



Handläggare: Martin Skillbäck
Region Innerstad
Markbyrå
Tel: 508 262 76
martin.skillback@gfk.stockholm.se

2002-12-10

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Förslag till detaljplan för kv Hästen på Norrmalm, återremiss

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Gatu- och fastighetsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för kv Hästen på Norrmalm
2. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner överenskommelse med Nordea Fastigheter AB angående fastigheten Hästen 27 m fl samt hemställer hos kommunfullmäktige att fullmäktige godkänner överenskommelsen senast 2003-06-30
3. Gatu- och fastighetsnämnden lägger trafikplan för Östra City till handlingarna.
4. Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets remissammanställning för trafikplanen för Östra City.
5. Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att trafikföringen i området i samband med genomförandet av detaljplanen skall ske i enlighet med alternativ 1 i detta tjänsteutlåtande

Olle Zetterberg

Göran Gahm

Anders Berglund

2. Samrådsremiss
3. Trafikplan för Östra City
4. Remissyttranden
5. Illustrationer
6. Överenskommelse med Nordea Fastigheter AB

SAMMANFATTNING

I detaljplaneförslag för kv Hästen föreslås en ny byggnad uppföras på fastigheten Hästen 27. Byggnaden – som inrymmer ca 5.400 m² BTA och ca 20 lägenheter - förbättrar de interna sambanden mellan Nordeas tomträttsfastigheter i kvarteret och möjliggör bättre entréförhållanden för Nordea-koncernen som har sitt huvudkontor inom Hästen 27. Ett genomförande av detaljplanen innebär också att Mellangatan och den del av Smålandsgatan som idag leder genom kv Hästen stängs för allmän trafik. Detta innebär att en ny trafiklösning för närområdet måste genomföras. Denna överensstämmer ej till fullo med framtaget förslag till trafikplan för Östra City. Kontoret anser ändå att fördelarna med planförslaget uppväger nackdelarna. I förslag till överenskommelse mellan staden och Nordea enas parterna bl a om tillkommande tomträttsavgäld för fastigheten Hästen 27. Överenskommelsen innebär att avgäldsunderlaget för fastigheten ökar med ca 170 Mkr.

Vid redovisning av detaljplanen för gfn 2002-05-30 fick kontoret i uppdrag att 'återkomma till nämnden med förslag till acceptabla trafiklösningar där framkomligheten i närområdet inte försämras som en konsekvens av detaljplaneförslaget' Vid nämndens sammanträde 2002-12-03 fick kontoret i uppdrag att undersöka möjligheterna att förbättra förhållandena för i första hand gående och cyklister i korsningen Norrlandsgatan- Mäster Samuelsgatan. Kontoret har nu studerat två alternativa trafiklösningar för berörda gator och förordar den som reducerar problemen för bil- och busstrafiken i detta mycket hårt belastade område. De försämringar som uppstår för gång- och cykeltrafik i sydlig riktning på Norrlandsgatan bör kunna accepteras eftersom attraktiva alternativ finns på Biblioteksgatan och kommer att tillskapas i form av ett nytt cykelstråk på Birger Jarlsgatan. Å andra sidan kan en övergång till det alternativ som prioriterar gång- och cykeltrafik på Norrlandsgatan enkelt genomföras om man önskar detta i ett senare skede.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Fastigheten Hästen 27 ("PK-Huset"), med adress Hamngatan 10-14, Norrlandsgatan 1-5, Smålandsgatan 17-21 uppläts med tomträtt till PK-Banken 1974-03-01. Nuvarande tomträttsinnehavare är Nordea Fastigheter AB. Nordea innehar även tomträtterna till fastigheterna Hästen 22 och 23 samt den näraliggande Putten 15.

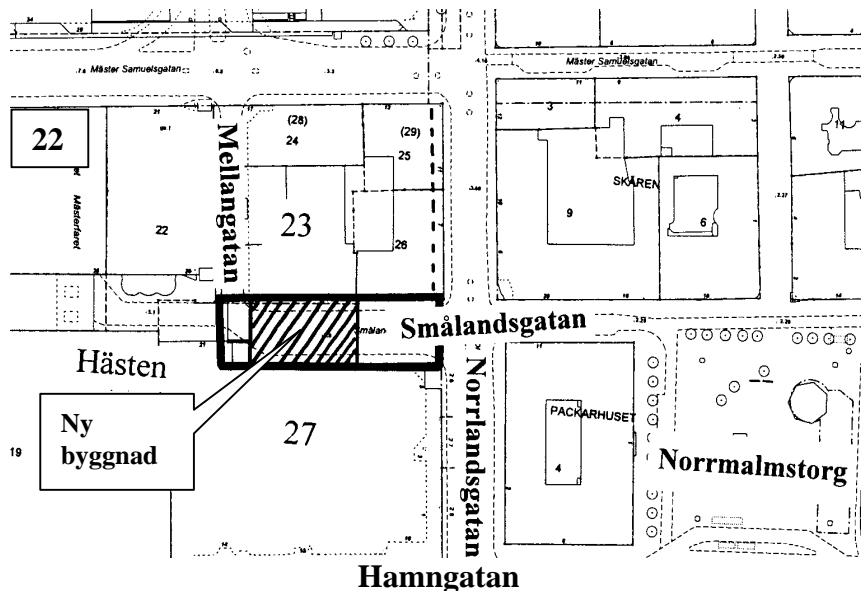
Nordea-koncernen har vuxit kraftigt under senare år. Detta innebär att lokalbehovet ökat. Nordea hyr därför ytterligare lokaler i grannskapet, t ex i kv Grävlingen och i kv Hästskon.

Sambandet mellan bankens fastigheter i kv Hästen är dåligt idag. Smålandsgatans västligaste del skiljer idag fastigheterna Hästen 27 och 23 och förhindrar ett effektivare lokalutnyttjande.

Nordea-koncernens huvudkontor finns i Hästen 27 med entré både mot Hamngatan och mot Smålandsgatan. Denna förstnämnda entrén är svårtillgänglig på grund av trafiksituationen på Hamngatan.

Nybyggnadsförslag - detaljplaneremiss

Nordea har tagit fram ett nybyggnadsförslag som löser många av bankens lokalproblem i kv Hästen. Banken föreslår att den del av Smålandsgatan som är belägen väster om Norrlandsgatan stängs för allmän trafik och en kompletterande byggnad uppförs som sammanbinder byggnaderna på fastigheterna Hästen 23 och 27.



Orienteringsplan

Byggnaden föreslås bli 10 våningar hög och inrymmer, tillsammans med viss påbyggnad inom Hästen 23, ca 5.400 m² BTA kontor. De tre översta våningarna föreslås innehålla ca 20 företagslägenheter. I bottenvåningen föreslås en ny huvudentré för banken med entrétorg mot Norrlandsgatan. Projektet redovisas på **bilaga 1**. Förslaget ger sammanfattningsvis banken ett välbehövligt lokaltillskott samtidigt som de inre sambanden förbättras och en ny attraktiv entré tillskapas.

Det aktuella markområdet ingår i fastigheten Hästen 27 och är en del av Smålandsgatan (z-område enligt gällande detaljplan). Gatan viker av mot Mellangatan vilken bl a används för trafik till Klaratunneln. I Cityplan 1977 avsågs det aktuella gatuavsnittet bli gågata, vilket 1980 följdes upp i gällande detaljplan i vilken gatan är betecknad för gångtrafik och lastgata. Mellangatan var avsedd som tillfart till Mästerfaret. Planen genomfördes inte. I Trafik- och gatumiljöplan för City och Gamla Stan från 1997 föreslogs att detaljplanens förslag förverkligas.

Trafik och gatumiljöplanen från 1997 förutsatte en trafikminskning på 25 % i innerstaden. Kontoret fick 2000-10-31 i uppdrag att omarbete innerstadens trafik- och gatumiljöplaner delvis på grund av att trafikminskningen inte kunnat genomföras.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2001-12-13 att påbörja detaljplanearbetet för det av Nordea framtagna projektet. En samrådsremiss har översänts till bl a gatu- och fastighetsnämnden för yttrande (**bilaga 2**).

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på detaljplaneförslaget

Trafikfrågor

Gatu- och fastighetskontoret anser att trafikkonsekvenserna inte är tillräckligt belysta i stadsbyggnadskontorets detaljplaneförslag, varför en fylligare analys görs i det följande.

Kontoret har under 2001 tagit fram förslag till trafikplan för Östra City (**bilaga 3**). I planen föreslås den aktuella delen av Smålandsgatan enkelriktas och smalnas av.

Förslaget till trafikplan sändes ut på remiss under våren 2001 till ett tjugotal instanser. Samtliga remissyttranden är sammanfattade i **bilaga 4**. Av de 17 instanser som svarat är tio emot en stängning av Smålandsgatan och en är för en stängning. Övriga har inte särskilt kommenterat Smålandsgatan.

Tyréns Infrakonsult har på uppdrag av Nordea Fastigheter utrett möjligheterna att stänga av Smålandsgatan enligt nu redovisat förslag. Samråd har skett med Gatu- och fastighetskontoret. Flera olika lösningar för att bibehålla/öka dagens framkomlighet för biltrafiken mot Klaratunnelns östra gren har studerats. Alla innebär – enligt kontorets mening - övervägande negativa konsekvenser för andra trafikslag.

Gatu- och fastighetskontoret redovisade planförslaget för gatu- och fastighetsnämnden i januari 2002. Gfn beslöt 2002-05-07 att ge kontoret i uppdrag att återkomma till nämnden med förslag till acceptabla trafiklösningar där framkomligheten i närområdet inte försämras som en konsekvens av detaljplaneförslaget. Detta innebär att trafikplanen för Östra City ska beredas.'

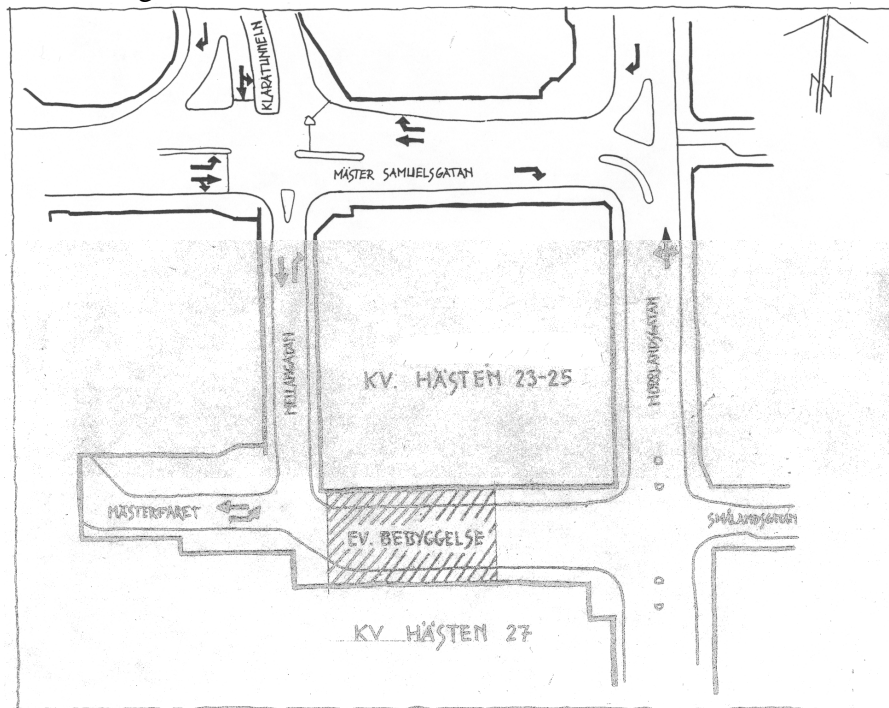
Kontoret studerade ånyo alternativa trafiklösningar i närområdet men kom inte fram till någon bättre lösning, varför det ursprungliga trafikförslaget redovisades för gatu- och fastighetsnämnden 2002-11-12. Vid sammanträde 2002-12-03 beslöt nämnden att återremittera ärendet till kontoret med följande anförandetext: "De barriäreffekter som uppstår i kontorets förslag är olyckliga. Gångtrafikanter och cyklister på Norrlandsgatan kommer att få en högst begränsad rörlighet och slussningen över MästerSamuelsgatan kommer i värsta fall innebära risker för gående och i bästa fall innebära hinder för trafiken. Möjligheten att leda trafiken som kommer söderifrån via

Hamngatan och Regeringsgatan till Klaratunnelns östra mynning bör utredas”.

Med anledning av detta återkommer kontoret nu med två alternativa trafiklösningar, varav det ena prioriterar buss- och biltrafik och det andra gång- och cykeltrafik i området. Båda dessa alternativ kan genomföras inom ramen för detaljplanen och föreslaget avtal med Nordea, eftersom de endast medför smärre ombyggnader inom befintligt gatuutrymme.

Alternativ 1 Prioritering av buss- och biltrafik

Det alternativ som har minst nackdelar och bibehåller dagens framkomlighet för biltrafiken redovisas nedan:



Föreslagen trafiklösning

Förslaget innebär att dagens framkomlighet bibehålls men medför också att flera idag möjliga trafikeringsrelationer omöjliggörs och att tillgängligheten för lokal trafik med mål i närområdet försämras.

Genomgående trafik på Norrlandsgatan från Birger Jarlsgatan till Hamngatan blir inte längre möjlig. Trafiken söderut på Norrlandsgatan tvingas åka västerut i korsningen med Mäster Samuelsgatan. Detta innebär problem för framförallt taxi och distributionsfordon som kommer att få längre och mer komplicerade körvägar inom området. Den sydgående trafiken till Hamngatan hänvisas till Birger Jarlsgatan och Nybroplan där framkomligheten är begränsad (och kommer att försämras ytterligare vid utbyggnad av cykelfält).

Cykeltrafiken på Norrlandsgatan söderut genom området förutsätter att man kliver av och leder cykeln förbi korsningen vid Mäster Samuelsgatan. Den planerade cykelbanan på Birger Jarlsgatan innebär dock att det finns attraktiva alternativ att välja på för cykeltrafiken.

Gångtrafikanterna på Norrlandsgatan västra sida måste slussas över Mäster Samuelsgatan för att framkomligheten för bilarna till och från Klaratunneln ska kunna bibehållas. Detta innebär att fotgängarna alltid blir tvungna att stanna på refugen i mitten och invänta grönt ljus. Denna typ av reglering är inte fotgängarvänlig och är ovanlig i Stockholm. Den västra sidan är redan idag den mest frekventerade och övergångsstället över Mäster Samuelsgatan är hårt utnyttjat. Å andra sidan finns alternativa attraktiva nordsydliga gångstråk på Norrlandsgatans östra gångbana, samt på Biblioteksgatan och Birger Jarlsgatan.

Varuförsörjningen till Mäster Samuelsgatan mellan Norrlandsgatan och Birger Jarlsgatan samt södra delen av Biblioteksgatan måste ta sig in i området från Hamngatan. Eftersom vänstersväng från Hamngatan till Norrlandsgatan inte kan tillåtas med hänsyn till bussarnas framkomlighet innebär det att all trafik till dessa kvarter måste passera Nybroplan, oavsett från vilket håll man närmar sig östra city.

För att komma till last- och parkeringssystemet Mästerfaret måste man komma Mäster Samuelsgatan västerifrån eller direkt från Klaratunneln. När man åker därifrån är enda alternativet högersväng ut på Mäster Samuelsgatan för att via Norrlandsgatan komma fram till Hamngatan, där höger- eller vänstersväng är möjlig.

Den föreslagna trafiklösningen innebär även vissa förbättringar för gångtrafiken. Framkomlighet för gående på Mäster Samuelsgatans södra sida resp Norrlandsgatans västra sida underlättas när den genomgående trafiken på Smålandsgatan-Mellangatan försvinner. Vidare innebär en ny samordnad entré för Nordea-koncernen att angöringsbehovet till entrén mot Hamngatan försvinner.

Alternativ 2 Prioritering av cykel- och gångtrafik

Om slussning av gående ska undvikas kommer kapaciteten för bilarna i korsningen Mäster Samuelsgatan- Norrlandsgatan minskas. Korsningen kommer då inte att förändras utan har samma lösning som idag. Det ökade flödet av bilar som kommer att behöva trafikera denna korsning p.g.a. Smålandsgatan avstängning kommer att innebära köbildning mot korsningen, antingen norrut eller söderut på Norrlandsgatan, beroende på hur man prioriterar i signalen. Detta kan i sin tur få effekter i form av köbildning antingen på Hamngatan förbi Norrmalmstorg eller på Birger Jarlsgatan mellan Engelbrektsplan och Norrlandsgatan. Eftersom Norrlandsgatan, Hamngatan förbi Norrmalmstorg och Birger Jarlsgatan kommer att trafikeras av stombusslinje 2 innebär denna lösning försämringar för busstrafiken. Dessutom kommer stombusslinje 1 i Kungsgatan att påverkas vid passage över Norrlandsgatan.

Ökad inmatning av trafik till Klaratunneln från Regeringsgatan- Mäster Samuelsgatan

Nämnden föreslår att möjligheten att leda trafiken som kommer söderifrån via Hamngatan och Regeringsgatan till Klaratunnelns östra mynning bör utredas. Denna möjlighet finns redan idag men framkomligheten för bil- och busstrafik är starkt begränsad p.g.a. de väl använda övergångsställena dels över Hamngatan utanför NK och dels över Regeringsgatan längs Hamngatan. Möjligheten att få ytterligare bilar än vad som redan idag passerar denna sträcka är enligt kontorets bedömning ytterst marginell.

Övrigt och sammanfattande synpunkter

Den föreslagna stängningen av Smålandsgatan ger stadsbildsmässiga fördelar för området. Nuvarande vy mot Smålandsgatans anslutning till Mästerfaret är ingen tillgång. Den föreslagna byggnaden och det nya entrétorget skulle bli ett miljömässigt lyft för området (**bilaga 5**).

I Östra City finns endast ett fåtal bostäder. De ca 20 lägenheter som föreslås byggas är ett välkommet tillskott i denna del av City som annars helt domineras av kommersiella lokaler.

Den nuvarande trafiklösningen är en rest från tidigare trafikplaner. Den ökande biltrafiken har inneburit att den planerade stängningen av Smålandsgatan ej har genomförts, trots att planer på detta funnits ännu i sen tid. Den stängning som föreslås förutsätter en ny trafiklösning, förslagsvis enligt ovan redovisat alternativ 1. För biltrafiken innebär detta sammanfattningsvis ingen kapacitetsförändring, men dock en del andra negativa konsekvenser. För gångtrafikanter på Norrlandsgatans västra sida innebär förslaget försämring vid passage av Mäster Samuelsgatan. Dessa gångtrafikanter får förbättringar vid passage av nuvarande Smålandsgatan. Gångtrafikanter längs Mäster Samuelsgatans södra sida får förbättringar vid passage av Mellangatan. För gående och cyklister i Nord- Sydlig riktning finns/ kommer att finnas attraktiva alternativ på Biblioteksgatan och Birger Jarlgatan.

I detta sammanhang bör nämnas att Nordea Fastigheter under vintern 2001-2002 kontaktade berörda grannar inom och invid kv Hästen och informerade om det aktuella projektet. Samtliga dessa uppgavs vara positiva till den redovisade byggnaden, och hade inget att erinra mot föreslagen stängning av Smålandsgatan.

Kontoret anser sammanfattningsvis att den föreslagna byggnationen medför en stadsbildsmässig förbättring samt att konsekvenserna för trafiken av föreslagen gatuavstängning enligt alternativ 1 bör kunna accepteras, och att trafikplanen för Östra City kan läggas till handlingarna, eftersom den inte längre är aktuell i och med genomförandet av den nu aktuella detaljplanen. Förslaget till ny detaljplan kan således accepteras. Kontoret anser det mycket viktigt att inte försämrade för biltrafiken till tunneln eftersom det ur

miljö- och säkerhetssynpunkt vore olyckligt med en överföring av trafik till ytnätet.

Förslag till överenskommelse med Nordea Fastigheter AB

Gatu- och fastighetskontoret har upprättat en överenskommelse med Nordea Fastigheter AB (**bilaga 6**). Överenskommelsen har följande huvudsakliga innehåll:

- ? Parterna förbinder sig att verka för att ny detaljplan upprättas för kv Hästen i enlighet med det framtagna projektet.
- ? Parterna är ense om att gemensamhetsanläggningen för Mästerfaret ska utökas.
- ? Parterna är ense om att Hästen 23 ska regleras över till Hästen 27.
- ? Tillkommande kommersiell area enligt den nya detaljplanen ska åsättas tomträttsavgälden 1.400 kr/m² BTA.
- ? Tillträde till marken för ny bebyggelse och nytt angöringstorg ska ske en vecka efter det erforderlig fastighetsbildning vunnit laga kraft.
- ? Överenskommelsen är villkorad av att ny detaljplan antas senast 2003-06-30, samt att fastighetsbildningen genomförs senast fem månader efter det detaljplanen vunnit laga kraft. Överenskommelsen är också villkorad av kommunfullmäktiges godkännande senast 2003-06-30.

Gatu- och fastighetskontorets synpunkter på överenskommelsen mm

Den nya byggnaden sammanbinder fastigheterna Hästen 23 och 27. Av bygglovskäl måste därför fastighetsindelningen ändras. Parterna har valt att detta ska ske genom att Hästen 23 regleras över till Hästen 27. I samband med detta ska tomträten till Hästen 23 dödas. Uppgifter om avgäldsgrundande ytor samt aktuella servitut saknas för den utökade Hästen 27. Parterna ska träffa tilläggsavtal om detta.

Mellangatan ska enligt planförslaget utgå som allmän gata och istället ingå som en del av gemensamhetsanläggningen för Mästerfaret. Kontoret förutsätter att avtal om detta ska vara träffat innan detaljplanen antas av kommunfullmäktige.

Överenskommelsen är träffad på i huvudsak sedvanliga villkor och är enligt kontorets mening godtagbar för staden. Samråd har skett med stadskansliets juridiska avdelning. Den tillkommande kommersiella avgälden godkändes av stadskansliets expertråd för fastighetsfrågor 2002-01-21.

Ett genomförande av detaljplanen innebär intäkter för staden genom att avgäldsunderlaget för fastigheten Hästen 27 ökar. Denna ökning uppskattas till ca 170 Mkr. Kontoret och stadsdelsförvaltningen får även något lägre drift- och underhållskostnader när Mellangatan och aktuell del av

Smålandsgatan utgår som allmänna gator. Kostnaderna för erforderliga gatuombyggnader uppskattas till ca 0,5 Mkr.

SLUT