



Handläggare: Leila Massih
Telefon: 08-508 09 306

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

Förslag på detaljplan för Orgelpipan 6 m.m. - remiss från stadsbyggnadskontoret

Förvaltningens förslag till beslut

1. Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Christina Rapp Lundahl
stadsdelsdirektör

Britt Mattsson
avdelningschef

Sammanfattning

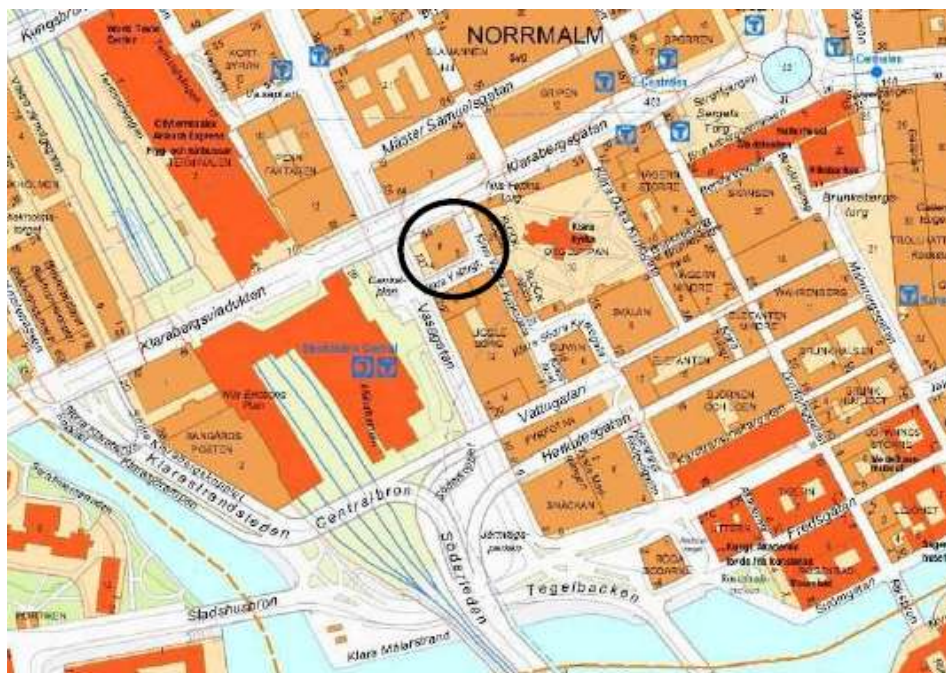
Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett detaljplaneförslag avseende Citybanans Station Stockholm City inom kvarteret Orgelpipan 6 m.m. Syftet med föreslagen plan är att möjliggöra en stationslösning för Citybanan samt ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål.

Förvaltningen är positiv till att den föreslagna planen överensstämmer med översiktplanens mål om att tillgodose dagens och framtidens behov av nya bostäder i City, publika verksamheter och service. Planförslaget innebär att gatumark försvinner och förvaltningen ifrågasätter om det offentliga rummet utanför stationen kommer räcka till alla de människor som kommer att röra sig i området. Förvaltningen anser att det är bra att bostäderna förses med cykelparkering inom fastigheten men anser att dimensionerna av den allmänna cykelparkeringen bör utredas vidare.

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har begärt yttrande från bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av ett detaljplaneförslag avseende Citybanans Station Stockholm City inom kvarteret Orgelpipan 6 m.m. Planförslaget har visats under tiden 1 december 2011 – 20 januari 2012 i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4, på Norrmalms stadsdelsförvaltning på Tulegatan 13 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida www.stockholm.se/sbk. Samrådsmöte hölls den 14 december 2011. Remissmaterialet bifogas.

Citybanan är en sex kilometer lång pendeltågstunnel som byggs under Stockholms centrala delar. Citybanan planeras vara klar för drift under 2017 och kommer att avlasta befintliga järnvägsspår i markplan. Citybanan som funktion och infrastrukturanläggning utgör inte del av detta förslag till detaljplan. Detaljplanen omfattar enbart förslag till ny bebyggelse med Citybanans redan beslutade lösning som ingående förutsättning.



Karta med planområdet inringat. Källa: remissen

Ärendet

Syftet med den föreslagna planen är att möjliggöra en samlad stationslösning för Citybanan och tunnelbanan i anslutning till Stockholms centralstation. Planförslaget möjliggör även ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål.



Befintlig bebyggelse

Planområdet omfattar fastigheten Orgelpipan 6 (Hotel Continental) samt del av fastigheten Norrmalm 6:1 (järnvägstunnel). Dessa två fastigheter överlappar varandra i en tredimensionell fastighetsbildning. Planområdet omfattar dessutom del av gata m.m. på alla fyra sidor om fastigheten.

Hotel Continental var ett av de första moderna hotellen som byggdes under regleringen av nedre Norrmalm. Byggnaden är gulklassad enligt Stadsmuseets klassificering, vilket innebär att byggnaden anses vara av positiv betydelse för stadsbilden och har visst kulturhistoriskt värde.

I samband med att genomförandet av Citybanan påbörjades, har byggnadens lågdal mot Vasagatan rivits för att ge plats åt den nya stationsuppgången. Tidigare fanns där en entré till tunnelbanan och några butiker.

Planerad bebyggelse

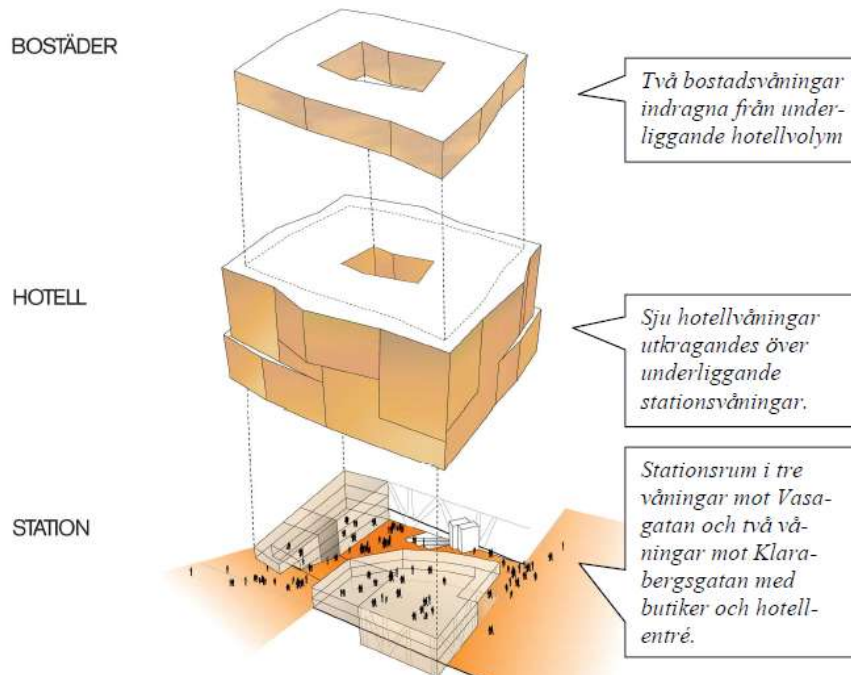
Förslaget innebär att befintlig bebyggelse ersätts med en ny byggnad där Citybanans station inrättas i byggnadens mark- och källarplan samt i två till tre våningar upp i fastigheten från markplan. Ovan stationen uppförs ett hotell om ca 400 rum samt två indragna bostadsvåningar med ca 25 lägenheter.

Planen utökar kvartersmarken för den nya bebyggelsen, vilket medför minskade gatubredder för Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. Avsikten är att stationsutrymme, hotell och bostäder ska kunna utgöra var sin fastighet. Under Klarabergsviadukten överförs gatumark till kvartersmark för centrumändamål. Detta för att en befintlig kontakt med närliggande trappa upp till Klarabergsgatan nu byggs bort och lämnar ett utrymme som blir svårövervakat och som bör införlivas med angränsande fastighet under Klarabergsviadukten. Planering för detta pågår.

Bebyggelse föreslås få en totalhöjd om ca +51,2 meter, motsvarande 12 våningar från Vasagatan. I nuläget uppskattas den nya bebyggelsen omfatta totalt ca 29 000 kvm. Byggnadens sockelvåning planeras bli glasad och till stora delar transparent. Ovanför sockelvåningen kragas byggnaden ut med maximalt 1,5 meter utanför den nya fastighetsgränsen. Byggnadens hotell- och bostadsdelar skiljs exteriört från stationsdelen. Preliminärt utförs fasaden med en glasad dubbelfasad, där det yttre fasadskiktet har ett bakomliggande membran, t.ex. av metall i en kopparton, som avser ge byggnaden lyster och kulör.

Samtidigt som den planerade byggnaden tar mer utrymme på bekostnad av gatan anordnas generösa trottoarer runt fastigheten för både resenärer som ska till och från stationen, likaväl som för allmänheten i övrigt. Enligt planförslaget ska byggnaden bidra till att öka tryggheten och stadsmässigheten genom att

bottenvåningarna aktiveras med verksamheter. En hög grad av transparens i de nedre delarna av fasaderna bidrar till en hög interaktion mellan ute och inne. De mer levande bottenvåningarna kan generera stadsliv på nästan alla av dygnets timmar. Stationshallen, som har öppet de tider Citybanan och tunnelbanan har öppet, kan erbjuda en intern förbindelse mellan Vasagatan och Klarabergsgatan då befintlig utvändigt trappförbindelse tas bort.



Fördelning av byggnadens funktioner. Källa: remissen

Angöring anordnas, liksom idag, längs Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. På- och avstigning för turistbussar och liknande anordnas längs Klara Vattugränd, medan angöring till bostäderna samt den övre stationsentrén sker via en parkeringsficka längs Klara Västra Kyrkogata.

Station Stockholm City

När Citybanan tagits i drift bedöms området i högre utsträckning än idag befolkas av pendeltågsresenärer och andra resenärer likväl som av besökare i området generellt. När stationen är i bruk beräknas ca 4 400 resenärer passera varje kvart under den trafiktätaste timmen på eftermiddagen. Detta innebär att den nya bebyggelsen med stationen dels måste tillgodose de behov detta för med sig, samtidigt som stationen kan bidra till att öka kvaliteten i den närliggande stadsmiljön. På sikt kan Spårväg City komma att trafikera Klarabergsgatan, med hållplatser i anslutning till centralstationens övre entré samt Citybanan. Detta bedöms förstärka området roll för kollektivtrafiken ytterligare. Station Stockholm



City föreslås därför utformas så att entréer till stationen orienteras mot både Klarabergsgatan och Vasagatan i den nya bebyggelsens hörnpartier.

Stationshallen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan. I källarplanet ansluter rulltrappsförbindelser från Citybanans perronger och från tunnelbanans gröna/röda linje. Befintlig passage mellan fastigheten och Centralstationen bevaras. Möjligheter finns att utveckla gången, med bl.a. handel och resenärsservice. Cykelparkering för resenärer anordnas på trottoarerna kring bebyggelsen, t.ex. längs Klara Vattugränd.

Stationsdelen är tänkt att ha en utformning som tydligt visar att den har en offentlig funktion i stadsrummet. För att understryka Station Stockholm Citys offentliga karaktär skapas stationsrummet som ett "utomhusstråk" kantat av små butiker som tillhandahåller service till resenärerna och ger närvaro och trygghet stor del av dygnet. Tydliga mötesplatser och informationsplatser ska finnas vid entréerna samt bredvid rulltrapporna mellan plan 2-3.

Enligt planbeskrivningen har det i kvarteret funnits ett järnvägshotell under flera epoker och att denna tradition får bestå, så nära kopplad till resande, stadsmässiga knutpunkter och sociala relationer, är en kulturhistorisk kvalitet som fördjupar byggnadens värde för stadslivet.

Hotell

Hotellet är byggnadens största hyresgäst och bedöms inrymma ca 400 rum fördelade på sju plan. Utöver detta tillkommer ytor för reception, konferens och restaurang. Reception med huvudentré från Vasagatan inryms integrerat i stationsdelen med en av sina entréer direkt mot stationsrummet vilket medför att man kan gå torrskodd från Arlanda express och Centralstationen direkt till hotellets bar, lobby och reception. Entré till restaurang och andra gemensamma hotellfunktioner möjliggörs längs Klarabergsgatan. Konferenslokaler och andra publika utrymmen inryms i de övre våningarna tillsammans med hotellrummen. Under Klarabergsgatan och intilliggande kvarter finns ett parkeringsgarage som ges direktförbindelse med hotellet under markplanet. Hotellet hyr in parkeringsplatser.

Bostäder

Byggnadens två översta våningar är indragna och föreslås inrymma 25 lägenheter. Entré till bostäderna planeras från Klara Västra kyrkogata. Med hänsyn till buller från omgivande trafikerade gator, planeras bostäderna så att minst hälften av boningsrummen i respektive lägenhet vänds mot de mindre bullerpåverkade gemensamma ytorna på taket.



På plan 14 förläggs en bostadsgård som till hälften utgörs av en vistelseyta med gröna planteringar, uteplats och lekplats medan den andra halvan utgörs av ett överglasat ljusschakt som förser hotellets nedre delar med dagsljus. Bostäderna förses med terrasser som vänder sig ut mot staden.

Till bostäderna planeras inga parkeringsplatser inom kvarteret. Boende hänvisas till parkeringshus i närområdet alternativt till en gemensam anläggning under Klarabergsgatan. Cykelparkering för bostäderna sker på gården och i ett förråd på plan 15, cykeltalet för de boende hamnar därmed på 1,5 cyklar/lägenhet.

Konsekvenser för miljön

Enligt stadsbyggnadskontoret innebär genomförandet av planförslaget inte någon betydande miljöpåverkan i miljöbalkens mening. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan och den bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra någon väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. I enlighet med Stockholms stads praxis redovisas dock planbeskrivningen miljökonsekvenserna av detaljplaneförslaget. Kulturmiljön har identifierats som den viktigaste frågan att studera. Även buller, luftkvalitet, risk- och säkerhet, vatten samt energi och klimat har utretts särskilt.

Kulturmiljö

Planförslaget bedöms innebära små till måttligt negativa konsekvenser för kulturmiljön. Det gäller främst rivningen av befintlig byggnad och dess koppling till 1900- talets samhällsbyggande. Positiva konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt är att den föreslagna stationsbyggnadens ökade fotavtryck och minskning av gatubredder innebär att man närmare återknyter till 1600-talets kulturhistoriskt intressanta stadsplanestruktur på Norrmalm. Den nya byggnaden bedöms innebära små negativa konsekvenser för stadsbilden avseende stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter.

Buller och luftkvalitet

Området ligger i en miljö med många olika typer av ljudstörningar, bil- och busstrafiken på gatorna och tågtrafiken vid Centralstationen, klockringningen från Klara kyrka, stomljud och vibrationer från tunnelbanan och i framtiden eventuellt även Spårväg City som planeras passera på Klarabergsgatan. För att klara riktvärdena för god lägenhetsplanering krävs bullerskyddsåtgärder i form av höga krav på fasadens ljuddämpade förmåga, samt korrekt placering av och ljuddämpning vid uteplatser.

Föroreningshalterna underskrider miljökvalitetsnormen men bostäderna ligger i en stadsmiljö med relativt höga luftföroreningshalter. Luftföroreningar med dessa halter kan rent generellt innebära vissa negativa effekter ur ett hälsoperspektiv.



Ärendets beredning

Ärendet har beretts av parkmiljöavdelningen norra innerstaden.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen är positiv till att den föreslagna planen överensstämmer med översiktplanens mål om att tillgodose dagens och framtidens behov av nya bostäder i City, publika verksamheter och service. Planen bejakar också översiktplanens mål om att skapa attraktiva stadsmiljöer med levande bottenvåningar.

Gatumark försvinner i och med förslagen plan och förvaltningen ifrågasätter om det offentliga rummet utanför stationen kommer räcka till alla de människor som kommer att röra sig i området efter att Citybanan tagits i bruk. Med tanke på det knappa utrymmet finns det risk att trafiksituationen blir svår för gående, cyklister, bussar och den kommande Spårväg City.

Förvaltningen anser att det är bra att bostäderna förses med cykelparkering inom fastigheten men anser att dimensionerna av den allmänna cykelparkeringen bör utredas vidare. I detaljplanen anges att cykelparkering anordnas på trottoarerna kring bebyggelsen. Enligt förslag till nytt miljöprogram för staden ska staden verka för att cykelresandet fördubblas i stadens mätpunkter. Enligt förvaltningen är det angeläget att det i stadsbyggnadsprojekt främjar resande med cykel. I programmet anges också att staden ska ställa krav på cykelparkeringar med hög standard, i bra lägen och i tillräcklig omfattning.

Enligt planförslaget innebär den minskade gatubredden att man närmare knyter an till 1600-talets kulturhistoriskt intressanta stadsplanestruktur på Norrmalm. Förvaltningen anser att det är viktigt att utformningen av den nya bebyggelsen uppfyller översiktplanens mål om att all omvandling av kvarteren i city ska beakta innerstadens kulturhistoriska värden, men att det bör vägas ihop med de krav som finns på en välfungerande stationsbyggnad. Ur kulturhistoriskt perspektiv bör den nya byggnaden inte störa upplevelsen av stadens fronter mot vattenrummen, topografi och silhuetter.

Förvaltningen är mycket positiv till att planen innehåller bostäder, men hade dock gärna sett att planförslaget omfattade en större andel lägenheter. För att de positiva effekterna av funktionsblandning ska märkas behövs fler bostäder i City. Enligt förvaltningen är det viktigt att i kommande planarbete säkerställa att lägenheterna och bostadsgården klarar riktvärdena för buller. Förvaltningen bejakar förslaget om en gemensam bostadsgård med mycket grönska och möjligheter till lek.



Bilagor

1. Planbeskrivning
2. Genomförandebeskrivning
3. Plankarta
4. Till planhandlingarna finns bilagorna *Illustrationsbilaga*, *Stadsbildsanalys* och *Miljööversikt*. Dessa finns digitalt på www.stockholm.se/insyn