga 1 Planbeskrivning

Bilaga 2 Genomförandebeskrivning

Bilaga 3 Samrådsredogörelse

Bilaga 4 Plankarta

Mina synpunkter

Jag anser att den föreslagna detaljplanen medför ett välkommet tillskott av bostäder, både hyresrätter och bostadsrätter i centrala Stockholm. Det behöver byggas många bostäder i Stockholm under de kommande åren för att Stockholms attraktivitet ska bibehållas och ökas. Det är synnerligen viktigt att ur tillväxtperspektiv öka bostadsproduktionen. Utan bostäder är Stockholm mindre attraktivt för nyetableringar av företag.

De tre kvarteren stärker torgbildningen kring Norra Bantorget och ger det ett mer stadsmässigt uttryck. Samtidigt kommer kvartersstrukturen att brytas ned genom skillnader i det arkitektoniska uttrycket i fasad så att den anpassas till befintlig bebyggelse i Vasastaden. I bottenvåningarna skapas förutsättningar för ett levande gatuliv genom att tillåta lokaler. Det gamla stationshuset sparas och framför bildas ett nytt torg, Lilla Bantorget.

Den gamla bussterminalen som ritades av Holger Blom måste flyttas för att bereda plats för den nya bebyggelsen. I parken på Norra Bantorget finns en plats reserverad för en flyttad alternativt nyuppförd bussterminal som istället ska tjäna som serveringspaviljong.

Nämnden beslutade att för tillfället undanta hotellet eftersom nämnden fann att den föreslagna gestaltningen blir alltför dominerande och svulstig på platsen. Det arbetas för närvarande på en alternativ gestaltning och därför vill nämnden återkomma till den delen av detaljplanen. Eftersom resterande delar av planen kan godkännas och att det väntar omfattande arbeten med ledningsdragning valde nämnden att dela på planen.

Projektet har alla förutsättningar att bli ett lyckat ekonomiskt projekt för staden. Intäkterna uppgår till 350 mnkr, varav 50 mnkr avser medel för markanvisning av bostäder. 300 mnkr är intäkter som fördelas under en längre tid. Utgifter i samband med genomförandet av detaljplaneförslaget uppgår till 112 till 175 mnkr, varav 60 till 100 mnkr är utgifter i samband med omläggning av gator och ledningar, 20 mnkr för anläggande av park och ytterligare 20 mnkr för marksanering. En rivning alternativt flytt av rotundan är också förenat med kostnader beroende på vilket alternativ som väljs.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. därutöver anför följande

Platsen vid Norra Bantorget lämpar sig alldeles utmärkt för ny bebyggelse i form av bostäder, kontor och hotell. Den föreslagna planen rymmer 120 bostäder, kontor och hotell i tre nya kvarter. Bostäderna utgör ett välkommet tillskott i en annars så kontorsdominerad del av Norrmalm. Kvarteren kommer dessutom att förstärka torgbildningen kring Norra Bantorget vilket är positivt för stadsbilden.

Vi anser dock att det är beklagligt att hotellet undantas från detaljplanen. Platsen för hotellet är utmärkt och om Stockholm på allvar vill vara en turiststad att räkna med, måste fler hotellplatser skapas. Vi håller inte med föredragande borgarråd om att det föreslagna hotellet skulle bli allt för dominerande och svulstig på platsen. Stockholm är en storstad och i sådana måste man våga bygga höga och stora hus. Det är de annorlunda husen, de som sticker ut från mängden, som gör Stockholm unikt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Förslag till detaljplan för område vid Norra Bantorget inom stadsdelen Norrmalm, Dp 1999-08281-54A, antas i huvudsak.
2. Den del av detaljplanen som rör hotell undantas.

Stockholm den 9 februari 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin, Sten Nordin och Kristina Alven-dal* (alla m) och *Lotta Edholm och Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ewa Samuelsson* (kd) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande.

Det är mycke angeläget att området omkring Norra Bantorget nu upprustas och att platsen får ny bebyggelse i form av bostäder, kontor och hotell. Det nu föreliggande planförslaget rymmer 120 bostäder samt kontor. Bostäderna utgör ett välkommet tillskott i en annars så kontorsdominerad del av Norrmalm. Kvarteren kommer dessutom att förstärka torgbildningen kring Norra Bantorget vilket är positivt för stadsbilden.

Uppdelningen i flera planer är möjligen inte maximal men har varit nödvändig för att planeringen ska kunna gå framåt snabbt. Det är angeläget att också de övriga planerna snabbt kommer fram. Ett hotell vid Norra Bantorget får en bra och framskjuten placering och blir ett välkommet tillskott för att fylla stadens behov av hotellrum.

Parken vid Norra Bantorget kommer att förändras och det är viktigt att så sker. Samtidigt som den f.d. bussterminalen bör finnas kvar nånstans i området måste också parken få en bättre funktion än i dagsläget. Den är för närvarande ett tillhåll för aktiviteter som inte kommer att få plats i en ny upprustad miljö. Området klarar en högre exploateringsrad än den nu föreslagna. För att få plats med fler bostäder kan del av nuvarande park behöva tas i anspråk och en del minnesmonument omlokaliseras.

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 9 december 2004 att godkänna och överlämna till kommunfullmäktige för antagande den del av detaljplanen som omfattar bostäder och kontor, uppdra åt kontoret att bearbeta utformningen av hotellets fasad mot Norra Bantorget, undanta illustrationsbilagan vad gäller hotellet, samt att därutöver anföra följande.

Nämnden anser att den föreslagna utformningen av hotellets fasad mot torget bli alltför storskaligt och enförmigt. Fasaden kommer att inverka negativt på stadsbilden vid Norra Bantorget. Nämnden välkomnar ett modernt uttryck i stadsbilden vid Norra Bantorget.

Reservation anfördes av vice ordförande *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Gūven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Joakim Larsson* (m) och *Regina Öholm* (m) som hänvisar till kontorets förslag till beslut om att anta hela detaljplanen.

Ordförande Kersti Py Börjeson (s) och Ingvar Snees (m) har på grund av jäv inte deltagit i eller varit närvarande vid handläggningen av detta ärende.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 9 november 2004 har följande lydelse.

SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret har upprättat förslag till detaljplan för nya kvarter vid Norra Bantorget innehållande bostäder, kontor och hotell i enlighet med program som tidigare godkänts av stadsbyggnadsnämnden. De synpunkter som inkommit i samband med samråd och utställningar har med några undantag varit positiva. Förutom nedan nämnda, har önskemål om planens utformning beaktats. Således har frågor klarats ut om miljörisker och om järnvägen som riksintresse beträffande spårkapacitet, risker för urspårande tåg, elsäkerhet, elektromagnetism m.m. Hotellet har fått en utformning som passar bättre till omgivningen än det tidigare föreslagna med höga torn. Negativa röster har höjts mot att den nya bebyggelsen skärmar av det visuella sambandet mellan Norra Bantorget och Kungsholmen och även mot att föreslagen kontorsbebyggelse i hörnet Kungsgatan- Östra Järnvägs-gatan kommer att skymma det s.k. Lundbergska huset och är för hög. Shell som säljer fordonsbränsle i området ansåg att förslaget skulle revideras så att verksamheten kan ligga kvar.

Bilagor:

Planförslag med beskrivning och genomförandebeskrivning

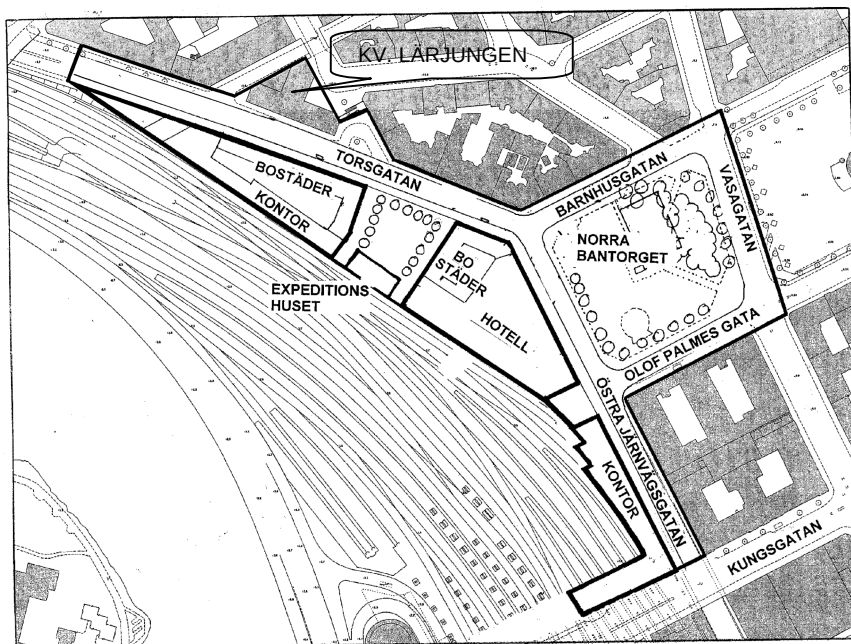
Utställningsutlåtande och Samrådsredogörelse

Mot dessa synpunkter anför stadsbyggnadskontoret att bangårdsområdet är angivet som stadsutvecklingsområde i stadens översiktsplan och ny bebyggelse kommer förr eller senare mellan den befintliga byggelsen och Klara Sjö.

Den nya bebyggelsen kommer då att ligga på ett däck sju meter över bangården med bebyggelsehöjd som utgår från detta förhållande. Önskemål om att kontor och hotell skulle utgå till förmån för fler bostäder har inte beaktats eftersom det av säkerhetsskäl behövs en skärm av kontor eller hotell mellan bangård och bostäder. Ej heller har hörsammats önskemål om en omdisposition av trafikföringen så att Torsgatan dras längs bangården. En sådan lösning skulle bara ge mer gatumark och mindre bebyggelse. Om den f.d. bussterminalen råder delade meningar. Kulturvårdande myndigheter anser att den ska vara kvar på samma plats eller möjligen flyttas. Gatu- och fastighetssnämnden har förordat rivning av densamma. Planen innehåller en plats i Norra Bantorget park till vilken byggnaden kan flyttas eller återuppföras efter rivning. Uppfattningen att en tillbyggnad av Lärjungen 1 mot Dalagatan skulle minska byggnadens kulturvärde delas inte av stadsbyggnadskontoret. Krav på att djupbyggnadsrätten ska begränsas i en del av området har inte tillgodosetts eftersom byggnaderna endast får högst två källarvåningar och eftersom projektet för tunnel ligger utanför aktuellt kvarter. Ej heller har önskemål om längre genomförandetid hörsammats eftersom kommunen bör ha rådighet att utan ekonomisk ersättning ändra planen om den inte genomförts inom fem år.

Stadsbyggnadsnämnden föreslår därför att nämnden godkänner planförslaget och överlämnar det till fullmäktige för antagande.

Orienteringskarta



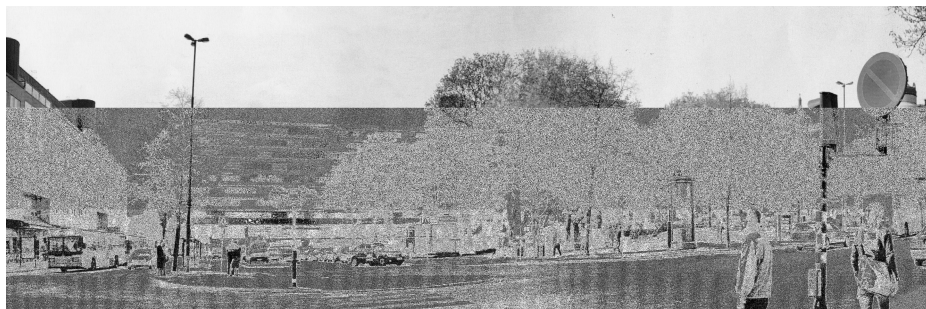
UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden beställde år 1999 en planutredning för ett område vid Norra Bantorget och gjorde preliminära markanvisningar till Skanska och Familjebostäder. För att få en sammanhängande bebyggelse ända från Kungsbron föreslogs att planprogrammet skulle omfatta även en byggnad längs Östra Järnvägsgatan, på bangården. Samråd ägde rum kring ett programförslag innehållande kontor, bostäder och hotell i tre nya kvarter. Stadsbyggnadsnämnden godkände i april 1999 att programförslaget kunde läggas till grund för detaljplan. Efter utveckling av förprojekt för kvarterens bebyggande förelåg i december 2001 förslag till detaljplan, med alternativ användning av ett av kvarteren, med hotell eller bostäder. Fastighetsbolaget Svärdfisker, ägare till fastigheten Lärjungen 1, hade begärt ändring av detaljplanen för att kunna göra tillbyggnader på sin fastighet. Detta togs med i planförslaget, som blev föremål för samråd. Gatu- och fastighetskontoret hade under år 2002 överläggningar med olika företag om markupplåtelse, bland annat Öjer Invest AS beträffande hotellet. Ett förslag till hotell presenterade under hösten 2002 och bearbetades i flera omgångar under våren 2003. Hotellförslaget avvek beträffande både volym och karaktär från det godkända programmet. Plansamrådet redovisades för nämnden, som den 4 september

2003 godkände utställning av en plan utformad enligt nämnda program och avvisade hotellet i den föreslagna utformningen. Bearbetning av hotellet drog ytterligare ut på tiden och för att få en plan som underlag för tidsödande ledningsomläggningar ställdes i februari 2004 ut en plan som innehöll planområdet med undantag av hotellkvarteret.

Önskemål om justeringar av planen på grund av ändrade gatuhöjder m.m. blev anledning till att planen ställdes ut på nytt under september 2004 nu även med hotellet, som fått en nöjaktig utformning.



Hotellet sett från Vasagatan

Samråd och utställning

Ärendet har varit föremål för samråd i program- och planskedena och därefter ställts ut för formell granskning. Flertalet remissinstanser var positiva till programmet och planförslaget under förutsättning att problem orsakade av miljöstörningar och risker från bangården kan bemästras och att järnvägstrafiken, som är av riksintresse, inte hotas. De flesta av de i samrådet framförda kraven och önskemålen om ändringar och tillägg i planen har tillgodosetts. Följande synpunkter har dock inte tillgodosetts.

Bebyggelsens innehåll

Gatu- och fastighetskontoret har ansett att läget i fonden på Norra Bantorget bör utnyttjas för hotell medan de flesta som berört frågan i samråden har förordat bostäder. Stadsbyggnadskontoret delar gatu- och fastighetskontorets positiva inställning till hotell, eftersom ett sådant vitaliserar området inte bara med hotellgäster utan även med konferenser och restauranger med mera, som hör till hotellet. Projektet innehåller i övrigt en bra blandning av bostäder, kontor och lokaler.

Områdets disposition

Hyresgästföreningen föreslog att Torsgatan skulle förläggas närmast järnvägsområdet och den del av gatan som ligger intill befintliga kvarter skulle användas som lokalgata. Härigenom avsågs att en större del av bebyggelsen skulle kunna användas för bostäder. Föreningen föreslog även att kontorsytan borde minskas till förmån för flera bostäder.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en sådan disposition endast skulle ge mer gatumark, mindre byggbar yta och färre bostäder än vad som föreslagits i planen. För-

slagna kontor ligger i lägen som på grund av risker och störningar från järnvägen inte kan användas för bostäder och behövs som skyddande skärm mellan järnväg och bostäder. Av samma skäl kan bebyggelsen inte delas upp för att ”släppa in ljuset från väster”.

Bebyggelsens höjd

Länsstyrelsen anförde att bebyggelsen borde utformas utifrån en helhetssyn på både stadssiluetten och torget och argumenterade mot höghus i detta läge.

Skandia fastighet m.fl. hade invändningar mot höjden på den föreslagna bebyggelsens framför kvarteret Klockan och ansåg att den borde ha samma höjd som angränsande befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret vill beträffande bebyggelsehöjden anförda att byggnaderna vid Norra Bantorget med några undantag har en höjd på gatufasaderna av omkring 20 meter. Högre undantag är Folkets hus, kontorsbyggnaden i kv. Lärjungen samt tornacenter på 1800-talsbebyggelsen. Byggnaderna längs Torsgatan och Östra Järnvägsgatan får en taklifthöjd som är anpassad till innerstadens förhållande mellan hushöjd och gatubredd. En framtida överdäckning av bangården kommer att ligga ca 7 meter över denna och bebyggelsen mot bangården får en taklifthöjd som ligger ca 21 meter över denna nivå. Fasaden mot Norra Bantorget kan enligt stadsbyggnadskontorets mening tillåtas vara högre eftersom det stora stadsrummet tål en högre byggnad.

F.d. bussterminalen

Stadsmuseinämnden m.fl. ansåg att den funktionalistiska vänthallen måste bevaras på befintlig plats och förses med skyddsbestämmelser. Planen borde omarbetas så att detta blir möjligt. Även Länsstyrelsen ansåg att byggnaden har stort kulturhistoriskt värde och föreslog att det skulle undersökas om byggnaden kan ligga kvar på sin ursprungliga plats. En flyttning skulle innebära att det kulturhistoriska värdet minskar. Det borde även utredas hur en flyttning av terminalen till den intilliggande parken skulle påverka denna och det i parken belägna Brantingmonumentet.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att förslaget inte går att förena med att terminalbyggnaden bevaras på sin plats utan att en stor del av bostäderna försvinner och anser att byggnadens autenticitet som bussterminal för länge sedan gått förlorad och att föreslagen ny bebyggelse har större vikt än bevarande av terminalen. Stadsbyggnadsnämnden har anfört att den f.d. busstationen ska sparas och beredas plats för publik verksamhet någonstans på Norra Bantorget. Planen ger möjlighet till detta i ett läge där byggnaden enligt stadsbyggnadskontorets åsikt ligger bra i parken och inte är störande för Brantingmonumentet.

Bensinstationen

AB Svenska Shell, huvudman för bensinstationen önskade att planen skulle omarbetas så att stationen kan vara kvar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och dess förvaltning begärde att det skulle utredas hur drivmedelsförsörjningen i innerstaden påverkas av en nedläggning av stationen.

Stadsbyggnadskontoret anser att bensinstationen ska upphöra till förmån för ny bebyggelse. I ett gemensamt tjänsteutlåtande, daterat 2003-05-23, konstaterade gatu- och fastighetskontoret och brandförsvaret att bensinstationen vid Norra Bantorget hör till en av de fem stationerna i innerstaden som inte har tillfredsställande transportvägar. Brandförsvarets ståndpunkt är att transporter av farligt gods, som bensin till bensinstationer, inte ska förekomma inom det inre trafik-området. Kontoren anser att avvecklingen i första hand bör ske utifrån bedömningen av transportvägarna från de rekommenderade lederna fram till stationen och att de stationer som har fått bedömningen ej acceptabla transportvägar skall avvecklas i första hand. På sikt anser kontoren att merparten av stationerna i innerstaden bör försvinna. För att tillgodose bränslebehovet med biogas för miljöbilar bör minst en av stationerna som blir kvar i innerstaden tillhanda-hålla biogas. Shell-stationen vid Norra Bantorget är uppsagd och ersättningsstation för biogas i innerstaden utreds för närvarande. En studie som gjorts visar att både yrkes- och privatbilar rör sig över ett så stort område att man inte är beroende av bensinstationer i innerstaden.

Kv. Lärjungen

Stadsmuseiförvaltningen ansåg att tillbyggnaden i kv. Lärjungen borde begränsas till utrymmet mot Kammakargatan och lämna den öppna entréplatsen mot Wallingatan obebyggd. Även denna byggnad föreslogs få skyddsbestämmelser införda i plan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte stadsmuseiförvaltningens uppfattning och anser inte att den öppna entréplatsen mot Wallingatan är omistlig. Den är i själva verket en för den här delen av Vasastaden otypisk plats. Byggnaden vänder sin framsida mot Torsgatan och de triangelformade utrymmena mot Dalagatan och Kammakargatan har mera karaktären av gårdsfasader. Stadsbyggnadskontoret stöder således förslaget att dessa trianglar bebyggas så att byggnaden även här får fasader i gatuliv.

Bebyggelse på bangårdsområdet

Skönhetsrådet var negativt till bebyggelse längs Östra Järnvägsgatan som kommer att skymma utsikten mot det arkitektoniskt värdefulla Lundbergska huset i kvarteret Klockan.

Stadsbyggnadskontoret vill anföra att bangårdsområdet är ett utvecklingsområde i stadens översiktsplan. När bangårdsplanering och konjunktur tillåter kommer bangården att däckas över och bebyggas och Normalms stadsfront flyttas från Östra Järnvägsgatan och Torsgatan till Klara Sjö. Stadsbyggnadskontoret anser att ett steg mot överdäckning kan tas redan nu med den bebyggelse som föreslagits i hörnet Östra Järnvägsgatan- Kungsgatan.

Banverket har värnat om flexibilitet i framtida omDispositioner av bangården men kan acceptera den föreslagna bebyggelsen vid Kungsgatan som endast berör område med plattformsspår. Bebyggelse längs Östra Järnvägsgatan kan accepteras om den inte gör intrång på stickspår innebärande att sådant måste tas bort. Den föreslagna bebyggelsen längs Östra järnvägsgatan kan genomföras med bibehållande av det här aktuella

stickspåret. Spåret kan behöva kortas av under byggtiden, vilket, enligt uppgift från projektets byggherre NCC, accepteras av banverket.

Begränsning av djupbyggnadsrätt

Banverkets krav på att byggrätten under mark ska begränsas under kvarteret för att inte komma i konflikt med arbetstunnel för Citybanan har inte beaktats. Dels kommer de planerade byggnaderna bara att få högst två källarvåningar, dels ligger arbetstunneln utanför aktuellt kvarter.

Genomförandetiden

Genomförandetiden är satt till fem år efter att planen vunnit laga kraft. Planen gäller även därefter, men om kommunen önskar göra en ny plan inom området kan det göras utan att anspråk kan ställas på ekonomisk ersättning för minskad byggrätt. Tillskapande av byggrätter inom området har skett på kommunens initiativ. Stadsbyggnadskontoret anser att kommunen bör ha rådighet att i framtiden justera mål för planer, som inte kommit till utförande inom området efter 5 år.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande framgår mer utförligt av bifogade utställningsutlåtande och samrådsredogörelse.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att detaljplanen godkänns utan ytterligare bearbetning.



Innerstadsavdelningen

PLANBESKRIVNING

2004-08-25

Dp 1999-08281-54A

Detaljplan för
Område vid Norra Bantorget
i stadsdelen Norrmalm
i Stockholm
Dp 1999-08281-54A

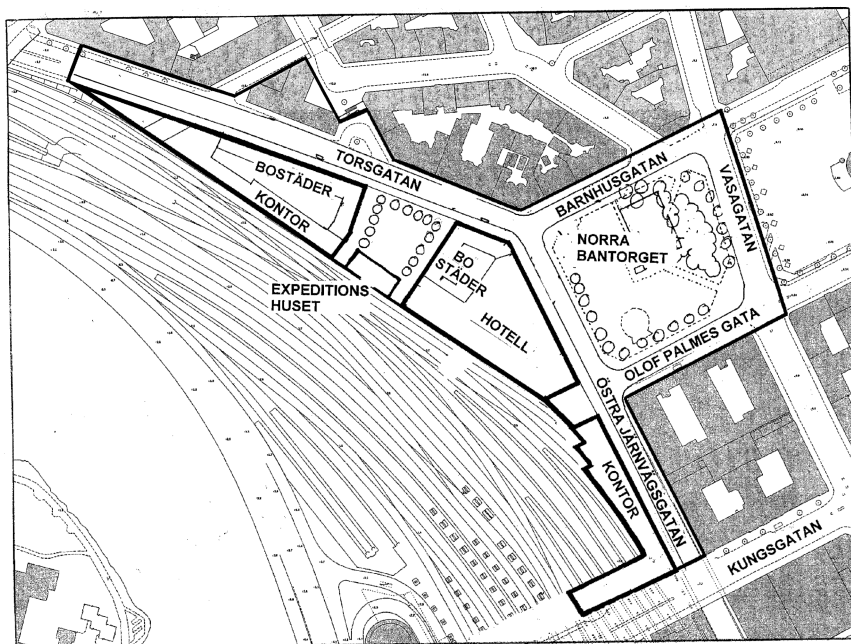
PLANHANDLINGAR

Planens handlingar utgörs av plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning och en genomförandebeskrivning.

PLANENS SYFTE

Planförslaget är ett led i en omvandling av området intill bangården med nya bygghusvarter, som går att förena med en eventuell framtida överdäckning av bangårdsområdet. Planens syfte är att konstituera byggrätter för bostäder, kontor och hotell med tillhörande garage mm.

PLANOMRÅDETS OMFATTNING, LÄGE OCH INNEHÅLL



NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

Gällande plan

Gällande plan för de områden som berörs av planförslaget är:

L-241 med allmän platsmark,
Pl. 1647A med gatumark och mark för trafikändamål,
Pl. 2486, Pl. 2504A, Pl. 2472B, Pl. 2473A, Pl. 8031 med gatumark,
Pl. 8265 med gatumark och specialområde för järnvägstrafik och
Pl. 4295 med byggrätt, utan ändamålsbeteckning, i kv. Lärjungen

Byggnader

Inom området finns följande byggnader:

- Kv. Lärjungen 2, en kontorsfastighet uppförd 1955-1958.
- anläggningar för försäljning av fordonsbränsle
- det av Adolf Wilhelm Edelsvärd ritade Expeditionshuset, som är byggnadsminne,
- en f.d. busstation, ritad av arkitekten Holger Blom. Byggnaden är av Stadsmuseiförvaltningen bedömd som särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk eller konstnärlig synpunkt,
- en panncentral, som av Stadsmuseiförvaltningen bedömts vara av positiv betydelse för stadsbilden och/ eller ha visst kulturhistoriskt värde.

Gator och trafik

Inom planområdet ligger Torsgatan, Barnhusgatan, Vasagatan, Olof Palmes Gata, Östra järnväggsgatan och Kungsgatan, som samtliga är delar av stadens huvudgatusystem. Inom området finns även ytor som används för parkering av bilar och turistbussar.

Park

En del av planområdet utgörs av Norra Bantorget's park som innehåller politiska monument och stora träd. Parkområdet är betecknat som allmän platsmark.

PLANEN

Användning

Mark som i tidigare plan är gata och allmän plats läggs ut som park, gata och kvartersmark. Specialområde för järnvägstrafik övergår till att bli kvartersmark för centrumändamål.

Planen innehåller ett nytt kvarter längs bangården. Kvarteret består av fyra delar med olika innehåll.

- ? Den västra delen, belägen vid Torsgatan innehåller bostäder mot gatan och kontor mot bangården. Gatuvåningen är avsedd för handel.
- ? På den del som ligger framför Expeditionshuset bildas en plats avsedd för angöring till entréer och som förplats till omgivande byggnader. Under mark finns byggrätt för tekniska anläggningar. Expeditionshuset får användas för ändamål som är förenliga med byggnadens kulturvärden. Byggnaden skyddas av Kulturminneslagen.
- ? Den del av kvarteret som ligger delvis vid Torsgatan och delvis vid Norra Bantorget innehåller bostäder mot gatan och mot ovannämnda förplats samt upptas i övrigt av ett hotell. Beteckningen är centrumändamål vilkens innebörd förklaras nedan. Byggnadernas gatuvåning är avsedd för handel eller servicefunktioner som hör till hotellverksamheten.
- ? Den del av kvarteret som ligger vid Östra järnväggsgatan och Kungsgatan är avsedd för centrumändamål. Delar av detta område har en beteckning "t" för att säkerställa erforderliga utrymmen för såväl järnvägstrafiken som förbindelser mellan spårområdet och Kungsgatsviadukten.

I ändamålet centrum ingår kontor, hotell och lokaler för service av olika slag.

Gatuvåningen är avsedd för lokaler med verksamheter som vänder sig mot allmänheten.

Projektet innehåller ca 41 700 kvm BTA kontor, ca 12 000 kvm BTA bostäder och ett hotell med ca 450 rum samt konferensutrymmen. Kontorsytan fördelar sig på 17500 kvm i den västra kvartersdelen och 24 200 i den östra. Större delen av det nya kvarteret och en del av Östra Järnväggsgatan kan underbyggas med garage. Planen är

utformad så att särskilda fastigheter ska kunna bildas av garage under byggnadskvarter och gata.

Planen innehåller i övrigt gator och Norra Bantorget park. I parken finns byggrätt avsedd för en serveringsbyggnad.

Kontorsbyggnaden i kv. Lärjungen får byggrätt för tillbyggnad och förses med bestämmelse för användningen kontor och med handel i den gatuvåning som ligger mot Torsgatan.

Utformning av byggnader

BYGGNADSHÖJD

Byggnadshöjden (skärningslinjen mellan tak och fasad) är 22-24 meter över intilliggande gator och över ett däck som i framtiden kan komma att byggas över bangårdsområdet på en höjd av ca 7 meter över detta. Det norra kvarterets spets och byggnaden vid Östra järnväsgatan har byggnadshöjder som är 22- 25 meter över gatan. Den del av hotellet som ligger mot Norra Bantorget har höjden 34 meter över gatan. Utöver de i planen höjdangivna byggnadsvolymer får frontespiser, takkupor och burspråk anordnas enligt bilagda illustrationer.

Byggnaden i kv. Lärjungen får ny byggrätt för tillbyggnad mot Wallingatan och Kammakargatan och för utökning av takvåningen. Den nuvarande indragna takvåningar kan utvidgas och över denna ges byggrätt för en teknikvåning.

Arkitektonisk utformning

De nya kvarteren ska med arkitektoniska medel delas in så att de får en skala, variationsrikedom och vertikal karaktär, som passar till de äldre vasastadskvarteren respektive till läget vid det stora stadsrummet vid Norra Bantorget. Fasaderna ska mot gatorna och platsen vid Expeditions huset delas in så att trapphusblocken får olika identitet. Bottenvåningen mot gator och torg ska utformas som en tydlig sockelvåning med lokaler. Fasadmaterialen ska i de nya kvarteren i huvudsak vara puts eller natursten. Taken ska vara plåtklädda.

Byggnadsteknik med hänsyn till buller, farliga transporter mm

Bebyggelsen kommer att utsättas för buller från trafiken på intilliggande gator och järnvägsområde. Byggnadernas fasader och planorganisation ska ordnas så att normenliga bullerklimat inomhus ernås i bostäder, kontor, hotell och lokaler. De byggnader som ligger mot bangården måste utformas med hänsyn till skador som kan uppkomma av olyckor med farligt gods eller urspårande tåg. Byggnaderna mot bangården ska utformas med hänsyn till att bangården kan komma att däckas över.

Ledningsområden

Planen innehåller u-områden till skydd för underjordiska ledningar och byggrätt för tekniska anläggningar under mark.

Angöring, parkering och varuförsörjning

Alla entréer kan angöras från intilliggande gator eller entréplats på kvartersmark. Varuförsörjning kan ordnas från gator och entréplats men även via garagevåningar. Den nya bebyggelsen har garage i källarvåningen. Byggrätt finns för garage under ett avsnitt av Östra Järnväsgatan och bangården. Den norra kvartersdelen innehåller 170 bilplatser i garage och det södra 295. Kvartersdelen med hotell och bostäder kan inrymma ca 135 platser. Den sammanlagda mängden parkeringsplatser är minst 600.

Tillgänglighet

Entréer förläggs så att de kan nås med bil. Parkeringsplats för handikappad kan ordnas i anslutning, på mark eller i garage. För tillgänglighet inom fastigheterna svarar respektive fastighetsägare.

Administrativa bestämmelser

Genomförandetiden för detaljplanen slutar 5 år efter att planen vunnit laga kraft.

MILJÖKONSEKVENSER

Stadsmiljö

Trafikytor omvandlas till bebyggelsekvarter och park. Norra Bantorgets park utökas genom omvandling av asfalterade parkerings- och körytor. Torsgatan, Östra Järnväsgatan och Norra Bantorget, som nu är öppna mot bangården, blir slutna gaturum och parkrum. Den nya bebyggelsen innehåller aktiviteter av olika slag som ger ett rikare stadsliv. Den tillfälliga och skräpiga miljö som kantar bangården ersätts med ordnad stadsbebyggelse.

Miljö av teknisk natur

Miljökonsekvensbeskrivning utförd av Sweco VBB Viak (nr 1150441-000) visar att närheten till bangårdsområdet ställer speciella krav på byggnadernas utformning ur risksynpunkt. Uppförande av byggnader på det korta avstånd, som planen föreskriver mellan byggnader och kontaktledningar, förutsätter dispens från Elsäkerhetsverket. Åtgärder behöver vidtagas för reduktion av bangårdens magnetfält. Omfattande spon- tarbeten är nödvändiga för att inte sänka grundvattennivån i området. Planområdet innehåller förorenad mark som måste saneras. Riktvärden för buller och vibrationer kan klaras och gränsvärden för kvävedioxid underskridas. Planförslaget innehåller bestämmelser om skydd mot buller och om åtgärder för att minska effekterna i den nya bebyggelsen av olyckor på bangården. En av LFV utförd beräkning av spridning av partiklar, PM10, (Rapport SFV 2004:11) visar att den föreslagna bebyggelsen inte leder till konflikt med gällande miljökvalitetsnormer.

Övrigt

Frågor om energi, VA mm behandlas i genomförandebeskrivningen

Illustrationer

Till detaljplanen hörande illustrationer över byggnadsutformning redovisas i bilaga.

Arne Fredlund
Planchef

Leif Blomquist
Handläggare

Innerstadsavdelningen **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

2004-08- 25

Dp 1999-08281-54A

rev 2004-11-09

Detaljplan för

Område vid Norra Bantorget

inom stadsdelen Norrmalm,

i Stockholm

Dp 1999-08281-54A

ALLMÄNT

Detaljplan upprättas för uppförande av bebyggelse i nytt kvarter med bostäder, kontor och hotell. För utförligare information om planförslaget hänvisas till planbeskrivningen.

Planhandlingarna utgörs av karta med bestämmelser, planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning samt denna genomförandebeskrivning

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret svarar för upprättandet av detaljplanen. Gatu- och fastighetskontoret svarar för byggande av gator och park. Respektive byggherre svarar för uppförande av kontors- respektive bostadshus.

Ägoförhållanden

Jernhusen Stationer AB äger marken inom bangårdsområdet (Norrmalm 5:3) och Jernhusen Fastigheter AB äger Expeditionshuset (Norrmalm 5:4). Marken (del av Norrmalm 5:3) för det blivande kontorshuset vid Kungsbron kommer att överlåtas till NCC. Fastigheten Lärjungen 2 ägs av Fastighetsbolaget Svärdfisken HB. Övrig mark är i kommunal ägo. Banverket är ägare till järnvägsanläggningen på bangården. A-Banan AB har nyttjanderätt till mark på bangården och äger järnvägsanläggningen för Arlandatrafiken.

Tidplan

Utställning	september 2004
Träffande av erforderliga markavtal	september - <u>november</u> 2004
<u>Godkännande i SBN</u>	<u>november 2004</u>
<u>Antagande i KF</u>	<u>januari 2005</u>
Laga kraft	<u>februari 2005</u>
Byggstart för markarbeten beräknas ske snarast efter att detaljplanen antagits.	

Genomförandetid

Planens genomförandetid är fem år efter det att planen vunnit laga kraft.

Reviderade texter är understrukna

Avtal

Mellan staden och Skanska ska träffas avtal om upplåtelse av delar av stadens mark, Norrmalm 1:129 m.fl, som markanvisats till bolaget. Staden behöver härvid förvärva en markremsa av bangården som ska ingå i upplåtelsen till Skanska. Avtal ska träffas med Familjebostäder AB och med Öyer Invest AS om tomträttsupplåtelse för bostäder respektive hotell i de områden som markanvisats. Med Jernhusen Stationer AB ska avtalas om markreglering, evakuering, rivning mm. Avtal ska också träffas om deltagande i gemensamhetsanläggningar och servitut. Likaså ska avtal träffas mellan exploatörerna och banverket respektive A-banan beträffande byggande inom eller i anslutning till banområdet. Sistnämnda avtal avses behandla undvikande av störningar för järnvägstrafiken och bestridande av kostnader för arbeten inom bangården som är föranledda av exploateringen. Banverket innehar servitutsrätt för befintlig järnvägsanläggning inom fastigheter som ägs av Jernhusen Stationer AB och alla intrång i denna måste regleras i avtal. Även intrång i A-Banans nyttjanderätt måste regleras i avtal.

EKONOMISKA FRÅGOR

Genomförande av planen medför både kostnader och intäkter för staden.

Avsikten är att mark för kontor och hotell ska upplåtas med tomträtt och mark för bostäder försäljas eller upplåtas med tomträtt. Staden får kostnader för byggande av gata och park och för ledningsomläggningar. Kostnader torde uppkomma för sanering av marken. Staden har kostnader för evakuering, rivning och eventuellt nyuppförande av Rotundan (f.d. bussterminalen).

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsplan

Ny fastighetsplan behöver inte upprättas under förutsättning att berörda parter träffar de avtal som är nödvändiga för detaljplanens genomförande (se ovan under avtal). Avtalen bör vara träffade innan detaljplaneförslaget läggs fram för beslut i stadsbyggnadsnämnden.

Fastighetsbildning

Nya fastigheter kommer att bildas för kontor, hotell, parkeringsgarage och bostäder. Förslag till fastighetsindelning har utarbetats enligt nedanstående illustrationer. Eventuellt kan flera fastigheter komma att bildas, t.ex. för de underjordiska garagen.

Gemensamhetsanläggningar, servitut mm

Rätten att nyttja t- områden och u -områden säkras med servitut respektive ledningsrätt. Gemensamhetsanläggningar för entréplats (g1), tillfart (g2), eventuellt parkeringsgarage och gård kommer att bildas för de nya fastigheterna. Ytterligare servitut eller gemensamhetsanläggningar kan komma att erfordras i samband med bildande av fler fastigheter enligt ovan. Överenskommelse avses träffas mellan berörda parter om servitut, ledningsrätt och deltaganden i gemensamhetsanläggningar.

TEKNISKA FRÅGOR

Dispens för byggande nära bangårdens kontaktledningar

Det korta avståndet mellan byggnader och kontaktledningar erfordrar dispens från Elsäkerhetsverket

Evakuering

Hyresgäster i den f.d. bussterminalen har evakuerats. Kontrakt för markupplåtelser är uppsagda med anstånd för avflyttning till oktober 2004.

Ekologiskt byggande

Stadens program för ekologiskt byggande ska användas i tillämpliga delar.

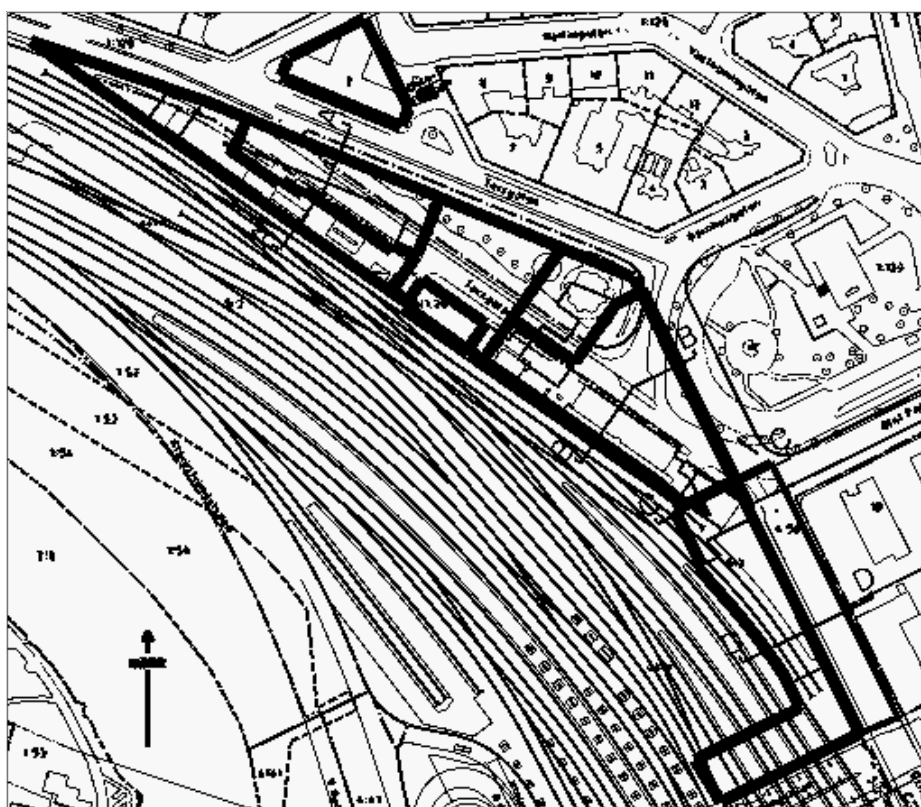
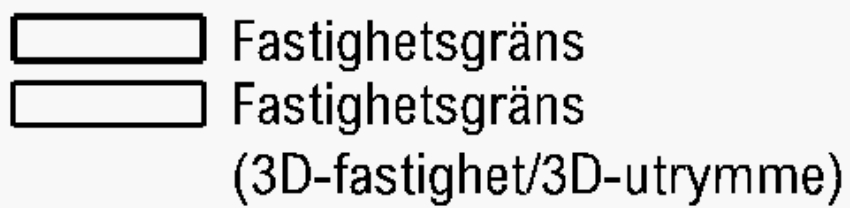
Energi

Fastigheterna avses anslutas till näten för el, gas, fjärrkyla, fjärrvärme, mm. .

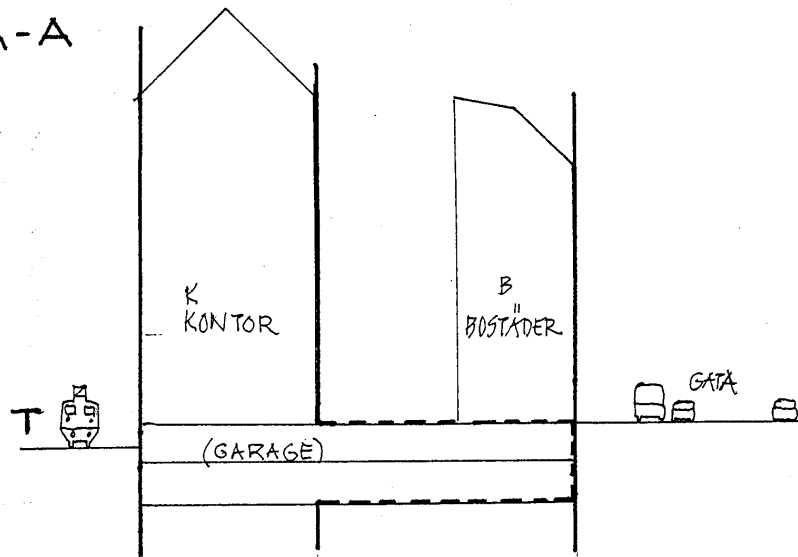
Vatten och avlopp

Fastigheterna kommer att anslutas till det kommunala va-nätet.

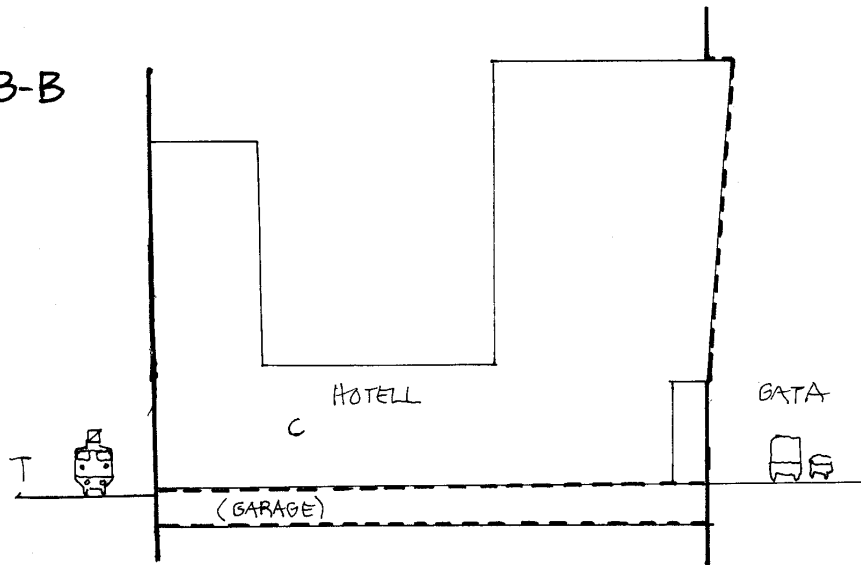
FASTIGHETSBILDNING - ILLUSTRATIONER



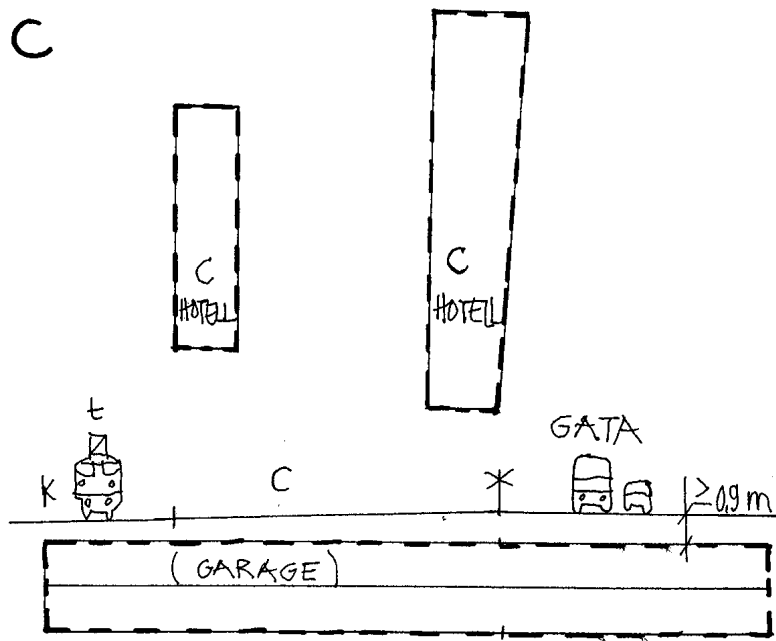
A-A



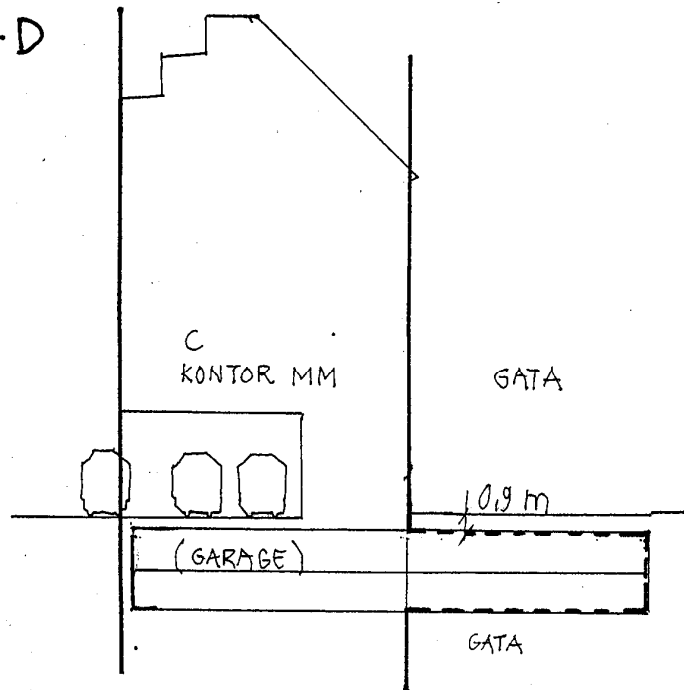
B-B



C-C



D-D



Arne Fredlund
Planchef

Leif Blomquist
Handläggare

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Innerstadsavdelningen
Leif Blomquist
Tfn 5082 6433
Fax 5082 7332

2004-01-09
Rev 2004-08-25

Dp 1999-08281-54A

Detaljplan för
område vid Norra Bantorget
i stadsdelen Norrmalm
i Stockholm
Dp 1999-08281-54A

Innehåll

1. Sammanfattning av inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande
2. Bakgrund till planarbetet
3. Hur samrådet bedrivits
4. Inkomna synpunkter
 - 4.1 Länsstyrelsen
 - 4.2 Lantmäterimyndigheten
 - 4.3 Hyresgästföreningen
 - 4.4 Sakägare och boende
 - 4.5 Remissinstanser
 - 4.6 Öriga

1. Sammanfattning av inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Flertalet remissinstanser var positiva till planförslaget under förutsättning att problem orsakade av miljöstörningar och risker från bangården kan bemästras och att järnvägstrafiken, som är av riksintresse, inte hotas. De flesta av de i samrådet framförda önskemålen om förändringar av och tillägg till planen har kunnat tillgodoses. Synpunkter som inte gäller planens utformning eller genomförande har vidarebefordras till dem som har ansvar för respektive frågor.

Följande synpunkter har inte tillgodosetts.

Bebyggelsens innehåll

Gatu- och fastighetskontoret har ansett att läget i fonden på Norra Bantorget bör utnyttjas för hotell medan de flesta som berört frågan i samråden har förordat bostäder. Stadsbyggnadskontoret delar gatu- och fastighetskontorets positiva inställning till

hotell, eftersom ett sådant vitaliserar området inte bara med hotellgäster utan även med konferenser och restauranger med mera, som hör till hotellet. Projektet innehåller i övrigt en bra blandning av bostäder, kontor och lokaler.

Områdets disposition

Adolf Fredriks Lokala Hyresgästförening föreslog att Torsgatan skulle förläggas närmast järnvägsområdet och den del av gatan som ligger intill befintliga kvarter skulle användas som lokalgata. Härigenom avsågs att en större del av bebyggelsen skulle kunna användas för bostäder. Föreningen föreslog även att kontorsytan borde minskas till förmån för flera bostäder.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att en sådan disposition skulle endast ge mer gatumark, mindre byggbar yta och färre bostäder än vad som föreslagits i planen. Föreslagna kontor ligger i lägen som på grund av risker och störningar från järnvägen inte kan användas för bostäder och behövs som skyddande skärm mellan järnväg och bostäder.

Bebyggelsens höjd

Länsstyrelsen anförde att bebyggelsen borde utformas från en helhetssyn på både stadssiluetten och torget och argumenterade mot höghus i detta läge.

Skandia fastighet m.fl. hade invändningar mot höjden på den föreslagna bebyggelsens framför kvarteret Klockan och ansåg att den borde ha samma höjd som angränsande befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadskontoret vill beträffande bebyggelsehöjden anförda att byggnaderna vid Norra Bantorget med några undantag har en höjd på gatufasaderna av omkring 20 meter. Undantagen utgörs av Folkets hus, kontorsbyggnaden i kv. Lärjungen samt tornaccenter på 1800-talsbebyggelsen. Byggnaderna längs Torsgatan och Östra Järnvägsgatan får en taklisthöjd som är anpassad till innerstadens förhållande mellan hushöjd och gatubredd. En framtida överdäckning av bangården kommer att ligga ca 7 meter över denna och bebyggelsen mot bangården får en taklisthöjd som ligger ca 21 meter över denna nivå. Fasaden mot Norra Bantorget kan enligt stadsbyggnadskontorets mening tillåtas vara högre dels på grund av att det stora stadsrummet tål en högre byggnad.

F.d. bussterminalen

Stadsmuseet ansåg att den funktionalistiska vänthallen måste bevaras på befintlig plats och förses med skyddsbestämmelser. Planen borde omarbetas så att detta blir möjligt. Även Länsstyrelsen ansåg att byggnaden har stort kulturhistoriskt värde och föreslog att det skulle undersökas om byggnaden kan ligga kvar på sin ursprungliga plats. En flyttning skulle innebära att det kulturhistoriska värdet minskar. Det borde även utredas hur en flyttning av terminalen till den intilliggande parken skulle påverka denna och det i parken belägna Brantingmonumentet.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att förslaget inte går att förena med att terminalbyggnaden bevaras på sin plats utan att en stor del av bostäderna försvinner och anser

att byggnadens autenticitet som bussterminal för länge sedan gått förlorad och att föreslagen ny bebyggelse har större vikt än bevarande av terminalen. Stadsbyggnadsnämnden har anfört att den f.d. busstationen ska sparas och beredas plats för publik verksamhet någonstans på Norra Bantorget. Planen ger möjlighet till detta i ett läge där byggnaden enligt stadsbyggnadskontorets åsikt ligger bra i parken och inte är störande för Brantingmonumentet.

Bensinstationen

AB Svenska Shell, huvudman för bensinstationen önskade att planen skulle omarbetas så att stationen kan vara kvar. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och dess förvaltning begärde att det skulle utredas hur drivmedelsförsörjningen i innerstaden påverkas av en nedläggning av stationen.

Stadsbyggnadskontoret anser att bensinstationen ska upphöra till förmån för ny bebyggelse. I ett gemensamt tjänsteutlåtande, daterat 2003-05-23, konstaterade gatu- och fastighetskontoret och brandförsvaret att bensinstationen vid Norra Bantorget hör till en av de fem stationerna i innerstaden som inte har tillfredsställande transportvägar. Brandförsvarets ståndpunkt är att transporter av farligt gods, som bensin till bensinstationer, inte ska förekomma inom det inre trafik-området. Kontoren anser att avvecklingen i första hand bör ske utifrån bedömningen av transportvägarna från de rekommenderade lederna fram till stationen och att de stationer som har fått bedömningen ej acceptabla transportvägar skall avvecklas i första hand. På sikt anser kontoren att merparten av stationerna i innerstaden bör försvinna. För att tillgodose bränslebehovet med biogas för miljöbilar bör minst en av stationerna som blir kvar i innerstaden tillhanda-hålla biogas. Shell-stationen vid Norra Bantorget är uppsagd och ersättningsstation för biogas i innerstaden utreds för närvarande. En studie som gjorts visar att både yrkes- och privatbilister rör sig över ett så stort område att man inte är beroende av bensinstationer i innerstaden..

Kv. Lärjungen

Stadsmuseiförvaltningen ansåg att till byggnaden i kv. Lärjungen borde begränsas till utrymmet mot Kammakargatan och lämna den öppna entréplatsen mot Wallingatan obebyggd. Även denna byggnad föreslogs få skyddsbestämmelser införda i plan.

Stadsbyggnadskontoret delar inte stadsmuseiförvaltningens uppfattning och anser inte att den öppna entréplatsen mot Wallingatan är omistlig. Den är i själva verket en för den här delen av Vasastaden otypisk plats. Byggnaden vänder sin framsida mot Torsgatan och de triangelformade utrymmena mot Dalagatan och Kammakargatan har mera karaktären av gårdsfasader. Stadsbyggnadskontoret stöder således förslaget att dessa trianglar bebyggs så att byggnaden även här får fasader i gatuliv.

Bebyggelse på bangårdsområdet

Skönhetsrådet var negativt till bebyggelse längs Östra Järnväggsgatan som kommer att skymma utsikten mot det arkitektoniskt värdefulla Lundbergsska huset i kvarteret Klockan.

Stadsbyggnadskontoret vill anförda att bangårdsområdet är ett utvecklingsområde i stadens översiktsplan. När bangårdsplanering och konjunktur tillåter kommer bangården att däckas över och bebyggas och Norrmalms stadsfront flyttas från Östra Järnvägsgatan och Torsgatan till Klara Sjö. Stadsbyggnadskontoret anser att ett steg mot överdäckning kan tas redan nu med den bebyggelse som föreslagits i hörnet Östra Järnvägsgatan- Kungsgatan.

Banverket har värnat om flexibilitet i framtida omdispositioner av bangården men kan acceptera den föreslagna bebyggelsen vid Kungsgatan som endast berör område med plattformsspår. Bebyggelse längs Östra Järnvägsgatan kan accepteras om den inte gör intrång på stickspår innebärande att sådant måste tas bort. Den föreslagna bebyggelsen längs Östra järnvägsgatan kan genomföras med bibehållande av det här aktuella stickspåret. Spåret kan behöva kortas av under byggtiden, vilket, enligt uppgift från projektets byggherre NCC, accepteras av banverket.

Genomförandetiden

Genomförandetiden är satt till fem år efter att planen vunnit laga kraft. Planen gäller även därefter men om kommunen önskar göra en ny plan inom området kan det göras utan att anspråk kan ställas på ekonomisk ersättning för minskad byggrätt. Konstituerande av byggrätter inom området har skett på kommunens initiativ. Stadsbyggnadskontoret anser att kommunen bör ha rådighet att i framtiden justera mål för planer som inte kommit till utförande inom området efter 5 år.

2. Bakgrund till planarbetet

Gatu- och fastighetsnämnden beställde år 1999 en planutredning för ett område vid Norra Bantorget och gjorde preliminära markanvisningar till Skanska och Familjebostäder. Samråd ägde rum kring ett programförslag innehållande kontor, bostäder och hotell i tre nya kvarter längs Centralbangården. Stadsbyggnadsnämnden godkände i april 1999 att programförslaget i huvudsak lades till grund för detaljplan men anförde att bostäder var viktigare än hotell. Efter utveckling av förprojekt för kvarterens bebyggande förelåg förslag till detaljplan i december 2001 med alternativ användning av ett av kvarteren, med hotell eller bostäder. Fastighetsbolaget Svärdfisken, ägare till fastigheten Lärjungen 1, har begärt ändring av detaljplanen för att kunna göra tillbyggnader på sin fastighet. Detta togs med i planförslaget.

3. Hur samrådet bedrivits

Programsamråd

Förslag till program, i form av startpromemoria, sändes ut på samråd. Via annonser i dagspressen kallades till samrådsmöte vilket hölls den 27 mars år 2000. Samrådet pågick till slutet av maj samma år. Ett 15-tal skrivelser kom in. Flertalet var positiva till förslaget under förutsättning att problem, som var orsakade av miljöstörningar och risker från bangården, kunde bemästras. Negativa röster kom från Skönhetsrådet för att byggande av de två södra kvarteren skulle komma att skärma av bebyggelsen i kv.

Klockan och stänga det visuellt öppna sambandet mellan grönska på Norra Bantorget och på Kungsholmen. Bland de berörda grannarna kom endast Skandia, ägare till Klockan 1, vid Kungsgatan, med invändningar. Shell som säljer fordonsbränsle i området ansåg att förslaget skulle revideras så att verksamheten kunde ligga kvar. Gatu- och fastighetskontoret förordade att kvarteret mitt för Norra Bantorget skulle inrymma ett hotell.

Programmet i sammanfattning

I programmet föreslogs att området ska disponeras med kvarter av innerstadsmodell med sluten kvartersbebyggelse med 21 meter höga gatufasader och med lokaler i bottenvåningen. Framför Expeditionshuset ska anordnas ett trädplanterat torg. Garage ska ordnas under kvarteren. Kvarteren ska ha kontor mot järnvägen av säkerhetsskäl och bostäder mot Torsgatan och mot det nya torget framför Expeditionshuset. Det södra kvarterets fond mot Norra Bantorget ska inrymma ett hotell eller bostäder. Om det blir hotell, kan det prövas att detta blir några våningar högre än övrig ny bebyggelse. En del av bangårdsområdet vid Östra Järnväggsgatan kan användas för kontor med bottenvåningen för service och källarvåningar med garage. För att få en skala och variationsrikedom som i de intilliggande äldre Vasastadskvarteren ska kvarteren delas upp på olika arkitekter. Trapphusenhet föreslås som indelningsgrund. Byggnader mot bangården ska utformas med hänsyn till att denna kan komma att däckas över. Fasaderna mot järnvägen ska utformas så att risker av farliga godstransporter och andra miljöproblem från bangården bemästras. Norra Bantorget ska utvecklas som park genom att parkerings- och trafikytor tas bort och planteras. Den f.d. busstationen kan flyttas till parken och användas för café- och restaurangverksamhet eller flyttas till helt annan plats.

Stadsbyggnadsnämndens godkännande av programmet

Stadsbyggnadsnämnden godkände i april 2001 i huvudsak programmet och ställde sig positiv till en förnyelse av Norra Bantorget. "Området har ett strategiskt och attraktivt läge i staden med oerhörd utvecklingspotential. Det finns stora möjligheter att med ny bebyggelse skapa en mer levande stadsmiljö med fler boende, arbetande och ökat serviceutbud". Nämnden ansåg att kontorets förslag till program kunde ligga till grund för den fortsatta planeringen, men att förslaget måste bearbetas. "Det är givetvis bra att få till stånd ett hotell i området, men inriktningen måste också vara att öka antalet bostäder i det fortsatta planarbetet." Nämnden ansåg att det borde prövas om byggnaden mot Norra Bantorget kan vara några våningar högre än övrig ny bebyggelse.

Plansamråd

Förslag till detaljplan upprättades och sändes ut för samråd. Planförslaget hade två alternativ för innehållet i det kvarter som har fasad mot Norra Bantorget – kontor och bostäder eller kontor, bostäder och hotell. Via dagspressen kallades till samrådsmöte,

som ägde rum den 24 januari 2002, arrangerat tillsammans med Norrmalms stadsdelsnämnd. Samrådet pågick till slutet av februari 2002.

Markanvisningar och markaffärer

Gatu- och fastighetskontoret hade under 2002 överläggningar med olika företag om markupplåtelser, bland andra med Höjer Invest AS beträffande hotellet, för vilket Wingårdh arkitekter utarbetat ett förslag. Detta avvek på flera punkter radikalt från programmet för planläggning och från det remissbehandlade detaljplaneförslaget. Den presenterade byggnaden hade en utformning utan skyddande kontorsbyggnad mot bangården och hade således hotellrum och korridorer mot denna, vilket måste analyseras ur risksynpunkt. En riskanalys utfördes och de åtgärder som föreslogs i denna vann gillande hos Länsstyrelsens planenhet och Miljöförvaltningen. Kommunal riskhantering var däremot skeptisk till de föreslagna åtgärderna.

Gatu- och fastighetsnämnden godkände i december 2002 markanvisning till Skanska för bostäder och kontor i den norra kvartersdelen, till Familjebostäder för bostäder och för Öyer Invest AS för hotell och kontor i den mellersta delen. Nämnden anförde att i marken i första hand skulle upplåtas med tomträtt och inte säljas. Nämnden förordade att den gamla busstationen skulle rivas och uppdrog åt sitt kontor att ansöka om rivningslov.

Den föreslagna byggrätten för kontor inom bangårdsområdet har av Jernhusen överlåtits till NCC.

En detaljplan över området, med undantag av den del som planeras för bostäder och hotell, var utställd för formell granskning under tiden 9 februari - 7 mars 2004. Synpunkter inkomna i samband med denna utställning har inarbetats i föreliggande redogörelse. På grund av förändringar föranledda av nya gatuhöjder och önskan om att kunna göra s. k. 3D-fastigheter har planen reviderats och måste ställas ut på nytt.

4. Inkomna synpunkter i sammandrag

4.1 Länsstyrelsen anförde att det är av stort värde för stadsbilden om gaturummet kan slutas mot bangården, under förutsättning att det går att lösa miljö- och riskproblemen. Bebyggelsen borde utformas från en helhetssyn på såväl stadssilhuetten som torget. Argument anfördes mot ett höghus i detta läge, vilket saknar motiv och stöd i Stadens byggnadsordning och skulle minska torgets miljövärden genom avskuggningseffekten. Arkitektonisk artikulation i fasaderna vore värdefullt, på ett sätt som samspelar med övriga byggnader, främst LO-borgen.

Beträffande risker ansåg länsstyrelsens planenhet att plankartan skulle förses med bestämmelser för riskreducerande åtgärder. Följande föreslogs: luftintag, entréer samt utrymningsvägar bör inte placeras på sida som vetter mot järn-vägen och nödavstängning bör vara möjlig. Speciella restriktioner gäller för fasad och fönster mot järnvägen med avseende på risk för urspårning, brand och uppkomst av tryck. Planbeskrivningen borde, i avsnittet om miljökon-sekvenser, även belysa riskanalysens koppling till den i detaljplanen framtagna miljökonsekvensbeskrivningen.

Expeditionshuset, som är byggnadsminne och som tidigare dominerat stadsbilden vid järnvägen, kommer att framstå som mycket mindre i relation till föreslagen bebyggelse, men kommer att behålla det viktiga sambandet till järnvägen. Den öppna ytan framför byggnaden är också av positiv betydelse. Panncentralen har ett visst kulturhistoriskt värde, kommer enligt förslaget att rivas vilket ur kulturmiljösynpunkt kan accepteras. Den före detta busstationen har trots vissa ombyggnader stort kulturhistoriskt värde. Länsstyrelsen föreslår att det undersöks om den kan ligga kvar på sin ursprungliga plats. En flyttning, som föreslagits i planen, skulle innebära att det kulturhistoriska värdet minskar. Att parken vid Norra Bantorget utökas genom att asfalterade trafikytor omvandlas bedöms positivt. En utredning efterlystes om hur en flyttning av den f.d. bussterminalbyggnaden till parken skulle påverka denna, som innehåller det stora Brantingmonumentet.

Länsstyrelsen anser att avsteg från gängse riktvärden för vägtrafikbuller i kan accepteras för de föreslagna bostäderna. Större avsteg bör dock inte komma i fråga än att inomhusriktyvärdena med stängt fönster (högst 45 dB(A) nattetid kl. 22-06) klaras och att utomhusvärdet 55 dB(A) uppfylls utanför hälften av boningsrummen i varje lägenhet.

Miljökvalitetsnormer gäller för bl. a. kvävedioxid och inandningsbara partiklar. Dessa normer ska iakttas vid planering. Normen för kvävedioxid överskrider på Klarastrandsleden och en bra bit över spårområdet. Detta bör beaktas vid placering av friskluftsintag i den nya bebyggelsen.

Ett antal parkeringsplatser tillkommer. I det fortsatta planarbetet bör redovisas huruvida miljökvalitetsnormerna på grund av dessa överskrider lokalt eller på annan plats i regionen.

Enligt planhandlingarna kan magnetfälten från järnvägen nedbringas till 0,5 mikrotelsla. Det vore värdefullt om det av handlingarna framgår var denna reduktion avses ske.

Länsstyrelsen framhöll att byggande av parkeringsgarage under mark kan medföra att tillstånd ska sökas för vattenverksamhet enligt 11 kap. miljöbalken.

I samband med utställningen gav Länsstyrelsen stöd åt skrivelse från Banverket om nödvändigheten av avtal om finansiering och genomförande av skydds- och försvarsåtgärder som berör spårområdet så att exploateringen blir förenlig med riksintresse järnväg. Likaså förutsatte länsstyrelsen att erforderliga dispenser inhämtas från Elsäkerhetsverket för att bygga nära järnvägsområdets högspänningsledning. Länsstyrelsen begärde att det klarläggs vem som ska ansvara för och bekosta åtgärder på bangården för att nedbringa den elektromagnetiska strålningen i den nya bebyggelsen. Detaljplanen förutsattes bli utformad så att en arbetstunnel för Citybanan kan byggas. Planhandlingarna borde kompletteras med en utredning om hur planförslagets genomförande påverkar partikelhalten PM10 och om miljökvalitetsnormen klaras härvidlag. Om inte dessa kompletteringar skulle komma till stånd skulle länsstyrelsen komma att pröva detaljplanen efter kommunens antagande.

4.2 Lantmäterimyndigheten önskade tillägg i genomförandebeskrivningen. Under rubriken avtal ska stå att avtal också ska träffas om deltagande i gemensamhetsanläggning och upplåtelse av servitut samt ledningsrätt. I avsnittet gemensamhetsanläggningar och servitut bör även t-områden räknas upp. Myndigheten framförde att förslag bör göras till fastighetsindelning och precisering av nödvändiga gemensamhetsanläggningar och servitut innan detaljplanen ställs ut. Avsnittet om fastighetsrättsliga frågor i genomförandebeskrivningen bör omarbetas därvidlag.

4.3 Hyresgästföreningens Norrmalmsavdelning förordade att hotellet skulle utgå ur planförslaget till förmån för bostäder.

4.4 Sakägare och boende

Jernhusen föreslog att planens utformning skulle ändras för byggnaden längs Östra Järnvägsgratan så att en flexiblere indelning av kontorslokalerna blir möjlig genom att en slits mellan huskroppar ersätts med en rätt att binda samman dessa med glasade bryggor och spänger. Jernhusen önskade även att planens genomförandetid ökas till 10 år på grund av att planens genomförande förutsätter en komplicerad procedur.

Banverket framförde att framtida omdispositioner av bangården gör det nödvändigt att värna om flexibilitet. Planförslaget innehåller byggnader på och över bangården dels i form av en överdäckning längs Kungsbron dels på befintligt stickspår utmed Östra Järnvägsgratan. Byggnaden längs Kungsbron kan accepteras eftersom den berör ett område med bara plattformsspår, den så kallade Norra Säckan, och skulle kunna komma resenärer tillgodo. Byggnader som gör intrång på stickspåren så att dessa måste tas bort kan däremot inte accepteras. Banverkets policy för buller och vibrationer måste beaktas i planområdet. Exploatören måste bekosta åtgärder som krävs för att klara gällande riktvärden. Planens genomförande måste planeras i samråd med verket. Avtal måste träffas med exploatörerna inom planområdet, i synnerhet beträffande byggande inom bangården. Störningar av tågtrafiken måste minimeras och det måste finnas handlingsfrihet för framtida förändringar av spår och uppgångar.

A-Banan Projekt AB efterlyste avtal med exploatören för att minimera störningar av Arlandatrafiken.

AB Svenska Shell konstaterade att förslagets genomförande förutsätter att bolagets verksamhet i området upphör. Bolaget har en servicestation med en särskild del för biogas, den senare etablerad i samarbete med Stadens MFO och är den enda i sitt slag i innerstaden. Om stationer i innerstaden försvinner tvingas bilister köra långa sträckor till ytterområdena vilket är nackdel för både miljö och trafik. I första hand vill Shell vara kvar på platsen i andra hand kan ett ersättningsläge diskuteras, med tillhörande anspråk på ekonomisk ersättning från Staden.

Skandia Fastighet AB, tidigare ägare till Klockan 1 och Newsec Förvaltnings AB, representant för tomträttshavaren till Klockan 10, ansåg att den föreslagna bebyggelsen med 7-9 våningar är för hög. Det föreslagna taklandskapet växer upp över den i bebyggelsen kring Norra Bantorget etablerade taklifthöjden och blir arkitektoniskt främmande. Den föreslagna bebyggelsen är 2-4 våningar ovan takfot vilket i detta exponerade läge upplevs som obalanserat i jämförelse med näraliggande sekelskiftsbebyggelse. Parkeringsproblematiken måste ägnas stor uppmärksamhet. Ett hotell borde ligga längs Östra Järnvägsgatan eftersom läget vid Norra Bantorget anses lämpligare för bostäder. De olika säkerhetsmässiga svårigheterna, inkluderande den elektromagnetiska strålningen från bangården, får inte undervärderas. Även **Diligentia**, nuvarande ägare till Klockan 1, ansåg att byggnaden på bangården blir för hög vilket är till nackdel för utsikt och ljus för hyresgäster i Klockan 1, medförande minskad hyresbetalningsvilja och minskat fastighetsvärde. Som kompensation för försämringen föreslog Diligentia att byggrätten utökas inom fastigheten Klockan 1, vilket skulle möjliggöra omflyttning av bostadshyresgäster.

NewSec, företrädare för Landsorganisationen i Sverige och HB Klockan, vilka har fastigheter som gräsar till planområdet, ansåg att Norra Bantorget park skulle sammanfogas med den före detta skolgården genom att Vasagatan ersätts med en parkväg och att staketet mot skolgården tas bort.

Hufvudstaden, genom bolag ägare till Cityterminalen, ansåg att planförslagets bebyggelse mot Kungsbron känns aningen hög. Taket borde brytas ned över översta våningen med lägre taklutning för att visuellt minska byggnadernas höjd.

Handelsbanken Liv, ägare till byggnaden i kvarteret Läkaren, redovisade en positiv inställning till bebyggelse enligt förslaget men ansåg att den byggnad, som ligger norr om Kammakargatans förlängning, har för hög taklifthöjd. Nackdelen av denna höga byggnad skulle kunna kompenseras med ökad byggrätt inom kv. Läkaren.

P.S., boende i Klockan 1, förordade alternativet med bostäder i stället för hotell och efterlyste en förändring av förslaget till förmån för fler bostäder framför allt i delen mot Östra Järnvägsgatan och Kungsgatan. Planen borde omfatta exploatering över en större del av bangården. Nya byggnader i området borde inte vara högre än kringliggande bebyggelse för att inte kväva grannkvarteren och skapa mörka gaturum och för att passa bättre in i stadsmiljön. Ny bebyggelse kommer att innebära hårdare trafikbelastning av berörda gator och planbeskrivningen borde kompletteras med en utredning av trafiken. Garage i den nya bebyggelsen borde dimensioneras för att klara den nya bebyggelsens behov men även för att den efterfrågan som redan finns i dag. Samtliga fastigheter längs Torsgatan, Östra Järnvägsgatan och Kungsgatan borde ha butiker i bottenvåningen för att skapa en levande stadsmiljö

4.5 Remissinstanser

Gatu- och fastighetsnämnden godkände i huvudsak sin förvaltnings förslag till beslut och anförde därtöver att *"den drivmedelsstation som ligger vid Norra Bantorget har förutom bensin också alternativa drivmedel, vilka behövs i en miljövänlig innerstad. Det är därför mycket angeläget att en ersättningsplats hittas i innerstaden som uppfyller de nya kraven på bensinstationers placering. Kontorets förslag om att ställa bus-sarna i en lång rad på Torsgatan har en rad brister. Kontoret får därför i uppdrag att se på möjligheterna att utvidga det planerade garaget för att även inrymma turistbus-sarna. Om möjligt ska den gamla busstationens byggnad flyttas till annan plats."* I ett ärende om markanvisning, behandlat i december 2002, beslöt nämnden att turistbussar inte skulle inrymmas i till exploateringen hörande parkeringsgarage och förordade att den gamla busstationen rivs. **Gatu- och fastighetskontoret** hade föreslagit att nämnden skulle uppdra åt kontoret att ansöka om rivningslov för den före detta busstationen samt att i övrigt vidta erforderliga åtgärder för detaljplanens genomförande. Kontoret förordade planalternativet med hotell och tillstyrkte planförslaget med undantag för föreslagen byggrätt i parken på Norra Bantorget avsedd för återskapande av den f.d. bussterminalsbyggnaden. Kontoret föreslog att byggnaden rivs. Torsgatan föreslogs bli 24 meter i stället för som i planförslaget 22 meter. Den större bredden motiveras av stadsbils- och trafiksynpunkter men å andra sidan är den tilltänkta bebyggelsen hårt trängd mellan Torsgatan och järnvägen. Frågan om gatans bredd och utrymme för bebyggelse föreslogs bli föremål för studium i det fortsatta planarbetet. Bussuppställning föreslås ske på Torsgatan, norr om Barnhusbron. De bilparkeringsplatser som där behöver tas i anspråk kan kompenseras med parkering i garage under den nya föreslagna bebyggelsen. Planförslaget förutsätter att bensinstationen upphör på grund av att det krävs stort avstånd till nya bostäder

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte förslaget till detaljplan under förutsättning att det kompletteras med en utredning som visar hur drivmedelsförsörjningen i innerstaden påverkas av programmet, att miljökonsekvensbeskrivningen redovisar hur miljömål avseende magnetfältspåverkan kan uppfyllas samt att bullernivåerna vid gårdsfasaderna redovisas. **Miljöförvaltningen** ansåg att en ny plan för området inte borde tillstyrkas förrän hur det utretts hur drivmedelsförsörjningen i innerstaden påverkas av avvecklingen av bensinstationen vid Norra Bantorget. Förvaltningen fann att miljökonsekvensbeskrivningen inte säkerställer att Stadens miljömål uppfylls. Beträffande buller efterlystes redovisning av ekvivalenta ljudnivåer vid byggnadernas fasader och förutsattes att ljudnivån från trafikbuller och installationer vid bostädernas gårdsfasader kommer att ligga väsentligt lägre än 55 dBA. Åtgärder måste vidtas så att stadens riktlinjer för vibrationer klaras i bostäderna. För magnetfältspåverkan hänvisades till ett miljöprogram (MP 2000) vilket rekommenderar ett högsta årsmedelvärde på 0.2 mikrotelsla. Detta värde inte är möjligt att nå med rimliga kostnader. Tekniskt och ekonomiskt är möjligt att uppnå ett värde av 0.5 mikrotelsla, vilket inte medför påtagliga störningar i kontorsmiljö. Förvaltningen påtalade att avskärmande byggnader inte har betydelse för reduktion av magnetfält varför även bostäderna kommer att få

värden över 0.2. Likväl föreslår förvaltningen att värdet för bostäder om 0.5 mikrotelsla kan accepteras om åtgärder för att minska magnetfältets värde till 0.2 vidtas i samband med en framtida fortsatt överdäckning av bangården.

Stadsmuseinämnden godkände sin förvaltnings förslag till beslut och anförde.

”Det är mycket positivt att Norra Bantorget blir park och att platsen kan kompletteras med bostäder, kontor och hotell. Området har levt i skymundan sedan buss och spårvägstrafiken norrut ersattes av tunnelbanan. Som en rest från denna tid står Holger Bloms funktionalistiska vänthall som länge fungerade som en mötesplats för väntande förortsresenärer. Byggnaden har tillåtits förfalla men bevarar ändå sina främsta karaktärsdrag av tidig funktis. Nämnden anser att byggnaden är ett landmärke som borde lyftas fram. Planen bör därför ritas om så att detta blir möjligt. Att flytta hallen är inget alternativ eftersom det skulle beröva huset sitt historiska sammanhang.”

Stadsmuseiförvaltningen föreslog att dess nämnd skulle besluta att godkänna förvaltningens utlåtande med förslag om att i huvudsak tillstyrka planförslaget, avstycka rivning eller flyttning av den funktionalistiska vänthallen, avstycka föreslagen tillbyggnad av kv. Lärjungen samt att begära att skyddsbestämmelser för kulturhistoriskt värdefulla byggnader införs. Sammanfattningsvis ansåg stadsmuseiförvaltningen att ny bebyggelse vid Norra Bantorget kan accepteras. Rivning av panncentralen kan ävenledes accepteras. Den funktionalistiska vänthallen måste bevaras på ursprunglig plats och förses med skyddsbestämmelser. För kv. Lärjungen bör begränsas till utrymmet mot Kammakargatan och den öppna entréplatsen mot Dalagatan lämnas obebyggd. Även denna byggnad föreslogs få skyddsbestämmelser införda i plan. Detaljplaneförslaget borde omarbetas på dessa punkter.

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade att stadsdelsförvaltningens utlåtande skulle med följande tillägg överlämnas som remissvar. *”Själva Norra Bantorget bör ses över i detta sammanhang och omdanas på ett lämpligt sätt. I vardagslag används platsen i stort sett bara av hundägare och missbrukare.”*

Norrmalms stadsdelsförvaltning ställde sig i stort positiv till innehållet i planen för att dess genomförande förhoppningsvis ska göra en trivsammare miljö av platsen som nu har problem och uppfattas som en baksida. Bostäder måste prioriteras före hotell. Parkeringsplatser och källsortering ska inrymmas i fastigheterna. Beträffande specialbostäder och service anmälde förvaltningen behovet av två gruppboheter för utvecklingsstörda om fem lägenheter vardera. En ökad efterfrågan av förskoleplatser bedömdes kunna klaras inom Sabbatsbergsområdet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet konstaterade att det släpp i kvarteret i Kammakargatans förlängning, som förespråkats av rådet i programremissen, finns med i förslaget. Rådet anmälde tveksamhet till planändringen för Kv. Lärjungen. Byggnadens i kvarteret stora arkitektoniska kvaliteter och speciella plan skulle omintetgöras av byggrätt innebärande att de båda vinklarna byggs igen. Rådet kunde dock tänka sig en utbyggnad mot Kammakargatan men inte mot Dalagatan, mot vilken byggnadens fasad utgör en karaktäristisk fond, som bör förbli orörd. Ändring av byggnaden i kvarteret Lärjungen borde prövas i ett eget planärende och redovisas bättre. Rådet fann att dess synpunkter på kvartersstrukturen, framförda i programremissen, ej beaktats. Rådet vidhöll att planen borde ha givits en annan utformning där större hänsyn visats mot

Norra Bantorget och den befintliga bebyggelsen. Rådet ansåg att Holger Bloms buss-terminal ska bevaras på befintlig plats. En flyttning av byggnaden till parken framstår som arkitektoniskt och kulturhistoriskt olämplig. Byggnaden bör stå i en trafiktät miljö för att man ska förstå funktionen. Rådet anser att man beträffande bostäder inte till fullo utnyttjat den föreslagna bebyggelsens möjligheter. Hotellet borde utgå och lämna plats för bostäder. Likaså borde möjligheten prövas att bygga enkelsidiga lägenheter mot gården i huskropparna längs spårområdet. Den nya bebyggelsens höjd får inte helt dominera över den traditionella jugendbebyggelsen som klättrar uppför berget mot Tegnérlundens höjdplatå. Rådet var tveksamt till föreslagen bebyggelse längs Östra Järnväggsgatan, för att sådan skulle skymma det arkitektoniskt värdefulla Lundbergsska huset i kvarteret klockan. Rådet konstaterade att planområdets utsträckning förändrats efter programsamrådet och innehåller även bebyggelse längs Kungsgatan. Rådet var frågande inför föregripande frågan om överdäckning av spårområdet. Denna del av planförslaget borde utgå och en analys av hela spårområdet och dess överdäckning presenteras i ett separat ärende.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd avstyrkte bebyggelse där man inte kan komma ner till värdet 0.2 mikrotessa för elektromagnetisk strålning. Trappor mellan nuvarande gator och en framtida bebyggelse på däck över bangården måste ha en kompletterande förbindelse för rörelsehindrade. Byggnadsentréer ska vara tydligt markerade för att vara lätta att hitta för personer med orienteringshandikapp. Glasade ytor ska vara tydligt markerade i ögonhöjd. Hotell måste vara tillgängligt för alla. Planteringar ska bara innehålla växter som inte framkallar allergi. Parken ska ha bra belysning och vara lätt att orientera sig i.

Stockholm Vatten gav information om erforderliga ledningsområden och hur bebyggelsen skulle behöva justeras i läge. Illustrerad trädrad längs Torsgatan måste ge vika för ledningssamordning. Lägsta tryck motsvarar nivån +50 meter vilket kan komma att erfordra intern tryckstegring på respektive byggherrars bekostnad. Gatans avvattning ligger kvar med anslutning till kombinerat ledningsnät till Henriksdals reningsverk. Nya hustak, kvartersytor, torg och parkytor avvattnas till Barnhusviken.

Birka Energi meddelade att en elnätstation vid Torsgatan 7 och ett omfattande ledningsstråk måste flyttas med anledning av föreslagen bebyggelse. Plats behövs för två nya elnätstationer. I området finns en gasledning som måste flyttas. U-områden begärdes för gasledningar som kommer att ligga på tomtmark. Information gavs om att ny bebyggelse kan anslutas till nät för fjärrvärme, kyla och gas.

Kommunal riskhantering tillstyrkte planförslaget under följande förutsättningar.

- ? Riskanalysen. Samtliga åtgärdsförslag i till ärendet hörande riskanalys skall beaktas. Åtgärdsförslag som inbegriper aktiva brandskyddslösningar bör undvikas, som t.ex. jalousier för skydd mot värmestrålning. Man bör i stället använda passiva lösningar som till exempel brandklassade icke öppningsbara fönster.
- ? Brandsläckning. Framkomligheten för brandförsvarets fordon måste beaktas. Befintlig infart till spårområdet ska behållas för räddningsinsatser på bangårdsområdet eventuellt kompletterad med ytterligare räddningsvägar.

- ? Utrymning. Verksamheter med hög personaltäthet och bostäder måste placeras bort från spårområdet. För lägenheter där fönstrens karmunderstycke eller balkongräckes överkant ligger högre än 11 meter skall åtkomlighet med brandförsvarets stegfordon beaktas. Alternativt kan accepteras brandsäkra trapphus, TR2.
- ? Framtida överdäckning av bangården En överdäckning av spårområdet skulle kunna påverka riskbilden positivt för hela området om däckskonstruktionen utformas rätt. Det är viktigt att man redan i den nu föreslagna bebyggelsen tar hänsyn till en fortsatt överdäckning och möjliggör synergieffekter avseende riskbilden.

Storstockholms lokaltrafik, SL, efterlyste en tydligare beskrivning av trafikkonsekvenserna av förslaget. Torsgatans detaljutformning måste anpassas till flygbussarnas körgeometri. SL såg positivt på förslaget att busstrafiken kan gå direkt på Vasagatans förlängning över Norra Bantorget men ansåg att gatan i denna sträcka ännu hellre borde utföras som en ren bussgata. SL påtalade att det är byggherrens ansvar att se till att åtgärder vidtas mot störningar som orsakas av tågtrafiken så att stadens miljö för ljud, ljus, vibrationer, elektromagnetiska störningar

4.6 Övriga

Hembygd föreningen å Norrmalm motsatte sig rivning eller flyttning av busstationspaviljongen. Om ny bostadsbebyggelse kommer till stånd efter Klara Strand kan paviljongen integreras och dess bottenvåning användas för lokal butik och övervåningen för servering.

Adolf Fredriks Lokala Hyresgästförening ansåg att Torsgatan skulle förläggas närmast järnvägsområdet och den del av Torsgatan, som ligger intill befintliga kvarter, användas som lokalgata. Härigenom skulle en större del av den nya bebyggelsen kunna användas för bostäder. Torsgatan och Olof Palmes gata skulle få dubbelriktad trafik varigenom Barnhusgatan skulle kunna få endast lokal trafik. Förslagets kontorsyta borde minskas till förmån för bostäder. Om detta inte är möjligt av miljöskäl borde befintliga kontorsbyggnader i närheten avkontoriserats. Bostäder borde upplåtas med hyresrätt, ha rimliga hyror och ha allmännyttigt bostadsföretag som hyresvärd. Rotundan borde ligga kvar på sin plats och återfå sin funktion som bussterminal. Föreningen ansåg att den minskning av antalet parkeringsplatser på gatumark, som blir följd av planförslagets genomförande, inte kan accepteras eftersom nytillkommande parkering i garage blir dyrare. Uppställningsplatserna för turistbussar vid torget borde finnas kvar liksom bensinstationen.

Dessutom har följande synpunkter lämnats av enskilda personer

- ? Det är välkommet med utveckling av det tråkiga ingenmanslandet längs järnvägen.
- ? Förslaget är bra och väl genomtänkt. De planerade husen passar bra till de äldre utan att tappa sin moderna prägel. Det är bra med varierande hushöjd och spännande detaljer på fasaderna.
- ? Hotell föredras framför bostäder vid Norra Bantorget
- ? Det är bra att den gamla fina busstationen flyttas till parken.

- ? Det är mycket bra att busstrafiken koncentreras så att busshållplatserna läggs i anslutning till varandra och att de sydgående bussarna tillåts gå rakt mot Vasagatan utan att som nu runda torget
- ? Det är bra med en uppdelning i kvarter så att det inte bildas en jättemur mot järnvägen
- ? Lösningen med ett torg framför expeditionsbyggnaden är bra
- ? Det är positivt att parken vid Norra Bantorget blir större och mera tydligt avgränsas från gatorna.
- ? Byggnaderna längs Östra Järnvägsgatan och järnvägen bör inte byggas. Det är bättre att invänta nya förutsättningar som kan bli följden av den framtida utvecklingen av tågtrafiken.
- ? Ett stimulerande förslag!
- ? Förutom skrivelser med ovanstående synpunkter har inkommit en med kritik av planförslaget för att det innehåller bebyggelse som kommer att bli en mur mellan gatan/parken och det öppna utrymmet över järnvägsområdet och västersolen. I stället föreslås en mera upplöst bebyggelse med hotell på en triangelformad överdäckning i hörnet mellan Östra Järnvägsgatan och Kungsgatan samt bostadsbebyggelse i form av runda punkthus på en smal överdäckning längs Torsgatan norr om Barnhusbron.

