

Handläggare: Britt-Marie Salmén
Region Innerstad
Park- och gatubyrån
Tel: 508 273 40
brittmarie.salmen@gfk.stockholm.se
Dnr 99-512-2634

2002-03-26

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

INRIKTNINGSBESLUT

Detaljplan för område vid Norra Bantorget. Remiss.

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. GFN uppdrar åt kontoret att som yttrande över förslag till detaljplan för område vid Norra Bantorget på Norrmalm, S-Dp 1999-08281-54, till stadsbyggnadskontoret överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.
2. GFN uppdrar åt kontoret att ansöka om rivningslov för den f d busstationen på Norra Bantorget samt i övrigt vidta erforderliga åtgärder för detaljplanens genomförande.

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Mats Fager



SAMMANFATTNING

Stadsbyggnadskontoret har för yttrande remitterat ett detaljplaneförslag för område vid Norra Bantorget, S-Dp 1999-08281-54. Förslaget innebär byggrätter för c a 50.000 kvm kontor, 15.000 kvm hotell alternativt bostäder samt 12.000 kvm bostäder. Byggrätterna är belägna mellan Torsgatan och järnvägen samt över järnvägen längs en del av Kungsbron (ägs av Jernhusen Fastigheter AB). Gatu- och fastighetsnämnden beslutade våren/sommaren år 2000 om markanvisning till Skanska AB och AB Familjebostäder.

Kontoret förordar alternativet med hotell, och tillstyrker planförslaget med undantag för föreslagen byggrätt i parken på Norra Bantorget, avsedd för att återskapa den befintliga f d busstationsbyggnaden. Kontoret föreslår rivning av byggnaden. Vad gäller Torsgatans bredd föreslås 22 m i planförslaget, vilket kontoret från stadsmiljö- och trafiksynpunkt anser bör ökas till 24 m. Den tilltänkta bebyggelsen längs Torsgatan är hårt klämd mellan järnvägen och gatan och frågan om hur samtidigt tillräcklig gatubredd och tillräcklig byggvolym kan erhålla får studeras i det fortsatta planarbetet.

De befintliga bussuppställningsplatserna på Norra Bantorget, som tas i anspråk för bebyggelse föreslås flyttas till Torsgatan norr om Barnhusbron. De markparkeringsplatser som försvinner kan ersättas genom att garageplatser i den nya bebyggelsen erbjuds till närboende, vilket måste beaktas i det fortsatta arbetet mellan staden och byggherrarna.

Planförslaget bygger på att befintlig bensinstation rivs. Den kan inte ligga kvar med hänsyn till de stora avstånd som krävs till nya bostäder. Kontoret anser att frågan om innerstadens drivmedelsförsörjning är viktig, men att planförslaget inte kan försenas i väntan på den utredningen som ännu inte tagit form.

UTLÅTANDE**Bakgrund**

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till detaljplan för område vid Norra Bantorget i stadsdelen Norrmalm. Planförslaget är nu föremål för remiss och samråd till den 28 februari 2002. Planen har sänts till gatu- och fastighetskontoret för yttrande.

Gatu- och fastighetskontoret beställde i samråd med nuvarande Jernhusen Fastigheter AB (f d SJ Fastighetsdivisionen) 1999-09-06 en planutredning för ett område längs järnvägen vid Norra Bantorget för kontor, hotell och bostäder. En utbyggnad av Norra Bantorgsområdet får inte förhindra en eventuell framtida överdäckning av bangårdsområdet. Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 3 februari 2000 att påbörja planarbete med programsamråd för Norra Bantorgsområdet i enlighet med stadsbyggnadskontorets startpromemoria med förslag till program för planläggning.

Gatu- och fastighetsnämnden beslöt den 11 april 2000 att markanvisa kvarteren längs Torsgatan (fastigheterna Norrmalm 1:5 och 1:6 m m) till Skanska AB för uppförande av bostäder och kontor. Den 13 juni 2000 beslöt nämnden om markanvisning till AB Familjebostäder för hyres-bostäder i hotellkvarteret mot Norra Bantorget. Skanska har herefter i enlighet med förutsättningarna för markanvisningen påbörjat utredningar för hela planområdet.

Detaljplaneförslaget

Detaljplaneförslaget innehåller nya kvarter med byggrätter för kontor i zonen närmast bangårdsområdet samt bostäder och hotell mot intilliggande gator. För kvarteret mot Norra Bantorget har ett alternativ med bostäder i stället för hotell presenterats. Bottenvåningen mot gatan medger handel. Marken under del av Torsgatan och Östra Järnvägsgatan får byggas under med garage. Expeditionsbyggnaden, som är byggnadsminne förses med skyddsbestämmelser för bevarande.

Planförslagets genomförande förutsätter rivning av panncentralen vid bangården samt befintlig bensinstation. Även den f d busstationen rivs eller flyttas till ett läge inom parken vid Norra Bantorget. Planen innehåller byggrätt härför.

Enligt de utredningar Skanska/Arken gjort innehåller kvartersmarken ca 50.000 kvm kontor, 15.000 kvm hotell och 12.000 kvm bostäder. Antalet nya parkeringsplatser i tvåvåningsgarage är totalt ca 830 stycken.

För detaljplaneförslagets närmare innebörd hänvisas till plankarta med bestämmelser, planbeskrivning och genomförandebeskrivning, **bilagorna 1-3.**

Samråd

Planförslaget har varit föremål för programsamråd, som redovisades i Stadsbyggnadsnämnden våren 2001. Norrmalms stadsdelsnämnd gav bifall till stadsdelsförvaltningens utlåtande som förordade alternativet med bostäder framför hotell. Vidare ansågs att det är viktigt att man sammankopplar en upprustning av parken med projektet. Helst borde rotundan, den f d busstationen ligga kvar, men en flyttning av den får inte innebära att man tar grönyta i anspråk.

Gatu- och fastighetskontoret framförde muntligt att hotell förordas vid Norra Bantorget samt lämnade kompletterande skrivelse daterad 2001-07-04, där synpunkter framfördes att byggrätten i parken för rotundan skulle tas bort samt att "Torsgatan bör planeras som en reguljär 24-meters gata för att kunna rymma planerade funktioner (gångbana, cykelbana, trädplantering, körbana med angöring) på ett fullgott sätt. Om detta skulle omöjliggöra en acceptabel kvartersbebyggelse får en diskussion tas upp om lämplig avvägning mellan trafik- och boendefunktionerna."

Konsekvenser*-ekonomiska*

Staden kommer att få kostnader för iordningställande av gatu- och parkmark. Ledningsomläggningar utgör här en stor kostnad. Vidare har staden kostnader för evakuering och rivning av den f d busstationen. Kostnader för extraordinära grundläggningförhållanden och markföroreningar kan uppkomma. Kostnader i samband med markregleringar med Jernhusen AB kan också bli aktuella.

Beroende på om staden säljer marken eller upplåter med tomträtt erhåller staden direkta försäljningsintäkter eller årliga tomträttsavgälder. En kombination av båda kan bli aktuell.

-miljö

Beträffande planförslagets konsekvenser av teknisk natur görs följande preliminära bedömning. Planområdets närhet till spårområdet ställer speciella krav på byggnaders utformning från bl a risksynpunkt och dispens måste sökas för det ringa avstånd som kommer att bli mellan kontaktledningar och föreslagna byggnader. Speciella åtgärder kommer också att krävas för att erhålla reduktion av magnetfälten.

Omfattande spontarbete kommer att krävas för att undvika sänkning av grundvattenyta i området. Vidare bör en miljöteknisk utredning för markföroreningar genomföras för att klargöra bl a behov av och metod för behandling. Riktvärden för buller och vibrationer kommer att kunna klaras. Gränsvärden för kvävedioxid enligt miljökvalitetsnorm kommer att understigas. (Utdrag ur MKB:n)

-måluppfyllelse

Genom bostadsbebyggelsen tillskapas ca 50 hyreslägenheter och ca 60 bostadsrättslägenheter. Av dessa lägenheter behöver enligt Normalms stadsdelsförvaltning 2 x 5 tas i anspråk som gruppboheter för utvecklingsstörda.

- näringsliv och jobb i regionen

Projektet innebär att nya arbetstillfällen skapas.

Kontorets förslag/synpunkterByggrätter

Gatu- och fastighetskontoret medverkade till att alternativet med bostäder i stället för hotell mot Norra Bantorget togs fram. Alternativet sågs dock som en möjlighet att genomföra nybebyggelse vid Norra Bantorget om det inte visade sig möjligt att knyta en hotellintressent till projektet. I de diskussioner som nu förs verkar det finnas förutsättningar att träffa en för staden acceptabel uppgörelse.

Gatu- och fastighetskontoret anser därför att alternativet med hotell mot Norra Bantorget skall väljas. I innerstaden är detta läge nästan det enda

nybyggnadsläge som återstår. Platsen är väl lämpad för ett hotell med dess centrala läge och vackra belägenhet vid park. Kontoret avser verka för att en hotelloperatör av hög internationell standard kommer hit. Skulle det trots allt visa sig att det inte finns en marknad för ett högklassigt hotell vid Norra Bantorget bör bostadsalternativet väljas. Kontoret diskuterar för närvarande hotellkvarteret med några olika intressenter. Utformningen av kvarteret behöver troligen justeras i samråd med intressenten.

Byggrätten längs Kungsbron har enligt önskemål från fastighetsägaren (Jernhusen Fastigheter AB) medtagits i planförslaget. Ett skäl härtill är att tillskapa en tillräckligt bärkraftig ny fastighet. Man kan ställa frågan om inte byggrätten bör ingå i den framtida överdäckningen av bangårdsområdet. Kontoret har dock inget att erinra häremot om stadsbyggnadskontoret accepterar detta och med hänsyn till att Jernhusen Fastigheter AB även äger den för en framtida överdäckning aktuella marken.

Byggrätterna längs Torsgatan som Skanska har markanvisning på kan behöva justeras utifrån bl a den gatubredd som slutligen kommer att fastläggas.

Kontoret avstyrker byggrätt för den f d busstationen i parken, se avsnittet nedan.

Befintlig bensinstation

Yttrande över motion angående transporter av farligt gods , nr 1998:17 av Stella Fare (sp) och två skrivelser av Mats Hulth (s) och Lars Forsell (s) respektive Krister Skånberg (mp) och Åke Askensten (mp), behandlades i Gat- och fastighetsnämnden 1998-08-18. I yttrandet avhandlas bensinstationer i innerstaden. Av 23 stationer föreslås nedläggning av 11. Den vid Norra Bantorget anses vara en av de stationer som ur säkerhetssynpunkt kan vara kvar *tills vidare*. Berörda förvaltningar ombads också att analysera behoven och riskerna vad gäller framtida tankställen i innerstaden för alternativa drivmedel.

Planförslaget bygger på att befintlig bensinstation rivs. Det har nu gått några år sen beslutet, och med hänsyn till de stora avstånd som krävs till nya bostäder är stationen inte förenlig med en nybebyggelse. Riktvärdet för skyddsavstånd mellan nya bostäder och bensinstationer är enligt Boverkets rekommendationer 100 m, och med hänsyn till explosionsrisk 25 m.

Parken på Norra Bantorget

Kontoret anser att den föreslagna formen på parken är bra. Syftet att ge boende och arbetande en grön lunga för rekreation, samt att ge de monument som ger området identitet en värdig inramning förhöjer stadens attraktion. Kontoret har låtit göra en idéskiss till parkutformning, som bilägges (**Bilaga 4**).

Planförslaget innebär ett alternativ där rotundan återuppförs c a 20 meter från det stora Brantingmonumentet. Kontorets policy är att större platser och parker i innerstaden inte skall förseas med byggnader annat än mindre

S

sådana med tillfällig upplåtelse. Verksamheter med större dignitet skall i första hand förläggas till kvarterens bottenvåningar, som därmed skapar liv och rörelse på ett stadsmässigt sätt. Den stora byggnaden skulle dessutom dominera parken på ett fult sätt, och visuellt inkräkta på Brantingmonumentet med tillhörande muranläggning som skapats av Carl Eldh och Erik Glemme. Kontoret avstyrker av ovan nämnda skäl en byggrätt i parken vid Norra Bantorget.

Trafik och parkering

På Torsgatan, Östra Järnväggsgatan, Vasagatan och Barnhusgatan passerar mellan 16 000 och 19 000 fordon per dygn. Cykelbanor finns på båda sidor om Torsgatan och fortsätter söderut på Östra Järnväggsgatan för att ansluta till Vasagatan vid Vasaplan. I nordlig riktning finns cykelfält på Vasagatan utmed parkens östra sida som leder cyklisterna in på Barnhusgatan. Torsgatan trafikeras av Arlandabussarna och bil- och busstrafiken förs enkelriktad runt torget. Idag finns ca 13 parkeringsplatser för bussar på västra lokalkörbanan mellan Barnhusgatan och Olof Palmes gata.

Enligt förslaget ges möjlighet att dubbelrikta Vasagatan på torgets östra sida för busstrafiken från Västmannagatan. Detta minskar bussarnas körsträcka över torget och hållplatserna kan samordnas. För biltrafiken innebär lösningen ingen förändrad trafikering. Dagens cykelfält från Vasagatan in på Barnhusgatan förlängs till de befintliga cykelbanorna på Torsgatan. Dagens parkering för bussar och bilar på Norra Bantorget försvinner.

- Torsgatans bredd

Kontoret anser att den föreslagna gatustrukturen i området är bra. Det är emellertid viktigt att kontoret tar sitt ansvar att se till att säkerheten och framkomligheten fungerar på ett tillfredsställande sätt. Detta är också viktiga faktorer för att staden skall vara attraktiv.

Den nu remitterade planen visar Torsgatan med en bredd av 22 meter. Kontoret har bedömt att Torsgatan skall planeras som en 24-meters gata för att kunna rymma planerade funktioner, d v s gångbana, cykelbana, trädplantering, körbana som är dimensionerad för bussar samt angränsning till fastigheterna. Det bör påpekas att gatan planeras med endast ett genomgående körfält i vardera riktning. Även rummets form har betydelse, t e x vad gäller välbefinnande av plats och ljus nere på gatan.

Torsgatan, som är en huvudgata i stadens planering är föreslagen med trädplantering på båda sidor upp mot S:t Eriksplan enligt Trädplanen som godkändes av Gatu- och fastighetsnämnden 2002-02-19. Den befintliga bredden är 24 meter och bredare på vissa partier. Man bör anknyta till stadens 1800-talstradition och ge Torsgatan karaktär av boulevard som avslutas vid Norra Bantorget.

Från stadsmiljö- och trafiksynpunkt bör Torsgatan ges en bredd av 24 meter. Den tilltänkta bebyggelsen längs Torsgatan är hårt klämd mellan järnvägen och gatan och frågan om hur samtidigt tillräcklig gatubredd och tillräcklig byggvolym kan erhållas får studeras i det fortsatta planarbetet.

- *Parkering*

Planförslaget innebär att befintliga parkeringsplatser för 17 bilar och 13 bussar som finns söder respektive väster om den planterade ytan på Norra Bantorget måste ersättas på annat sätt. För bussparkeringen är det möjligt att placera samma antal fordon på en sträcka om c a 160 m, utmed Torsgatans kantsten norr om Barnhusbron, där då ytterligare c a 30 parkeringsplatser, som tas i anspråk för bussarna, måste ersättas.

Totalt skulle således 40-50 nya parkeringsplatser behöva tillskapas. Genom den nya exploateringsens markanspråk är det dock inte möjligt att erhålla nya markparkeringsplatser i närområdet. Den nya bebyggelsens parkeringsbehov är inte redovisat i planhandlingarna, men enligt de beräkningar som kontoret tagit del av under hand, kan konstateras att det finns ett överskott av parkeringsplatser i planerade garage. Kontoret anser att detta överskott skall erbjudas för uthyrning åt boende i närområdet, som ersättning för de platser som försvinner på gatumark. Garage under parken är inte aktuellt, vilket felaktigt beskrivs i MKB:n.

Planerad byggnad längs Kungsbron kommer troligtvis att ha entréer mot Kungsbron, vilket innebär att befintliga parkeringsplatser tas i anspråk för angöring, och ytterligare parkeringsplatser måste ersättas på annat håll. Hur många som behöver ersättas beror på vilken typ av entré som planeras, och hur stort angöringsbehovet därmed blir.

I det fortsatta samarbetet mellan byggherrar och staden måste stadens behov av parkeringsplatser för närboende beaktas.

Genomförande och kommunal ekonomi

Detaljplaneförslaget förutsätter att befintliga verksamheter evakueras och att befintliga byggnader rivs eller flyttas bort. Verksamheterna upphör 2003-01-01. Det gäller bensinförsäljning (Shell) och lager (Stockholm Entreprenad AB) samt restaurang m m i den f d busstationen.

Shell och Stockholm Entreprenad AB skall enligt avtal själva svara för erforderlig rivning och återställande av marken.

Gatu- och fastighetskontoret anser att den f d busstationen inte kan flyttas till parken eftersom den tar för mycken grönyta i anspråk. Byggnadens kondition är vidare sådan att den inte utan avsevärda kostnader kan flyttas. Kontoret anser därför i första hand att byggnaden skall rivas. Kontoret menar att frågan om rivning eller inte måste prövas så att förutsättningarna för nybebyggelsen klarläggs. Ansökan om bygglov för rivning bör därför nu sökas. Om det av kulturhistoriska eller andra skäl är nödvändigt att flytta eller återskapa den f d busstationen måste lämpligt ersättningsläge hittas. Något sådant läge har hittills inte påträffats. Det kan också visa sig att man av kulturhistoriska skäl inte ens får flytta byggnaden (vilket strider mot det nu aktuella detaljplaneförslagets intentioner) utan måste bibehålla den på

S

sin nuvarande plats. Detaljplaneförslaget måste då omarbetas och hotellkvarteret ges en annan utformning.

Miljöförvaltningen önskar en utredning om hur drivmedelsförsörjningen i innerstaden påverkas av nedläggningen av bensinstationen innan man tillstyrker en ny detaljplan. Gatu- och fastighetskontoret anser att frågan om innerstadens drivmedelsförsörjning är viktig men att den inte kan hängas upp på detta särskilda projekt som ju förutsätter att den aktuella bensinstationen rivs.

Avtal med intressenter till bostäder, hotell och kontor och med Jernhusen fastigheter AB måste träffas innan detaljplaneförslaget upprättas i slutlig form och föreläggs stadsbyggnadsnämnden för godkännande. De fastighetsrättsliga frågorna måste här klaras ut och befastas i avtal. Planutformningen är i dagsläget utformad efter Skanska/Arkens förslag till bebyggelsutformning. Detaljplaneförslaget kommer att behöva justeras om staden träffar avtal med andra intressenter. Detaljplaneförslaget bör därför inte föras vidare för antagande innan förutsättningarna är klarlagda.

Kontorets bedömning är att byggstart för projektet kan ske kring halvårsskiftet 2003.

Stadens ekonomiska resultat vid genomförandet av projektet förväntas bli positivt. En närmare redovisning av intäkter och kostnader kommer att föreläggas nämnden när diskussionerna med intressenterna kommit längre. De framtida driftskostnaderna efter genomförandet förväntas inte öka.

SLUT