

Utlåtande 2012:146 RIII (Dnr 311-1706/2012)

## Detaljplan för fastigheten Orgelpipan 6 m.m. i stadsdelen Norrmalm, Dp 2010-18583-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Detaljplanen för fastigheten Orgelpipan 6 m.m. i stadsdelen Norrmalm, Dp 2010-18583-54 antas.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

**Föredragande borgarrådet Regina Kevius** anför följande.

### *Ärendet*

Förslaget till detaljplan syftar till att möjliggöra en samlad stationslösning för Citybanan och integrerat med denna, möjliggöra ny bebyggelse ovan stationen för ca 400 hotellrum och ca 20 bostäder. Förslaget är utformat med fyra differentierade men sammanhängande volymer som relaterar till omgivande bebyggelse på olika sätt. Bebyggelsens lägre delar vänder sig mot Vasagatan för att sedan trappa upp och avsluta med en högdal mot Klarabergsgatan. Stationsrummet går diagonalt genom bebyggelsen och sammankopplar Vasagatan med Klarabergsgatan.

### *Beredning*

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden. Redogörelse för samtliga instansers yttranden, såväl inom som utom Stockholms stad, finns i utställningsutlåtandet.

### *Mina synpunkter*

Citybanan är ett av de viktigaste infrastrukturprojekten någonsin i Stockholm. På samma vis som Centralstationen byggdes som en symbol för hur västra och

norra stambanan knöts samman 1871 kommer Citybanans nya station att få göra avtryck i dagens Stockholm.

Station Stockholm City kommer att bli en av Sveriges största mötesplatser, vilket ställer stora krav på funktion men även på gestaltning. Under planprocessen har flera förslag prövats, då det har varit viktigt att tillgodose omgivningens kulturhistoriska värden. Den aktuella byggnaden har utformats med fyra sinsemellan olika volymer som bryter upp kvarteret i en mindre skala. De enskilda volymerna har var och en anpassats i höjd och skala till intilliggande gator och byggnader.

Själva stationen anordnas i byggnadens mark- och källarplan samt två till tre våningar upp mot omkringliggande gator. Från det genomgående stationsrummet anordnas förbindelser ner till befintlig biljetthall, och sedan vidare ner till tåg och tunnelbana. I anslutning till stationen anordnas servicefunktioner för resenärer samt andra publika funktioner som restaurang och butiker.

Förutom den nya stationen innehåller byggnaden också ca 20 lägenheter samt ett hotell om ungefär 400 rum. Hotellet kommer att kunna disponera två av bebyggelsens takterrasser med utsikt över staden, varav minst en görs tillgänglig för allmänheten genom en skybar. Bostäderna i de fyra översta våningarna får tillgång till en för dem gemensam takterrass, också den med utsikt över staden.

Byggnaden håller en hög arkitektonisk kvalitet och innehåller en mångfald av verksamheter. Station Stockholm City kommer att tillföra både platsen och omgivningen ytterligare folkliv, samtidigt som förslaget bevisar att det går att tillföra nya byggnader i Stockholms hjärta i samklang både med Ferdinand Bobergs centralposthus och med Klara kyrka.

Jag föreslår kommunfullmäktige att anta förslaget till detaljplan.

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Planbeskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Samrådsredogörelse
5. Illustrationsbilaga
6. Miljööversikt
7. Utställningsutlåtande

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Lotta Edholm och Madeleine Sjöstedt (båda FP) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta  
att avstyrka förslaget till detaljplan för fastigheten Orgelpipan 6  
  
att därutöver anföra

Stockholm växer så att det knakar och det rådet ingen tvekan om att vi måste fortsätta den kraftfulla utbyggnaden av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur samt platser för kommers, kultur och bildning som sker i Stockholm. Men stadens utveckling får inte innebära att det som gör Stockholm attraktivt och unikt förstörs. Enligt oss finns det ingen motsatsställning mellan höga ambitioner i bostadsbyggandet och ansvarstagandet för stadens skönhet och kulturhistoriska värden. Därmed skiljer vi oss både från dem som i varje läge säger nej till varje nytt hus som ska byggas, och varje väg som ska dras fram, och från dem som är beredda att bygga stort och högt utan hänsyn till den omgivande miljön.

I detta ljus ska man se förslaget till detaljplan för Orgelpipan 6, vilken kommer att innehålla den framtida huvudentrén till Citybanan. Förslaget har visserligen gestaltungs-mässigt utvecklats till det bättre, men samtidigt föreslås de högsta delarna av den nya bebyggelsen att bli hela 61,6 meter. Det är mer än 20 meter högre än platsens befintliga hotell (39, 5 meter) och nästan lika högt som Hötorgsskraporna (73 meter).

Att placera ett så högt hus precis framför Klara Kyrka är ett okänsligt ingrepp i stadsmiljön. För oss är det oerhört viktigt att planeringen och utformningen av byggnaden sker med utgångspunkt i den gällande stadsplanen samt att stor hänsyn visas stenstadens unika struktur, karaktärsdrag och silhuett. Detta förslag tar inte hänsyn till några av dessa aspekter. I stadskärnan bör den speciella karaktären med lägre bebyggelse bevaras och där det är möjligt, med hänsyn till kulturmiljöerna, kan den kompletteras med ny bebyggelse och förtätas. Detta bör vara utgångspunkten då man planerar ny bebyggelse på denna centrala plats på Vasagatan.

För övrigt ställer vi oss positiva till det föreslagna innehållet i byggnaden, med hotell och kommersiella ytor. Det kommer att öka rörelsen och aktiviteten runt huset, vilket är positivt för hela området. Platsen blir tryggare och snyggare än idag. Entréerna till den nya Citybanan bör också göras så attraktiva som möjligt och bör också förses med konstnärlig utsmyckning.

Orgelpipan 6 kommer att innehålla den framtida huvudentrén till Citybanan. Det är angeläget att den utökade spårkapaciteten för pendeltågstrafik får en bra och samlad stationslösning.

**Reservation** anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att återremitera förslaget till detaljplan för Orgelpipan 6
2. Att uppdra åt staden att genom trafikkontoret skyndsamt och parallellt med arbetet av detaljplanen för Orgelpipan 6 se över hela Vasagatans struktur så att gatan samspelar med det nya stationshuset och så att gatan blir funktionell och smidig och prioriterad för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer
3. Att uppdra åt staden att genom stadsbyggnadskontoret att redovisa tillfredsställande cykelparkeringslösningar i anslutning till det nya stationshuset
4. Att uppdra åt staden att genom stadsbyggnadskontoret att se över byggnadshöjden på den delen av stationshuset som vetter mot Klarabergsgatan och minska husets fotavtryck så att det bättre samspelar med sin omgivning
5. Att minst ett av taken används för publik verksamhet, tillgängligt för spontanbesök från allmänheten, exempelvis restaurang, bar eller café
6. Samt att vidare anföra följande:

Det är viktigt att staden får en fungerande stationslösning. Citybanan utgör en viktig infrastrukturensatsning och det är nödvändigt att arbetet med det nya stationshuset/hotell synkas med Citybanans tidplan.

Diskussionen om det nya stationshuset/hotellet är en fråga om både byggnadens form och byggnadens funktion. Stationshusets samspel med de omkringliggande kulturmiljövärdena måste vara den självklara utgångspunkten vid gestaltningen. Byggnadshöjden på den delen av stationshuset som vetter mot Klarabergsgatan borde ha ses över och anpassats bättre till de omkringliggande kulturmiljövärdena. Det föreslagna stationshusets utbredning i markplan borde dessutom ha begränsats och utformats för att möjliggöra bättre entréer vid Vasagan och Klarabergsvägen och för att undvika att Klara västra kyrkogata blir för trång. I debatten om stationshusets form och gestaltning har frågan om stationsbyggnadens funktion och relation till omkringliggande gator olyckligt hamnat i skymundan.

Miljöpartiet vill först och främst ha en stationsbyggnad med en fungerande helhetslösning. För miljöpartiet innefattar detta ett välfungerande centralplan, det vill säga markutrymmet mellan Orgelpipan 6 och nuvarande entré till centralisationen. I det här sammanhanget spelar Vasagatans utformning och struktur en viktig roll. Vasagatan måste utformas och byggas om så att den blir funktionell och smidig och prioriterad för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer.

I stadens förslag till *Framkomlighetsstrategi* står det beskrivet att Stockholms framtida trafiksystem måste ställas om för att fungera effektivt och att den andel av våra förflyttningar som görs med bil måste minska. I stadens *Framkomlighetsstrategi* står det även att gatumiljön

steg för steg bör få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för de som går. I stadens översiktsplan *Promenadstaden* är en av de bärande strategierna att människor ska kunna röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt.

Det är svårt att i Stockholm hitta en plats som bättre lämpar sig för att applicera stadens långsiktiga mål om ett hållbart transportsystem än vid området kring det nya stationshuset. Om Stockholm stad på allvar vill ha ett hållbart trafiksystem så måste stationsområdet vara utformat för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafikresenärer. Miljöpartiet vill därför uppdraga åt att staden genom trafikkontoret skyndsamt se över Vasagatan och centralplans struktur med utgångspunkt i stadens *Framkomlighetsstrategi* och översiktsplan i syfte att underlätta ett framtida hållbart resande. Miljöpartiet hade önskat att stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag att redovisa tillfredsställande cykelparkeringslösningar i anslutning till det nya stationshuset. Nu saknas detta vilket gör att vi riskerar att inte bara få ett stationshus som dåligt harmonierar med omgivande miljöer, prioritera hotell och butiker framför kollektivtrafikbehovet utan också försvårar ett fungerande samspel mellan gående, cykel och kollektivtrafik.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Detaljplanen för fastigheten Orgelpipan 6 m.m. i stadsdelen Norrmalm, Dp 2010-18583-54 antas.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 12 december 2012

På kommunstyrelsens vägnar:  
STEN NORDIN

Regina Kevius

*Ulrika Gunnarsson*

**Reservation** anfördes av Ann-Katrin Åslund (FP) med hänvisning till reservationen av (FP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta

1. Att avslå kontorets förslag till beslut
2. Att därutöver anföra

Föreliggande detaljplan är betydligt bättre gestaltningsmässigt än tidigare förslag, men den högsta byggnadshöjden blir 61,6 meter över nollplanet vilket är ca 20 meter högre än det nuvarande hotellets högsta del. Vänsterpartiet anser att just denna del borde vara lägre för att inte störa vyn mot Klara kyrka och dess torn. Det kan inte vara förenligt med stadens kulturhistoriska miljö och stadens siluett att låta denna högdal dominera över kyrkan. Vi anser att denna högsta del ska sänkas så att den överensstämmer med den höjd som hotellet har idag. Även med en sänkning borde bostäder kunna inrymmas i byggnaden.

Vasagatans utformning behöver även omarbetas så att gatan blir mer funktionell och samspelar med det nya stationshuset. Entréerna till Citybanan måste få tillräcklig kapacitet och trottoarerna behöver breddas för att rymma både gång- cykel och kollektivtrafikresenärer. Platsen mellan Orgelpipan 6 och den nuvarande entrén till Centralstationen behöver få en helhetslösning med kompletterande grönska och träd.

## ÄRENDET

Förslaget till detaljplan syftar till att möjliggöra en samlad stationslösning för Citybanan och integrerat med denna, möjliggöra ny bebyggelse ovan stationen för ca 400 hotellrum och ca 20 bostäder. Förslaget är utformat med fyra differentierade men sammanhängande volymer som relaterar till omgivande bebyggelse på olika sätt. Bebyggelsens lägre delar vänder sig mot Vasagatan för att sedan trappa upp och avsluta med en högdal mot Klarabergsgatan. Stationsrummet går diagonalt genom bebyggelsen och sammankopplar Vasagatan med Klarabergsgatan.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2012 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande samt att omedelbart justera paragrafen.

*Reservation* anfördes av Björn Ljung (FP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

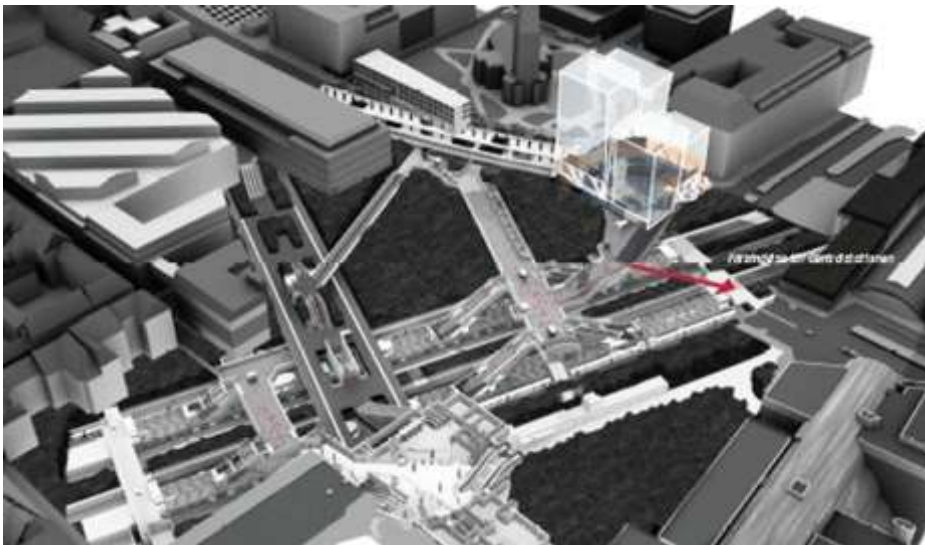
**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2012 har i huvudsak följande lydelse.



Orienteringsbild över Orgelpipan 6 i hörnet Vasagatan – Klarabergsgatan

### **Bakgrund**

Citybanan planeras att tas i drift 2017 och utgör en av de större infrastruktursatsningarna i staden. Citybanans ”Station Stockholm City” inryms huvudsakligen inom fastigheten Orgelpipan 6, i korsningen Vasagatan-Klarabergsgatan. Byggherren Jernhusen förvärvade tomträtten för Orgelpipan 6 i november 2009.



Sprängskiss över Citybanan, tunnelbanan och den planerade stationen. (3xN på underlag från Trafikverket)



### *Planområde och markägoförhållanden*

Planområdet omfattar fastigheten Orgelpipan 6 (Hotel Continental) samt del av fastigheten Norrmalm 6:1, järnvägstunnel. Dessa två fastigheter överlappar varandra i en tredimensionell fastighetsbildning. Orgelpipan 6 ägs av staden och är upplåten med tomträtt åt Jernhusen Orgelpipan 6 AB. Största hyresgästen är Scandic Hotels som driver Hotel Continental. Norrmalm 6:1 som rymmer järnvägstunnel och stationsuppgångar ägs av Trafikverket. Berörd gatumark på Vasagatan och på Klara Västra Kyrkogata (del av Norrmalm 4:53) ägs av staden.

### *Gällande detaljplaner*

Planförslaget ersätter stadsplanen för Orgelpipan 6 (PI 5447/kv. Kajan, fastställd 1960). I övrigt berörs ett antal stads- och detaljplaner primärt vad avser det utökade fotavtrycket över gatumark. Gällande tilläggsplan (TDp/Dp 2007-36070-54) för Citybanan fortsätter att gälla.

### *Slutligt förslag*



*Illustration av den nya bebyggelsen mot Vasagatan med stationsingången. Till höger*

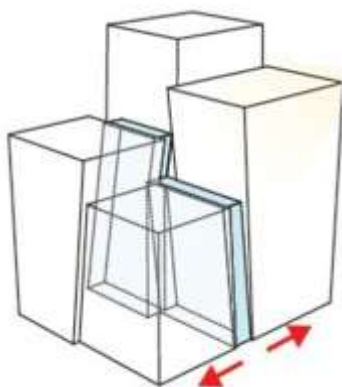
*syns Klara Vattugränd med Klara kyrka i fonden. (3xN och Tenjin)*

#### *Syfte och huvuddrag*

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en samlad stationslösning, Station Stockholm City, för Citybanan och tunnelbanan i anslutning till Stockholms central-station. Citybanan planeras att tas i drift under 2017 och därmed avlasta befintliga järnvägsspår i markplan genom Stockholms Central. Detaljplanen omfattar enbart förslag till ny bebyggelse med Citybanans redan beslutade lösning som ingående förutsättning. Den nya stationen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan, och avtecknar sig två till tre våningar upp i fastigheten från markplan. I bebyggelsen i övrigt uppförs ett hotell om ca 400 rum, samt fyra bostadsvåningar med ca 20 lägenheter. Avsikten är att stationsutrymme, hotell och bostäder ska kunna utgöra var sin fastighet genom tredimensionell fastighetsbildning. Den samlade arean är ca 28 000 kvm BTA (bruttoarea).

#### *Gestaltning – illustrationsbilaga*

En illustrationsbilaga ingår som bilaga till planhandlingarna som visar byggnadens gestaltning och organisation kring stationsrum, hotell och bostäder. Bebyggelsen är uppdelad i fyra volymer för att möta den kritik samrådsförlaget fick för en alltför stor och påträngande volym i en kulturhistoriskt känslig miljö. De fyra, differentierade volymerna bryter upp kvarteret i en mindre skala och anpassas var och en för sig i höjd och skala till intilliggande gator och byggnader. Den lägsta volymen mot Vasagatan utgör 8 våningar. Gradvis höjer sig byggnaden och når sin högsta höjd i diagonalt motsatt hörn mot Klarabergsgatan. För att ytterligare framhäva de fyra volymerna är fasadernas yttre liv i de olika volymerna förskjutna i förhållande till varandra.



*Ett uppglasat atrium/ ljusgård har infogats, som skär tvärs genom hela byggnaden och avtecknar sig tydligt i fasad som en glasad vertikal slits. Visuellt hjälper detta atrium/ ljusgård till att ytterligare bryta upp kvarterets skala, samtidigt som det tillför dagsljus till byggnadens inre. (3xN)*

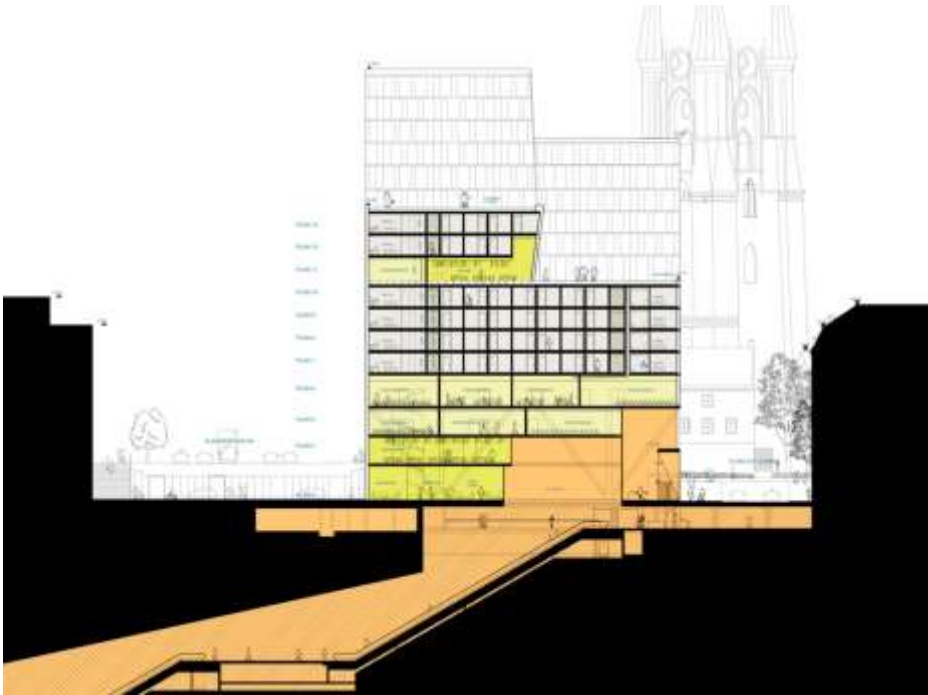
#### **Multifunktionshus**

Bebyggelsens funktionskoncept innebär att Station Stockholm City med allmänna utrymmen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan samt två till tre våningar upp mot omkringliggande gator. Från det genomgående stationsrummet anordnas förbindelser ner till befintlig biljetthall, och sedan vidare ner till tåg och tunnelbana. I an-

slutning till stationen anordnas servicefunktioner för resenärer samt andra publika funktioner som restaurang och butiker. Till hotelldelen anordnas konferens, restaurang, lobby och skybar. Hotellet planeras kunna disponera två av bebyggelsens takterrasser, med utsikt över staden, varav minst en görs tillgänglig för allmänheten genom en skybar. Bostäderna i de fyra översta våningarna får tillgång till en för dem gemensam takterrass tillika bostadsgård också den med utsikt över staden.



*Illustration som visar de fyra volymerna och dess takutformning. Nerifrån i bild syns skybarens publika terrass, därefter terrassen för hotellgäster. Närmast Klara kyrka ses bostadsgården och överst det gröna sedumtaket. (3xN och Tenjin)*



*Sektion (med Klarabergsgatan till vänster) med stationsanläggningens rulltrappor som kommer upp från Citybanan och ansluter till bebyggelsens källarplan. De i hög utsträckning transparenta fasaderna möjliggör ljusinsläpp till både stationshallen och rulltrapporna. (3xN).*



Stationsrummet utgör ett offentligt stråk genom byggnaden mellan Vasagatan och Klarabergsgatan. Utmed Klara Västra Kyrkogata placeras butikslokaler och bostadsentréer och till vänster utmed Klarabergsgatan och Vasagatan delar av hotellet. (3xN)

### **Konsekvenser för miljön**

#### *Miljöpåverkan – behovsbedömning*

Detaljplanens genomförande kan inte antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras. Planförslaget strider inte mot gällande översiktplan och verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. Partikelhalter (PM 10) och kvävedioxidhalter (NO<sub>2</sub>) i och omkring planområdet ligger under gränsvärdena. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därav inte upprättats i enlighet med Miljöbalkens bestämmelser.

#### *Miljööversikt*

En miljööversikt ingår som bilaga till planhandlingarna. I de underlag för behovsbedömning som tagits fram av staden och som samråtts med länsstyrelsen har kulturmiljön identifierats som den viktigaste frågan att studera. Även utredningar kring buller, luftkvalitet, risk- och säkerhet, vatten samt energi och klimat har påtalats. Miljööver-



sikten redovisar och konsekvensbeskriver de identifierade miljöaspekterna. Syftet med miljööversikten är att redovisa positiva som negativa miljökonsekvenser för detaljplanen samlat.

### *Planprocessen*

#### *Samrådsförslaget*



*Illustration samrådsförslag: vy från Vasagatan och centralplan med stationsentré till höger i bild mot korsningen Vasagatan - Klara Vattugränd. (Strategisk Arkitektur)*

#### *Plansamråd*

Förslaget var ute på plansamråd under perioden 2011-12-01 - 2012-01-20. Samrådsmöte hölls 2011-12-14 i Hörsalen, Tekniska Nämndhuset där ca 30 personer närvarade.

#### *Inkomna synpunkter remiss och samråd*

Den samlade lösningen för Station Stockholm City har tagits emot positivt. Det är viktigt att entréerna till stationsutrymmet syns väl och är lätta att uppfatta. Oro har

dock framförts att stationsutrymmet kan vara underdimensionerat för att inte kunna omhänderta framtida folkströmmar, och att det därför inte är lämpligt att dela de lägsta våningsplanen med hotellet. Gatumark tas i anspråk för den nya bebyggelsen och standarden på omkringliggande gångbanor minskas. I takt med att beräknade gångflöden i området ökar uppstår en osäkerhet om de allmänna ytorna kommer att räcka till.

Länsstyrelsen, kulturnämnden och skönhetsrådet framför i ganska så likalydande skrivelser kritik mot den föreslagna byggnaden och menar att den med sin storlek och val av fasadmaterial gör skada på den kulturhistoriska miljön i Stockholms centrala delar. Byggnaden anses volymmässigt vara för stor och klumpig och blir sammantaget alldeles för dominerande i förhållande till sin omgivning. Stationsdelen upplevs som positiv men hotellet med bostäder på taket har blivit för stort och dominerar i stadsbilden på ett olyckligt sätt.

#### *Förslag till bearbetning*

Stadsbyggnadskontoret bedömde i samråd med byggherren att förslaget behövde omarbetas och vidareutvecklas utefter följande huvudsakliga områden:

- Bebyggelsens volym och gestaltning.
- Det arkitektoniska anslaget vad gäller kulturhistoriska värden.
- Utrymmet för stationsfunktionerna i markplan och under gatuplan.

Tidigare fastslaget bebyggelseprogram inklusive station, hotell och bostäder, skulle ligga till grund för det nya utformningsalternativet enligt samma principer som tidigare. Även redan fastslagen principlösning för Citybanan utgjorde en ingående förutsättning.

#### *Utveckling av byggnaden*

Den omarbetade bebyggelseutformningen utgår i huvudsak från tidigare avtryck i markplan. Bebyggelsen indelas i fyra differentierade volymer som tydligt förhåller sig på olika sätt till den omgivande staden. Genom bebyggelsens volymindelning ges möjlighet att använda taken som del av bebyggelseprogrammets mer publika funktioner som kompletteras exempelvis med restaurang och skybar. På samma sätt kan taklandskapet användas som utomhusyta/gård för bebyggelsens bostadsinslag. Taken ger även möjlighet till plantering och grönska. Stationens två entréer mot Klarabergsgatan respektive Vasagatan vidareutvecklades.



*Vy utmed Klarabergsgatan*

### *Utställning*

Ett bearbetat och utvecklat förslag till ny byggnad ställdes ut under tiden 29 augusti – 26 september. Under utställningstiden inkom 14 yttranden. Inkomna synpunkterna omfattar primärt aspekter relaterade till stationens utformning vad gäller kapacitet och flöden, samt önskemål om utökade bestämmelser vad avser skydd mot störningar kring buller, vibrationer och stomljud. Även synpunkter avseende påverkan på den intilliggande kyrkofastigheten (Klara Kyrka) har framförts, t.ex. försämrade solljusförhållanden. Synpunkterna i sin helhet från utställningen redovisas och kommenteras i upprättat utställningsutlåtande.

### *Revidering av det utställda förslaget*

#### *Stationsrummet*

Efter utställning har bebyggelseförslaget utvecklats ytterligare vad avser stationslösningen på plan 3 och 4 (Vasagatans och Klarabergsgatan nivåer) som inrymmer det genomgående stationsrummet. I samverkan med Citybanan (Trafikverket) och SL har byggherren utvecklat stationslösningens inre delar genom att öka möjligheterna till ljusinsläpp. I syfte att tillgodose framtida kapacitetsbehov har de inre delarna av plan 3 och 4 även omdisponerats något för att vid behov kunna möjliggöra framtida förändringar av det genomgående stationsrummet. Dessa aspekter regleras inte i detalj i planen, men har av kontoret bedömts ändå vara av vikt att omhänderta inför ett antagande av detaljplanen för att säkra en god slutlösning för alla parter.





*Stationsrummet. Vy mot Klarabergsgatans entré. (3xN och Luxigon)*

Enligt Brandskyddslaget kan stationen utifrån resultaten i flödessimuleringarna anses omhändertata prognostiserade flöden för år 2017. Vidare kan kapaciteten i Södra biljett-hallen plan 2 anses begränsande för total kapacitet. Stationen kan i sin nuvarande ut-formning anses omhändertata en generell personflödesökning upp till ca 20 % i förhål-lande till prognosvärden för år 2017.

#### *Planbestämmelser avseende störningsskydd*

SL har framfört önskemålet att precisera bestämmelserna i planhandlingarna kring skydd för störningar från den befintliga tunnelbanan och dess installationer under mark och i byggnaden att förutom bostäder även innefatta övriga verksamheter i byggnaden såsom hotell, kontor och butiker.

Då planen är upprättad enligt den äldre plan- och bygglagen (SFS 1987:10) får en detaljplan innehålla bestämmelser om högsta tillåtna värden för störningar genom bl.a. buller och skakningar, om det finns särskilda skäl. Detaljplanen för Orgelpipan innebär särskilda skäl genom att en byggnad uppförs ovanpå en järnvägs- och tunnelbanesta-tion. Kontoret har bedömt att detta specifika fall, motiverar att bestämmelserna för störningsskydd på plankartan utökas och preciseras att innefatta all verksamhet i be-byggelsen.

#### *Revideringar i planhandlingarna*

Inkomna synpunkter föranleder ingen omarbetning av byggnadens volym eller ändring av byggnadens användning. Plankartan har kompletterats med störningsbestämmelser som även innefattar hotell, kontor och butiker. Djupbyggnadsbestämmelsen har förtyd-ligats med att förutom schaktning även innefatta sprängning, pålning, borring eller andra ingrepp. Illustrationslinjer för tunnelbanans och Citybanans lägen har lagts in på

plankartan. Genomförandebeskrivningen har utökats med ett stycke avseende tunnelbanan och ett stycke avseende risk samt givits ett tillägg under rubriken Fastighetsbildning. I Illustrationsbilagan har de illustrationer bytts ut i de delar som visar stationsutrymmet där förbättringar för resenärer gjorts. Detta har medfört att i planbeskrivningen har illustrationerna på sid. 10 och 11 överst bytts ut.

De förändringar som skett av bebyggelsens utformning vad avser de inre delarna av stationsrummet har efter utställning stämts av med både SL och Citybanan (Trafikverket). Det utökade skyddet i plankartan avseende störningsskydd har stämts av och kommunicerats med Jernhusen, SL och Citybanan.

### ***De viktigaste invändningarna mot planen***

#### *Skada på riksintresset för kulturmiljövården*

Skönhetsrådet, domkyrkoförsamlingen, samhällsdebattörer och boende i Stockholm har framfört synpunkter på att stationsbyggnaden måste omarbetas och minska i volym för att inte skada riksintresset för kulturmiljövården. Länsstyrelsen anser genom de förändringar som gjorts av förslaget sedan samrådsskedet att riksintresse kulturmiljö tillgodoses. Byggnadens funktion som huvudstation för Citybanan och en knutpunkt för kommunikationerna i Stockholm kan i det här fallet motivera att byggnadens höjd blir högre än omgivningens kvartersbebyggelse

Kontoret ser länsstyrelsens ställningstagande som vägledande och delar länsstyrelsens uppfattning att med noggrann fasadbehandling avseende bl.a. komposition, material och kulör, kunna föra in den föreslagna volymen på denna centrala plats i Stockholm.

#### *Solljusförhållanden för omgivningen och kyrkogården*

Domkyrkoförsamlingen saknar en konsekvensanalys över hur den nya byggnaden kommer att påverka ljusförhållandena på kyrkogården och i omgivningen. En solstudie har nu tagits fram som visar skuggsituationen vid midsommar och vid vår- respektive höstdagjämning. Sammantaget anser kontoret att ljusförhållandena i omgivningen marginellt påverkas negativt av föreslagna bebyggelse ställt i relation till dagens byggnad. Den planerade bebyggelsens högdels bedöms delvis ge skugga på kyrkogården under sommaren som också kyrkogårdens stora uppvuxna träd gör. Gatorna kring den planerade bebyggelsen påverkas marginellt och ljusförhållandena på de mest frekventerade gatorna bedöms vara i huvudsak likvärdiga dagens situation.



*En illustration från kyrkogården som visar de stora träd som under sommaren ger skugga på kyrkogården. Ovanför den lägre byggnaden till vänster är det nya förslaget inlagt i bilden*

### **Kontorets slutliga bedömning**

Kontoret kunde efter genomfört samråd konstatera att dåvarande utformningsförslag och bebyggelsevolym inte på ett tillräckligt bra sätt omhändertog platsens förutsättningar, kvaliteter och värden, bl.a. ur kulturmiljöhänseende.

Kontoret anser att det bearbetade förslaget, som också legat till grund för genomförd utställning, genom sin disposition av volym och fasadutformning, tar bättre hänsyn till kulturhistoriska värden och kvaliteter i stadslandskapet, både i stort och i närområdet. Kontoret vill samtidigt understryka att redovisade gestaltungsprinciper (i upprättad illustrationsbilaga) anger en huvudsaklig inriktning för bebyggelsens utformning i volym och i fasad vad gäller materialval, disposition och kulör. Det är därför av stor vikt att förslaget vad gäller fasadgestaltning bearbetas och vidareutvecklas inför kommande bygglovgivning. Kontoret rekommenderar att detta t.ex. sker genom framtagande av ett bra och tydligt illustrationsmaterial likaväl som genom fullskaleprov på fasadutformning. Inför bygglov skall detta stämmas av med staden och andra berörda parter.

På motsvarande sätt behöver de inre delarna av stationsrummet vidareutvecklas för att säkra en god slutlösning. Disposition och utformning av stationsrummet regleras inte i detaljplanen, och bör därför även fortsättningsvis stämmas av med berörda parter som SL och Citybanan (Trafikverket). Den slutliga lösningen för stationens disposition

och utformning kan regleras genom avtal och överenskommelser mellan berörda parter. Den slutliga lösningen fastställs i samband med bygglovgivning.

Inför ett antagande av detaljplanen skall erforderliga avtal och överenskommelser vara upprättade mellan berörda parter.

Under förutsättning att ovanstående aspekter hanteras under den fortsatta processen, anser kontoret att förslaget till detaljplan som nu utformats kan ligga till grund för ett genomförande.

Genomförandet av Citybanan har påbörjats och avses tas i drift under 2017. I vissa delar har arbeten även inletts inom Orgelpipan 6.

## RESERVATIONER M.M.

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Reservation* anfördes av Björn Ljung (FP) enligt följande.

Att avstyrka kontorets förslag till beslut  
att därutöver anföras

Stockholm växer så att det knakar och det rådet ingen tvekan om att vi måste fortsätta den kraftfulla utbyggnaden av bostäder, arbetsplatser och infrastruktur samt platser för kommers, kultur och bildning som sker i Stockholm. Men stadens utveckling får inte innebära att det som gör Stockholm attraktivt och unikt förstörs. Enligt oss finns det ingen motsatsställning mellan höga ambitioner i bostadsbyggandet och ansvarstagandet för stadens skönhet och kulturhistoriska värden. Därmed skiljer vi oss både från dem som i varje läge säger nej till varje nytt hus som ska byggas, och varje väg som ska dras fram, och från dem som är beredda att bygga stort och högt utan hänsyn till den omgivande miljön.

I detta ljus ska man se förslaget till detaljplan för Orgelpipan 6, vilken kommer att innehålla den framtida huvudentrén till Citybanan. Förslaget har visserligen gestaltungs-mässigt utvecklats till det bättre, men samtidigt föreslås de högsta delarna av den nya bebyggelsen att bli hela 61,6 meter. Det är mer än 20 meter högre än platsens befintliga hotell (39, 5 meter) och nästan lika högt som Hötorgsskraporna (73 meter).

Att placera ett så högt hus precis framför Klara Kyrka är ett okänsligt ingrepp i stadsmiljön. För oss är det oerhört viktigt att planeringen och utformningen av byggnaden sker med utgångspunkt i den gällande stadsplanen samt att stor hänsyn visas stenstadens unika struktur, karaktärsdrag och silhuett. Detta förslag tar inte hänsyn till några av dessa aspekter. I stadskärnan bör den speciella karaktären med lägre bebyggelse bevaras och där det är möjligt, med hänsyn till kulturmiljöerna, kan den kompletteras med ny bebyggelse och förtätsas. Detta bör vara utgångspunkten då man planerar ny bebyggelse på denna centrala plats på Vasagatan.

För övrigt ställer vi oss positiva till det föreslagna innehållet i byggnaden, med hotell och kommersiella ytor. Det kommer att öka rörelsen och aktiviteten runt huset, vilket är positivt för hela området. Platsen blir tryggare och snyggare än idag. Entréerna till den nya Citybanan bör också göras så attraktiva som möjligt och bör också förses med konstnärlig utsmyckning.

Orgelpipan 6 kommer att innehålla den framtida huvudentrén till Citybanan. Det är angeläget att den utökade spårkapaciteten för pendeltågstrafik får en bra och samlad stationslösning.

Reservation anfördes av Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att återremitera förslaget till detaljplan för Orgelpipan 6.
2. Att uppdra åt staden att genom trafikkontoret skyndsamt och parallellt med arbetet av detaljplanen för Orgelpipan 6 se över hela Vasagatans struktur så att gatan samspelar med det nya stationshuset och så att gatan blir funktionell och smidig och prioriterad för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer
3. Att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att redovisa tillfredsställande cykelparkeringslösningar i anslutning till det nya stationshuset
4. Att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att se över byggnadshöjden på den delen av stationshuset som vetter mot Klarabergsgatan och minska husets fotavtryck så att det bättre samspelar med sin omgivning
5. Att minst ett av taken används för publik verksamhet, tillgängligt för spontanbesök från allmänheten, exempelvis restaurang, bar eller café
6. Samt att vidare anföra följande:

Det är viktigt att staden får en fungerande stationslösning. Citybanan utgör en viktig infrastruktursatsning och det är nödvändigt att arbetet med det nya stationshuset/hotell synkas med Citybanans tidplan.

Diskussionen om det nya stationshuset/hotellet är en fråga om både byggnadens form och byggnadens funktion. Stationshusets samspel med de omkringliggande kulturmiljövärdena måste vara den självklara utgångspunkten vid gestaltningen. Byggnadshöjden på den delen av stationshuset som vetter mot Klarabergsgatan borde ha ses över och anpassats bättre till de omkringliggande kulturmiljövärdena. Det föreslagna stationshusets utbredning i markplan borde dessutom ha begränsats och utformats för att möjliggöra bättre entréer vid Vasagan och Klarabergsvägen och för att undvika att Klara västra kyrkogata blir för trång. I debatten om stationshusets form och gestaltning har frågan om stationsbyggnadens funktion och relation till omkringliggande gator olyckligt hamnat i skymundan.

Miljöpartiet vill först och främst ha en stationsbyggnad med en fungerande helhetslösning. För miljöpartiet innefattar detta ett väl fungerande centralplan, det vill säga markutrymmet mellan Orgelpipan 6 och nuvarande entré till centralisationen. I det här sammanhanget spelar Vasagatans utformning och struktur en viktig roll. Vasagatan måste utformas och byggas om så att den blir funktionell och smidig och prioriterad för gång, cykel och kollektivtrafikresenärer.

I stadens förslag till *Framkomlighetsstrategi* står det beskrivet att Stockholms framtida trafiksystem måste ställas om för att fungera effektivt och att den andel av våra förflyttningar som görs med bil måste minska. I stadens *Framkomlighetsstrategi* står det även att gatumiljön steg för steg bör få fler kollektivtrafikkörfält, fler cykelbanor, färre parkeringsplatser, och bättre gatumiljöer för de som går. I stadens översiktsplan *Promenadstaden* är en av de bärande strategierna att människor ska kunna röra sig i staden till fots eller med cykel på ett tryggt sätt.

Det är svårt att i Stockholm hitta en plats som bättre lämpar sig för att applicera stadens långsiktiga mål om ett hållbart transportsystem än vid området kring det nya stationshuset. Om Stockholm stad på allvar vill ha ett hållbart trafiksystem så måste stationsområdet vara utformat för att prioritera gång, cykel och kollektivtrafikresenärer. Miljöpartiet vill därför uppdra åt att staden genom trafikkontoret skyndsamt se över Vasagatan och centralplans struktur med utgångspunkt i stadens *Framkomlighetsstrategi* och översiktsplan i syfte att underlätta ett framtida hållbart resande. Miljöpartiet hade önskat att stadsbyggnadskontoret fått i uppdrag att redovisa tillfredsställande cykelparkeringslösningar i anslutning till det nya stationshuset. Nu saknas detta vilket gör att vi riskerar att inte bara få ett stationshus som båligen harmonierar med omgivande miljöer, prioritera hotell och butiker framför kollektivtrafikbehovet utan också försvårar ett fungerande samspel mellan gående, cykel och kollektivtrafik.

*Reservation* anfördes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

1. Avslår kontorets förslag till beslut samt därutöver anföra
2. Föreliggande detaljplan är betydligt bättre gestaltningsmässigt än tidigare förslag, men den högsta byggnadshöjden blir 61,6 meter över nollplanet vilket är ca 20 meter högre än det nuvarande hotellets högsta del. Vänsterpartiet anser att just denna del borde vara lägre för att inte störa Klara kyrka och dess torn. Det kan inte vara förenligt med stadens kulturhistoriska miljö och stadens siluett att låta denna högdelen dominera över kyrkan. Vi anser att denna högsta del ska sänkas så att den överensstämmer med den höjd som hotellet har idag. Även med en sänkning borde bostäder kunna inrymmas i byggnaden.
3. Vasagatans utformning behöver även omarbetas så att gatan blir mer funktionell och samspelar med det nya stationshuset. Entréerna till Citybanan måste få tillräcklig kapacitet och trottoarer behöver breddas för att rymma både gång- cykel och kollektiv-trafikresenärer. Platsen mellan Orgelpipan 6 och den nuvarande entrén till Centralstationen behöver få en helhetslösning med kompletterande grönska och träd.

*Reservation* anfördes Elina Åberg m.fl. (MP) mot beslutet att fatta beslut om ärendet idag med hänvisning till sitt förslag om återremiss och förslag till avslag.