



STADSBYGGNADS KONTORET

Planavdelningen
Klas Groth
Tfn 08-508 273 74

Bilaga 2

PLANBESKRIVNING

1(31)

2012-08-17
rev. 2012-10-30

2010-18583-54

Detaljplan för
Orgelpipan 6 mm
i stadsdelen Norrmalm
i Stockholm
Dp 2010-18583-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt följande bilagor: Illustrationsbilaga daterat 2012-08-17 och Miljööversikt daterad 2012-08-17.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en samlad stationslösning, Station Stockholm City, för Citybanan och tunnelbanan i anslutning till Stockholms centralstation. Utöver den nya stationens entréfunktioner med service till resenärer möjliggör detaljplanen att ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål uppförs integrerat med stationen. Detaljplanen syftar till att stärka stadens och regionens kollektivtrafikförsörjning genom anordnandet av en tillgänglig och funktionell offentlig miljö.

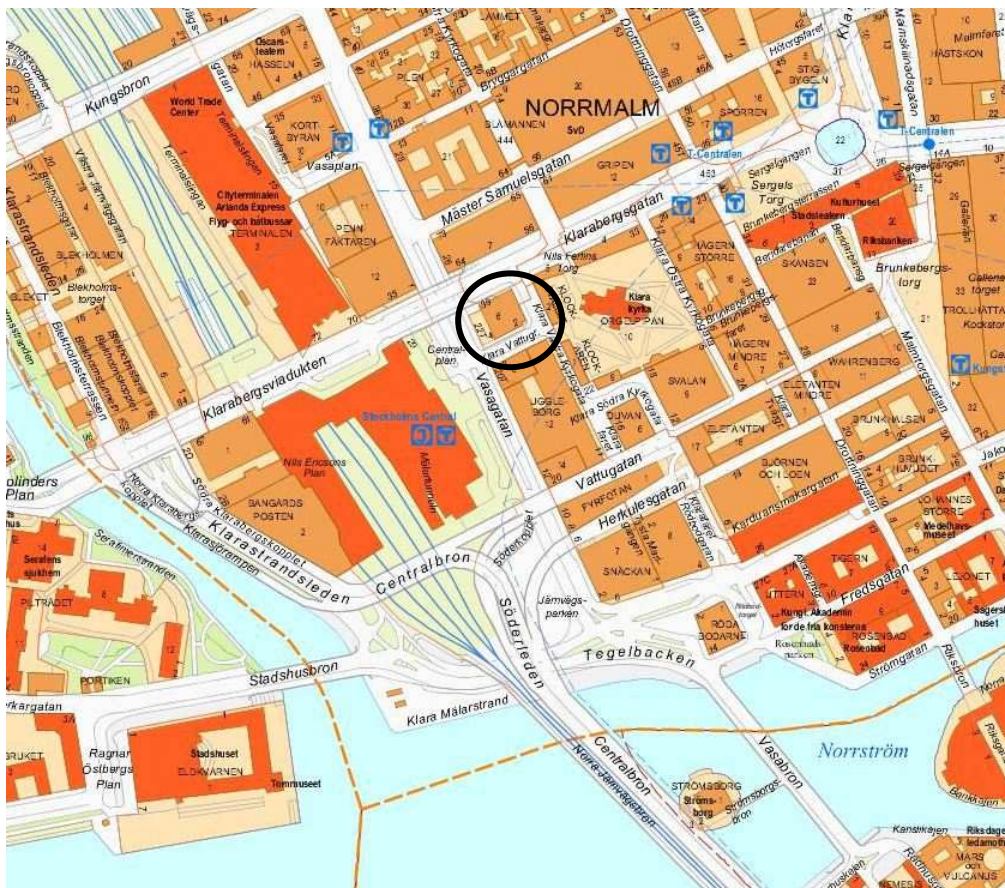
Citybanan utgör en av de största infrastruktursatsningarna för kollektivtrafiken i modern tid. Citybanan består av en 6 kilometer lång ny pendeltågstunnel under Stockholms centrala delar och för vilken tre stationer planeras, bl.a. Station Stockholm City. Citybanan planeras att tas i drift under 2017 och därmed avlasta befintliga järnvägsspår i markplan genom Stockholms Central. Citybanan som funktion och infrastrukturanläggning utgör inte del av detta förslag till detaljplan. Detaljplanen omfattar således 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.

PLANDATA

Planområde

Planområdet omfattar fastigheten Orgelpipan 6 (Hotel Continental) samt del av fastigheten Normalm 6:1, järnvägstunnel. Dessa två fastigheter överlappar varandra i en tredimensionell fastighetsbildning. Planområdet omfattar dessutom del av Vasagatan och del av Klara Västra Kyrkogata (Normalm 4:53).



Orienteringsbild som visar Orgelpipan 6 i hörnet Vasagatan – Klarabergsgatan.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

Planområdet ligger inom cityområdet och i direkt anslutning till Stockholms centralstation där järnväg, tunnelbana och övriga trafikslag knyts samman. Cityområdet är stadens viktigaste arbetsplatsområde, ett viktigt mål för besökare, samt rikets administrativa och kommersiella centrum. I Stockholms översiktsplan (antagen 2010) anges att cityområdet vidareutvecklas på kort och längre sikt. Syftet med detaljplanen är förenlig med gällande översiktsplan.

För att följa upp översiktsplanens intentioner har staden inlett ett arbete med att formulera en vision och planeringsinriktning för Cityområdet som helhet. Visionen innebär att verka för ett mer mångfunktionellt och levande cityområde, bl.a. genom en utveckling av det offentliga rummet och dess kvaliteter, stärkt näringsliv och handel, samt kompletterande bostadsbebyggelse. Detaljplanen ligger i linje med denna utveckling.

Gällande detaljplaner

Följande detaljplaner berörs av planförslaget.

Detaljplan för kv Kajan (Hotel Continental), Pl 5447, fastställd 1960

Denna plan anger markanvändningsbestämmelse för affärs-, kontors och liknande ändamål, däri inbegripet hotell. Särskilda föreskrifter ger också skydd för tunnelbanan som passerar under fastigheten. Dessa föreskrifter förs över i en modernare version till aktuell detaljplan, så att Pl 5447 kan upphävas i sin helhet.

Detaljplan och järnvägsplan för Citybanan TDp/Dp 2007-36070-54, fastställd 2008

Denna plan anger inom planområdet markanvändningsbestämmelse för järnvägstrafik i tunnel och att ytor kan tas i anspråk för entréfunktioner i källarplan och gatuplan i Orgelpipan 6. Även utrymmen inom Orgelpipan 5 medges för entréfunktioner. En tillbyggnad till Orgelpipan 6 medges på Klara Vattugränd för att möjliggöra rulltrappor, trappor och hiss till gatuplanet. Denna plan, TDp/Dp 2007-36070-54 fortsätter att gälla och är en förutsättning för aktuell detaljplan undantaget en bestämmelse som ersätts.

Tilläggsplan till ovan nämnda detaljplaner, TDp 2007-40306-54 fastställd 2010

Denna plan ger möjlighet att förlägga Citybanans huvuduppgång, Station Stockholm City, samlat till Orgelpipan 6, Hotel Continental, och därigenom inom befintlig bebyggelse utöka utrymmet för Trafikverkets (f.d. Banverkets) fastighet Norrmalm 6:1 genom en tredimensionell fastighetsreglering. Denna plan, TDp 2007-40306-54, upphävs i sin helhet.

Detaljplan för del av kv Orgelpipan mm, Dp 88052 fastställd 1989

Denna plan medger restaurang och butik under Klarabergsgatans viadukt. I dag är det en McDonaldsrestaurang i lokalen. I denna plan berörs till en mindre del gatumark på Vasagatan som förs över till kvartersmark.

Stadsplan för kv Klockarstället mm (Klara kyrkogård), Pl 5348B, fastställd 1977.

I denna plan berörs till en mindre del gatumark på Klara Västra Kyrkogata som förs över till kvartersmark.

Stadsplan för kv Pensionären och kv Pennfäktaren mm, Pl 7613 fastställd 1975

I denna plan berörs till en mindre del gatumark på Vasagatan som förs över till kvartersmark.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Ägoförhållanden

Planområdet har en tredimensionell fastighetsindelning. Orgelpipan 6 med adresser Klara Vattugränd 2 och 4, Vasagatan 22 och Klarabergsgatan 39 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 (f.d. Banverket). Berörd gatumark, del av Norrmalm 4:53, ägs av staden.

Befintlig byggnad – Hotel Continental

Hotel Continental var ett av de första moderna hotellen som byggdes under regleringen av nedre Norrmalm. Hotellet ritades av Hjalmar Klemming och Erik Thelaus och stod klart 1963. Volymdispositionen består av en 11 våningar hög, kubisk byggnadskropp, som står på en två till tre våningar hög terrassbyggnad. Byggnaden har en takfotshöjd om ca +39,5 meter och har inklusive den indragna teknikvåningen en totalhöjd om ca +43 meter över stadens nollplan. Byggnaden inrymmer idag 268 hotellrum samt konferens- och restaurantlokaler om totalt ca 12 000 kvm.

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



Fastigheten Orgelpipan 6 med Hotel Continental. Rivning har nu skett av lågdelen mot Vasagatan för genomförandet av Citybanans uppgång.

Byggnadens fasader består av blåstrad vit ekebergsmarmor och med bronsdetaljer kring fönstren. Taket är belagt med kopparplåt. Byggnaden är gulklas-sad i stadsmuseets klassificering, dvs byggnaden är av positiv betydelse för stadsbilden och har visst kulturhistoriskt värde.

Parkering - leveranser

Garage finns under Klarabergsgatan och under intilliggande kvarter med in- och utfart vid Mäster Samuelsgatan. Garaget har direktförbindelse med hotellet under markplanet. Hotellet hyr in parkeringsplatser. All varutillförsel till byggnaden sker idag under markplanet via garageinfarten.

Omgivning

City har en bebyggelse som är relativt blandad med traditionella stenstads-kvarter där genombrott sker av högre företrädelsevis modern bebyggelse och inslag av kyrkor. Orgelpipan 6 ligger centralt belägen i cityområdet i skärningspunkten mellan Klarabergsgatan och Vasagatan, två av stadens huvudgator. Centralstationen med sin huvudentré ligger direkt på andra sidan Vasa-

gatan, och längs Klarabergsgatan västerut finns ytterligare åtkomst till det nationella och regionala kollektivtrafiksystemet i form av tåg och buss.

Stadsmiljön kring Klarabergsgatan och Vasagatan är i behov av upprustning, dels rumsligt och dels ur trygghets- och tillgänglighetssynpunkt.



Befintlig trappa som förbinder Vasagatan med Klarabergsgatan med Hotel Continental till höger (Orgelpipan 6) och McDonaldsrestaurangen (Orgelpipan 7) till vänster.

Fastigheten omgärdas också av Klara Vattugränd och Klara Västra Kyrkogata. Kring byggnaden kan avläsas stadens rutnätsmönster som präglas av stadsplanideal från olika tidsepoker. Kring Hotel Continental på östra sidan om Klara Västra Kyrkogata står Klara kyrka med sitt höga kyrktorn och ned mot Vasagatan på södra sidan om Klara Vattugränd ligger Uggleborg 5 och 12 (Hotell Terminus) i ett stenstadskvarter. Norr om Klarabergsgatan ligger Orgelpipan 7, ett kontorshus byggt på 1970-talet. Klara kyrka, Uggleborg 12 och Stockholms Central är av byggnadsminnesklass, dvs blåklassade av stadsmuseet.



Vy längs Vasagatan med kvarteret Uggleborg och Esseltehuset till höger. (3xN)

FÖRÄNDRINGAR - GESTALTNINGSPRINCIPER



Illustration av den nya bebyggelsen mot Vasagatan med stationsingången. Till höger syns Klara Vattugränd med Klara kyrka i fonden. (3xN och Tenjin)

Station Stockholm City – allmänt

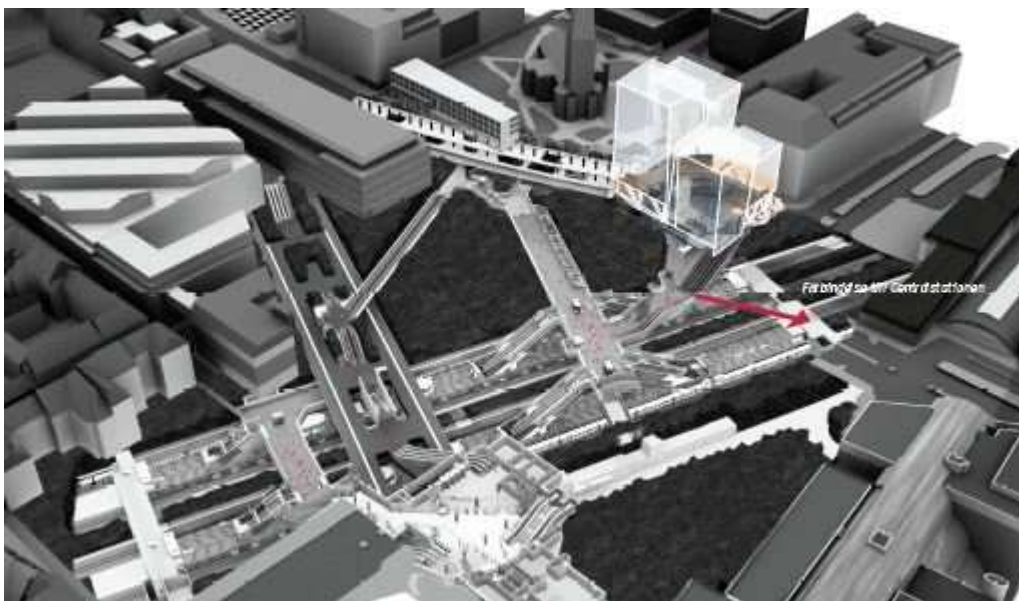
Det nya stationshuset, beläget ovanför Citybanans pendeltågsstation intill Stockholms centralstation, kommer att utgöra en av ingångarna till Stockholms viktigaste kommunikationsnod. Här sammanbinds pendeltågen med tunnelbanans samtliga tre linjer och vidare koppling till centralstationens fjärrtåg och Cityterminalens fjärrbussar.

När Citybanan tagits i drift 2017 bedöms området frekventeras i högre utsträckning än idag av pendeltågsresenärer och andra resenärer likaväl som av besökare i området generellt. 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 på den närliggande stadsmiljön

Stationen planeras och utformas med utgångspunkt från sitt läge i staden intill centralstationsområdet kring Vasagatan likaväl som Klarabergsgatan bl.a. med beaktande av den planerade Spårväg City's sträckning. Hållplatser för spårvägen planeras i anslutning till centralstationens övre entré likaväl som Citybanan. Detta bedöms förstärka områdets roll för kollektivtrafiken ytterligare.

Citybanans uppgång utgör basen för stationen. Citybanans rulltrappor ansluter i byggnadens källarplan. Här finns liksom idag Södra biljetthallen med anslutningar till centralstationen likaväl som tunnelbanans röda och gröna linje. Genom rulltrappor upp till Vasagatans markplan nås stationshallen som också inrymmer publika lokaler och inre entré till hotellet. Stationshallens båda entréer mot Vasagatan respektive Klarabergsgatan binds samman genom en intern passage, som genom rulltrappor och hissar tar upp gatornas höjdskillnad.

I stationshallen likaväl som i den undre, Södra biljetthallen finns olika former av resenärsservice.



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

Stationen i staden

Stationen utgör i sig en målpunkt i staden, och är därigenom en kvalitet i kvarteret som främjar genomströmningen av människor i stadsrummet. En station har alltid varit ett händelsernas rum och här aktiveras stationen med verksamheter och delvis publika funktioner.

Station Stockholm City utformas med entréer till stationen orienterade mot både Klarabergsgatan och Vasagatan i den nya bebyggelsens hörnpartier. Entréerna annonseras väl i stadsrummet för ökad orienterbarhet och tillgänglighet, likaväl som att de sammanbinds genom en intern diagonal passage som även tar upp nivåskillnaden mellan de båda entrépartierna. Stationshallen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan. I källarplanet ansluter rulltrappsförbindelser från Citybanans perronger, likaväl som från tunnelbanans gröna och röda linjer. Befintlig passage under mark mellan Orgelpipan 6 och Stockholms centralstation bibehålls.

Byggnaden och dess funktioner bidrar 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 levande bottenvåningarna kan generera stadsliv på nästan alla av dygnets timmar. Stationshallen planeras vara öppen de tider Citybanan och tunnelbanan är i drift.

Byggnaden gör delvis en historisk återkoppling genom ett nytt fotavtryck som i högre grad överensstämmer med den ursprungliga stadsplanen. I kvarteret har det också funnits ett järnvägshotell under flera epoker. Att denna tradition får bestå, så nära kopplad till resande, stadsmässiga knutpunkter och sociala relationer, är en kulturhistorisk kvalitet som kan fördjupa byggnadens värde för stadslivet.

Planen utökar kvartersmarken för den nya bebyggelsen vilket medför en minskad gatubredd och rymd för Klara Västra Kyrkogata, från 20 till 15 meter. Förslaget innebär också att bebyggelsen livar med bebyggelsen i övrigt längs

både Vasagatan och Klarabergsgatan för att på så sätt bidra till ett tydligare rumsligt sammanhang.

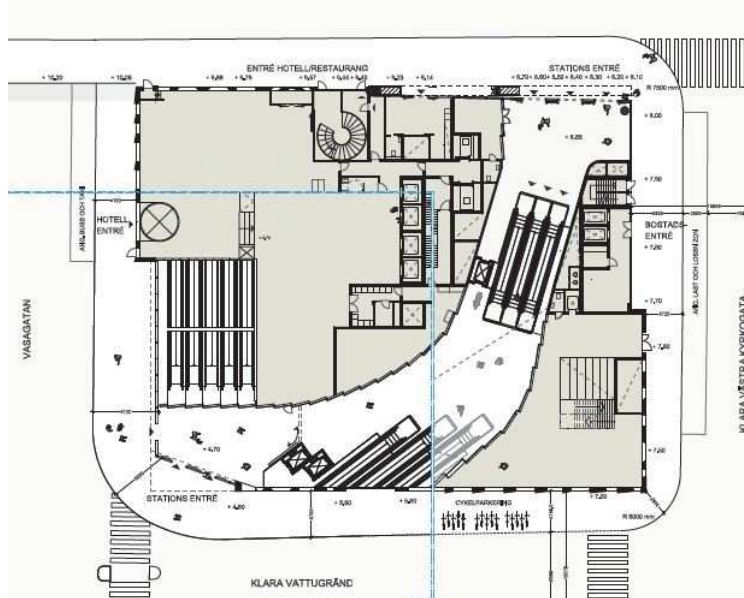


Illustration av "fotavtrycket" som visar förskjutningar av fasadlivet vid Vasagatan och vid Klara Västra kyrkogata. Byggnadens fasad livar med Klarabergsgatan och har indragningar vid de två stationsentréerna. (3xN)

Genom förskjutningar i fasadlivet i anslutning till de båda stationsentréerna, ges något rymligare gångbanor jämfört med dagens gångbanor. Syftet med detta är att ytterligare öka tillgängligheten och orienterbarheten av stationsentréerna.

Under Klarabergsviadukten överförs gatumark till kvartersmark för centrumändamål. Detta som konsekvens av att befintlig trappa mellan Vasagatan och Klarabergsgatan byggs bort. Kvartersmarken kan fastighetsregleras för att ingå i angränsande fastighet under Klarabergsgatan.

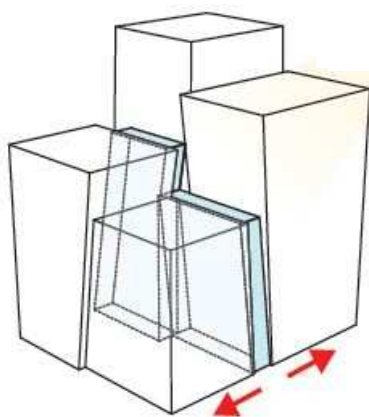
Multifunktionshus

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 Södra biljetthallen och Citybanan. I anslutning till stationen anordnas servicefunktioner för resenärer samt andra publika funktioner som restaurang och butiker. Till hotelldelen om ca 400 rum anordnas bl.a. konferens, restaurang, lobby och skybar. Hotellet planeras disponera två av bebyggelsens takterrasser, varav minst en görs tillgänglig för allmänheten genom skybaren. Ca 20-talet bostäder anordnas i de fyra översta våningarna med tillgång till en gemensam takterrass med utsikt över staden.

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).

Bebyggelseutformning - volym

Station Stockholm City är uppdelat i fyra volymer (8-11-14-17- våningar höga sett från Vasagatan), för att därigenom bryta upp kvarteret i en mindre skala. Volymerna anpassas var och en för sig i höjd och skala till intilliggande gator och byggnader. Den lägsta volymen mot Vasagatan utgör 8 våningar (+34,2 meter). Gradvis höjer sig byggnaden och når sin högsta höjd i diagonalt motsatt hörn mot Klarabergsgatan (+61,8 meter). 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)

Fasader och material

Bebyggelsens gestaltning skall hålla en hög arkitektonisk kvalitet i sin helhet och i detalj, och som står i paritet till bebyggelsens läge i staden samt dess innehåll och funktion. Detta innebär bland annat att bebyggelsens utformning skall harmoniera och samspela med omkringliggande stadsmiljö, närmiljön likaväl som stadslandskapet i stort.

Bebyggelsens fasader utformas genom en kombination av täta och transparenta fasadytor. Fasadmateriell och fasadgestaltning ska utformas med ett icke-reflekterande fasadmateriell i ljus ton. Detta kombineras med ett inslag av varmare, jordfärgat materiell, som spelar mot det ljusa med sin kontrastverkan. Exempel på sådan kontrastverkan kan fås genom materiell i ljus sten i kombination med bränd lera. Alternativt kan behandlad plåt utgöra ett exempel på fasadmateriell. Avsikten är att byggnadens gestaltning och dess fasadmateriell ska samspela med stadens övriga bebyggelse och stadens vyer på ett positivt sätt.

Fasaderna i bebyggelsens nedre våningar avtecknar sig tydligt genom en tydligt markerad sockelvåning som bidrar till att bebyggelsens innehåll och funktioner kan avläsas. De nedre våningarna utformas även i hög utsträckning med transparenta fasader för att öka insläpp av ljus till bebyggelsens inre, och i synnerhet till de publika funktionerna som t.ex. stationsrummen. Sammantaget skall bebyggelsens fasadutformning bidra till att funktionerna i bebyggelsen, och i synnerhet stationens entréer, skall vara synliga i stadsmiljön från olika stadsvyer.

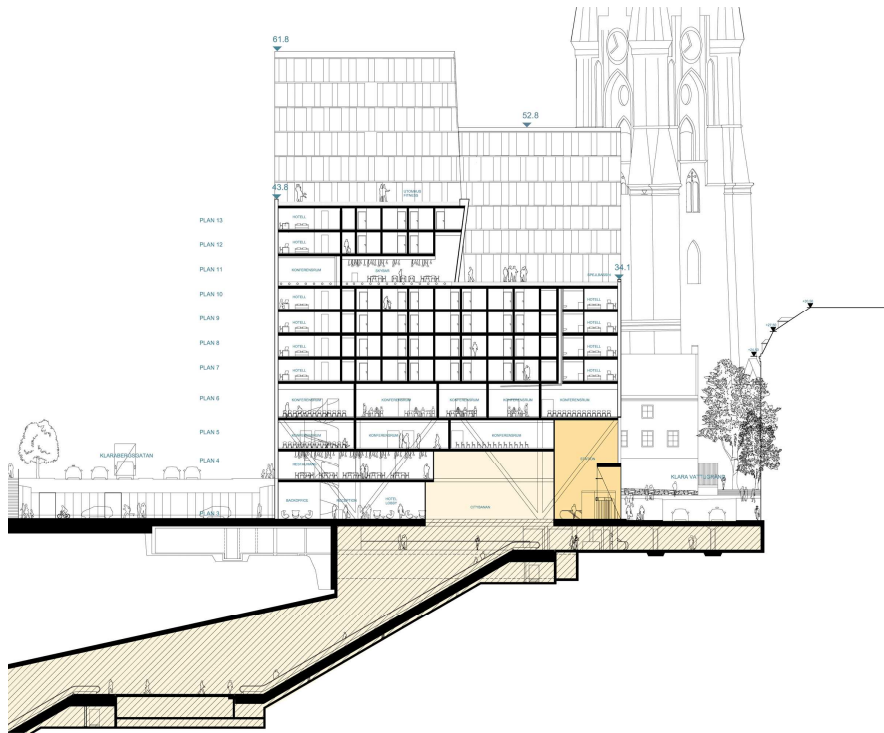
Bebyggelsens fasader utformas och gestaltas i allt väsentligt i enlighet med den illustrationsbilaga (daterad 2012-08-17) som biläggs planhandlingarna. Större avsteg från illustrationsbilagan beslutas av stadsbyggnadsnämnden.

Gestaltungsprinciper - stationsrummet

Citybanan har utformats med en ambition om att dagsljus i möjligaste mån ska kunna föras ner till de nedre nivåerna. Stationsrummets väggar är därav i hög grad transparenta för att skapa överblick, ljus och visuell kontakt mellan olika nivåer. Det har medfört ett stort inglasat atrium ovanför Citybanans rulltrappor, vilket ger ljus och utblickar djupt ned i gången från södra mellanplanet och visuella kopplingar mellan gatan, Citybanan och hotellets lobby, bar och restaurang.

Med denna disposition får trappschaktet, biljetthallens nedre och övre plan samt entréhallen direkt kontakt med kringliggande gator. Detta innebär att dessa livligt frekventerade utrymmen exponeras i stadsbilden längs merparten

av fasaderna. Entréhallen, den övre hallen och trappschaktet kommer att få rikligt med dags- och solljus och de bildar tillsammans med den befintliga gångpassagen under Vasagatan en sekvens av rum som länkar samman det nedre planet på Stockholms Central med Klarabergsgatan och City.



Sektion som visar hur rulltrapporna kommer upp från Citybanan där det finns ljusinsläpp till stationshallen. Klarabergsgatan till vänster. (3xN)

För att understryka Station Stockholm Citys offentliga karaktär gestaltas stationsrummet som ett "utomhusstråk", på ett liknande sätt som omkringliggande gaturum. Stationsrummets flöde är kantat av butiker som tillhandahåller service till resenärerna och ger närvaro och trygghet stor del av dygnet. Golvet ansluter i ton, mönster och kulör till gatans karaktär för att signalera utomhusrum.

Väggarna i stationsrummet föreslås utformas med uppglasade väggar som en fortsättning av de uppglasade entrépartierna. Tydliga mötes- och informationsplatser finns vid entréerna samt bredvid rulltrapporna mellan våning 2-3. Inre och yttre skyltning och information skall integreras i bebyggelsens gestaltungs-koncept. Stationsrummets tak är viktigt för helhetsintrycket och behandlas som en "5:e fasad". Taket har ett uttryck och material som ska kunna integrera alla erforderliga tekniska krav som akustik, belysning, ventilation, högtalare, sprinkler och övervakning. Entréerna är tydligt markerade, både på långt håll med utskjutande volymer som tak, och på närmare håll genom tydliga designelement som integrerar tekniska krav såsom väderskydd, golvraster, luftriå, skjutdörrspartier och skyltning. Byggnadens kraftiga konstruktion blir ett skulpturalt designelement som avtecknas bl.a. i stationsrummet.

Entréer

Den nya bebyggelsens utformning syftar till att aktivera intilliggande gaturum. Byggnadens funktioner och innehåll bedöms generera ett stort flöde av passerande och besökare. Flertalet av bebyggelsens funktioner har därmed entréer lokaliserade längs bebyggelsens alla gatufasader.



Det offentliga stråket genom byggnaden mellan Vasagatan till vänster och Klarabergsgatan. Till höger om stråket placeras butikslokaler och bostadsentréer och till vänster delar av hotellet. (3xN)

Citybanans och stationsrummets entréer annonseras över hörn mot Vasagatan respektive Klarabergsgatan. Dessa entréer ska utformas med stor omsorg för att upplevas som inbjudande, lättillgängliga och trygga av resenärerna. Detta uppnås bl.a. genom att entréerna avtecknar sig i fasad som flera våningar uppglasade partier som går över hörn och som är visuellt synliga även från långt håll.

Tak

Ovanpå tre av de fyra volymerna anläggs takterrasser. En takterrass blir tillgänglig för allmänheten från en skybar på våning 9. Den andra takterrassen på våning 12 är avsedd för hotellgäster och den tredje takterrassen på våning 15 utgörs av en bostadsgård tillhörande de ca 20 lägenheterna. Terrasserna, som vänder sig mot söder, har alla utsikt över staden. På skybarens terrass tas Stockholms vatten upp som ett motiv i form av en vattenspegel som reflekterar himmelsljuset. Den högsta volymen mot Klarabergsgatan utförs med ett grönt sedumtak, för lokalt omhändertagande av dagvatten.



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)



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



Stationens entré mot Vasagatan. (3xN och Tenjin)



Vy utefter Klarabergsgatan med stationens entré mot Klarabergsgatan. (3xN och Tenjin)

Hotell

Hotellet som bedöms inrymma ca 400 rum har sina publika delar i direktkontakt med stationsrummet och omkringliggande gator. Reception med huvudentré från Vasagatan inryms integrerat i stationsvolymen med en sekundärentré direkt mot stationsrummet vilket medför att man kan gå torrskodd från Arlanda express och centralstationen direkt till hotellets bar, lobby och reception. Entré till restaurant och andra gemensamma hotellfunktioner möjliggörs också längs Klarabergsgatan. Konferenslokaler, skybar med utsiktsterrass och andra publika utrymmen inryms i de övre våningarna tillsammans med hotellrummen. Hotellrummen vänder sig dels ut mot omgivande gator, dels in mot ett centralt placerat atrium.

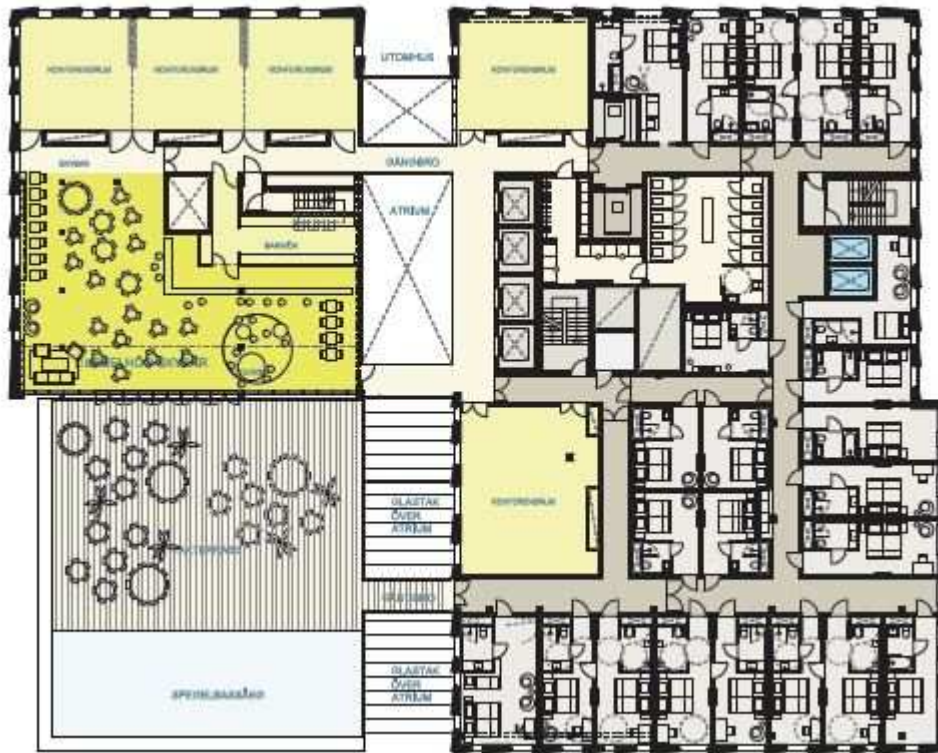


Illustration av våning 9 med konferensrum och hotellets publika skybar med sin uteplats till vänster och hotellrum till höger. (3xN)



Illustration av publik skybar med uteterrass. (3xN)



Illustration av publik skybar med uteterrass. (3xN och Luxigon)

Bostäder

Bebyggelsen inrymmer fyra våningar med ca 20 bostäder ovanpå hotellet. Entré till bostäderna planeras från Klara Västra Kyrkogata. Bostäderna utformas preliminärt både som enkelsidiga lägenheter och lägenheter över hörn. Vid våning 14 placeras en bostadsgård på takterrassen ovan våning 13. Cykel och barnvagnsförråd planeras i källarplanet i anslutning till bostadshissarna.

En övergripande analys av områdets bullersituation har genomförts. Med beaktande av stadens allmänna brus likaväl som buller från omgivande trafikerade gator, planeras bostäderna utformas där avstegsfall från gällande bullernormer tillämpas. Detta innebär att minst hälften av boningsrummen i respektive lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.

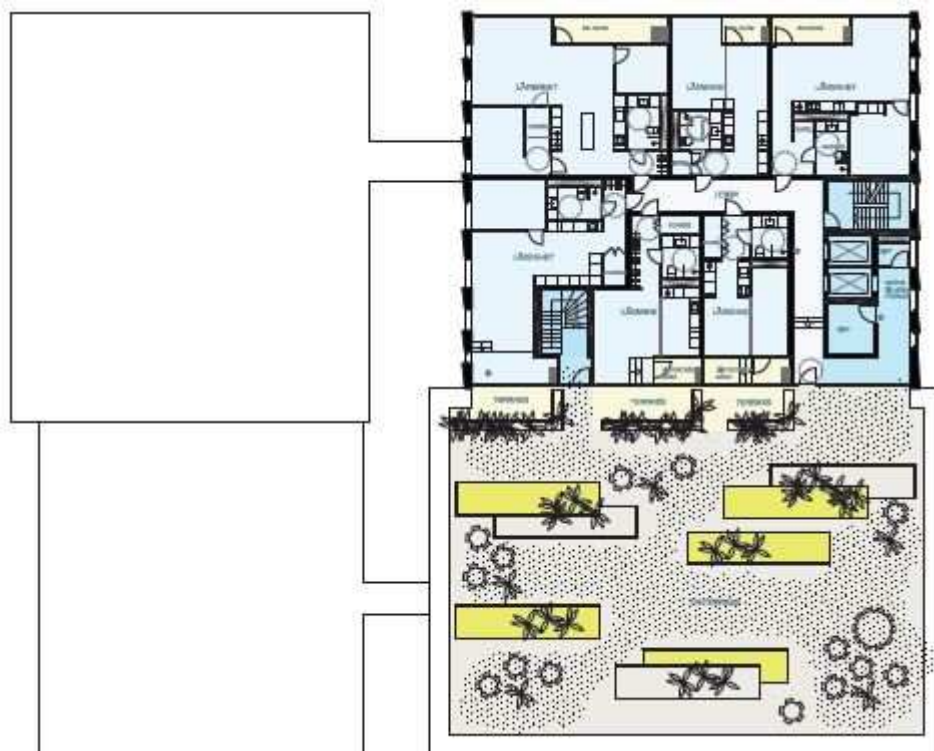
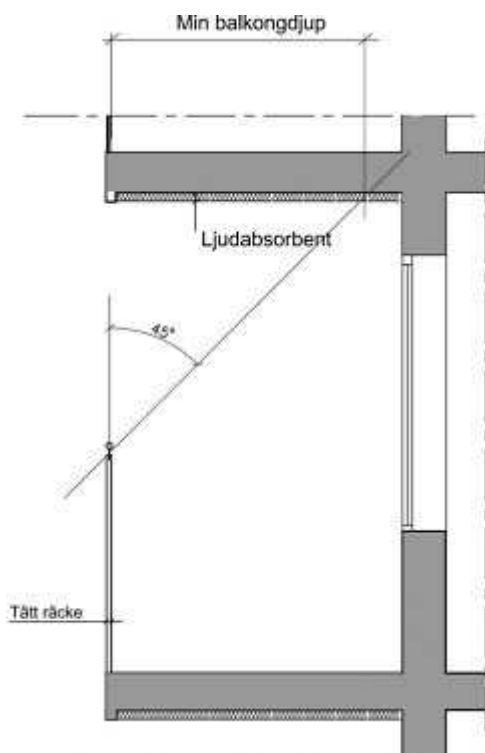


Illustration av våning 15 med lägenheter och bostadsgård. (3xN)

Den acceptabla ljudnivån uppnås genom att balkonger och uteplatser förses med ljudavskärmning. Balkongräckena utförs täta och balkongtaken förses med ljudabsorbenter. Detta gör att nivån 55 dB(A) klaras vid fönster bakom.



Exempel på bullerskyddsåtgärd vid balkong och uteplats. Minsta balkongdjup beror på avståndet mellan balkonggolv och balkongtak och anges med en minsta vinkel ovan det täta räcket samt hur nära väggen ljudabsorbenten kan monteras. (Åkerlöf Hallin Akustik)

Med lämpligt val av fönster och fönsterdörrar kan tillräckligt god ljudmiljö inomhus erhållas.

Flöden

Baserat på Citybanans prognostiserade flöden år 2017, har stationshallen i Orgelpipan 6 dimensionerats och utformats för att omhänderta de flöden av tunnelbane- och pendeltågsresenärer som möts i komplexet. Simuleringar av personrörelser avseende stationens kapacitet, resande och övriga, har utförts av Brandskyddslaget på uppdrag av Jernhusen. Ca 4400 resenärer kan förväntas



Det offentliga stråket genom byggnaden mellan Vasagatan till vänster och Klarabergsgatan skär igenom byggnaden. Bilden visar gångflöden med utbyggd station och avser bedömning en vardagseftermiddag kl.16-17, 2030. (Brandskyddslaget)

nyttja stationen under en simulerad maxbelastad kvart (maxkvart) i rusnings- trafik på eftermiddagen. Av dessa bedöms ca 1900 resenärer passera genom kommunikationsytorna mellan Vasagatan och Klarabergsgatan, övriga passerar endast stationsutrymmet under gatumark för byten mellan olika trafikslag. Utöver dessa beräknas ca 1000 personer, icke resenärer, nyttja kommunikationsytorna för passage mellan Vasagatan och Klarabergsgatan under maxkvarten.

Det simulerade fallet studerar eftermiddagstrafikens maxkvart, med toppar motsvarande maxminuten. Det är för dessa toppar som belastningen i simuleringarna blir som störst och det är också dessa som jämförs med uppställda acceptanskriterier. Den normala belastningen under dygnet och även under maxtimmen kommer att vara avsevärt lägre. Marginalen till en teoretisk maxkapacitet bedöms som relativt god. Annat än kortvariga köbildningar bedöms inte troligt. Trängselsituationen blir acceptabel utifrån kriterierna att de gående ska ges stor valmöjlighet att själva välja gånghastighet och gångriktning. Största flödet sker i riktningen mot Klarabergsgatan och City.

Trafik och kollektivtrafik

Förslaget innebär inga förändringar av trafikföringen kring fastigheten jämfört med dagsläget. Liksom idag kan både bussar och personbilar trafikera Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. Förslagets inverkan på Klara Västra Kyrkogatas sektion innebär att t.ex. körytor för fordon minskas till 7 meter. Motsvarande köryta längs Klara Vattugränd uppgår i förslaget till 9 meter.

Hållplats för lokalbussar bibehålls liksom idag med lägen längs Klara Vattugränd och Vasagatan.

Parkering och angöring

Förslaget innebär att angöring liksom idag kan anordnas längs Klara Västra Kyrkogata. På- och avstigning för turistbussar och liknande anordnas längs Vasagatan, medan angöring till bostäderna samt den övre stationsentrén sker längs Klara Västra Kyrkogata. Här kan även en handikapparkering anordnas.

Till bostäderna kan inga parkeringsplatser avsättas inom kvarteret vilket kan uppvägas av boendets kollektivtrafiknära läge. Parkering för boende hänvisas till parkeringshus i närområdet.

Cykelparkering för bostäderna förläggs till källarplanet i anslutning till bostadshissarna. Dimensionerande antal cyklar: 1,5 cyklar / lgh. Cykelparkering för resenärer anordnas på trottoarerna kring byggnaden, t.ex. längs Klara Vattugränd.

Varuhantering

Lastning och lossning till och från hotellet sker genom lastfaret i Orgelpipan 7 under Klarabergsgatan med angöring från Mäster Samuelsgatan. Mindre varuhantering till stationens butiker och till bostäderna kan ske längs Klara Västra Kyrkogata på planerad angöring.

Tillgänglighet

Stationen och alla allmänna utrymmen anordnas och utförs för hög tillgänglighet för alla som använder sig av stationen i enlighet med stadens tillgänglighetskrav. Ytor inom och utanför stationen anordnas med plana ytor och med lutningar enligt stadens normer. Angöringsmöjlighet längs Klara Västra Kyrkogata ligger i direkt anslutning (max 10 meter) till planerad bostadsentré.

Avfallshantering

All avfallshantering i byggnaden sker via källarplanet under Klarabergsgatan. Söphantering för bostäder sker via en sopsug intill bostadsentrén på Klara Västra Kyrkogata.



Volymmodell framtagen av Jernhusen och inlagd i stadens modellplatta. Här ses byggnadens volym i sitt sammanhang vid korsningen Vasagatan – Klarabergsgatan. På bilden ses Stockholms centralstation nere till vänster, Klara kyrka och de fem Hötorgshusen uppe till höger.

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 (NO₂) i och omkring planområdet ligger under gränsvärdena. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) har därav inte upprättats i enlighet med Miljöbalkens bestämmelser.

I enlighet med Stockholms stads praxis ska ändå miljökonsekvenser av en detaljplan redovisas. Kulturmiljön har identifierats som den viktigaste frågan att studera. Även utredningar kring buller, luftkvalitet, risk- och säkerhet, vatten samt energi och klimat har påtalats i de underlag för behovsbedömning som tagits fram av staden och som samrått med länsstyrelsen. Detaljplanens föreslagna bebyggelse ligger utanför påverkansområdet för Mälarens högsta möjliga vattennivå. Översvämning behandlas därför inte vidare.

Miljööversikt

En miljööversikt som redovisar och konsekvensbeskriver de identifierade miljöaspekterna har tagits fram. Syftet med miljööversikten är att redovisa positiva som negativa miljökonsekvenser för detaljplanen samlat, samt att vid behov föreslå åtgärder som minskar negativ miljöpåverkan. Nedan följer en sammanfattning av de miljökonsekvenser som varit föremål för utredning med fokus på kulturmiljö och stadsbild, buller samt luftkvalitet. För en fullständig redogörelse hänvisas till miljööversikten som utgör bilaga till denna detaljplan.

Kulturmiljö och stadsbild

Detaljplanen ligger inom riksintresse för kulturmiljövården, Stockholms innerstad med Djurgården. Riksantikvarieämbetet har sammanställt uttryck för riksintresset. Av dessa uttryck bedöms följande vara aktuella för Orgelpipan 6.

Klara kyrka



Uttryck: "Kyrkor på malmarna, som genom läge, namn och till en del murverk bevarar minnet av medeltidens och 1500-talets stad".

Den nya kyrkan uppfördes i nordeuropeisk tegelgotik. Den gotiska stilen dominerar än, inte minst efter Helgo Zettervalls restaurering 1884-86 då tornet byggdes om i nygotisk form och en spira restes till hela 116 meters höjd. Kyrkogården har samma utsträckning som på 1650-talet. Det finns flera gravvårdar från 1700-talet och kyrkogårdens disposition går tillbaka åtminstone till

1840-talet. Kyrkogården är bebyggd med gravkor, benhus och likvagnsbod från 1700-talet och begravningskapell från 1889. Längs Klara Västra Kyrkogata ligger klockarbostället, uppfört 1763 och förlängt 1850. Moderna byggnader sluter tätt inpå kyrkogården i söder och norr.

1600-talets stadsplanestruktur

Uttryck: "1600-talets starkt expansiva stenstad, med stadsplanestruktur, de offentliga rummen och bebyggelsen".

Gatorna kring kvarteret är belägna inom det område som reglerades och planlades under 1600-talet. Karaktäristiskt för 1600-talets stadsbyggande är rätvinkliga gator och kvarter i ett rutnätsmönster. Nya gator fick gärna mynna mot intressanta blickpunkter såsom kyrkor. Ett exempel på detta är Klara Vattugränd som ger en effektfull anblick mot Klara kyrkas torn. 1600-talsstrukturen runt planområdet påverkades hårt av de gatubreddningar som gjordes av Klarabergsgatan, Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd under cityregleringen.

1800-talets stenstad

Uttryck: "Det sena 1800-talets stadsbyggande med esplanadsystemet och gator av olika bredd och karaktär och byggnader i bestämda hushöjder".

Vasagatan var ett av 1800-talsstadens huvudstråk tack vare tillkomsten av sammanbindningsbanan och centralstationen 1871. De efterföljande årtiondena och kring sekelskiftet 1900 uppfördes längs gatan påkostade byggnader i stenstadens nya skala, däribland flera hotell. Tidens regelverk för byggandet borgade för enhetliga byggnadshöjder och fasad mot gatan. Vasagatans utveckling påskyndade förskjutningen av citydistriktet från staden mellan broarna till nedre Norrmalm.

Under 1900-talets andra hälft ersattes större delen av det sena 1800-talets byggnader längs Vasagatan med ny bebyggelse. Gaturummet bevarar i viss mån 1800-talets skala tack vare att den nya bebyggelsen i många fall uppförts med enhetligt fasadliv och enhetlig, om än något högre, takfotshöjd. Hotell Continental samt det s k Philipsonhuset är de byggnader som tydligast bryter detta mönster.

Stockholmska särdrag

Uttryck: "Andra stockholmska särdrag som anpassningen till naturen, fronten mot vattenrummen och Stockholms inlopp, både från saltsjön och Mälaren.

Vyerna från viktiga utsiktspunkter, blickfång, kontakten med vattnet".

"Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden".

Hotell Continental är väl synlig i stadsbilden, både i omgivande kvarter och på större avstånd. Detta beror delvis på den gentemot omgivningen tydligt högre hushöjden. En annan orsak är det vidsträckt gaturummet framför centralstationen och att byggnaden ligger som ett brofäste vid den breda Klarabergsviadukten. Eftersom ingen bebyggelse finns söder om centralstationen på Vasagatans västra sida öppnas vida synvinklar in mot kvarteret från syd och sydväst. Följden av detta blir att byggnaden trots sitt läge kan läsas in i "fronten mot vattenrummen" och "Stockholms inlopp" – byggnaden är väl synlig från Riddarfjärden och Söder Mälarstrand.

Frågan om stadssiluetten aktualiseras av byggnadens höjd och läget intill Klara kyrka, ett av Stockholms viktigaste blickfång när staden betraktas från de mest besökta utsiktspunkterna på Södermalm. Det är från Monteliusvägen som byggnaden framträder tydligast. Från Katarinavägen är byggnaden inte synlig i dagsläget medan det från Fjällgatan är möjligt att se takuppbyggnaden sticka upp över Gamla stans hustak



Inifrån kyrkogården blir den planerade byggnaden på grund av sin ökade volym och placeringen några meter närmare kyrkogården ett mer påtagligt inslag i närmiljön. Bilderna redovisar skillnad mellan dagens situation (övre bilden) och föreslagen bebyggelse (nedre bilden). (3xN)

Konsekvenser för kulturmiljö och stadsbild

Planförslaget innebär både positiva och negativa konsekvenser ur kulturmiljösynpunkt. Små till måttligt negativa konsekvenser uppstår för kulturmiljön. Det gäller främst rivningen av befintlig byggnad och dess koppling till 1900- talets samhällsbyggande. Positiva konsekvenser är att den föreslagna stationsbyggnadens ökade fotavtryck och minskning av gatubredder innebär att man närmare återknyter till 1600-talets kulturhistoriskt intressanta stadsplanestruktur. Den nya byggnaden bedöms innebära små negativa konsekvenser för stadsbilden, då främst ifråga om stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter. Byggnaden kommer att sticka upp över Gamla stans taklandskap och därmed ge en påverkan på upplevelsen av kulturhistoriska stadsbildsvärden.

Den nya byggnaden blir ett storskaligt inslag i stadsbilden. Genom variation i höjd och uppbruten form kommer den att bli ett blickfång. Den varierade formen lindrar den stora skalans effekt på stadslandskapet. Vid Vasagatan innebär uppdelningen i olika höga byggnadsdelar en aktiv anpassning till befintlig bebyggelse. Den uppbrutna formen och högdelens placering tillåter Centralposthuset och dess torn att behålla en framträdande roll i blickfånget. Samtidigt knyter den nya byggnaden an till Hotell Terminus och Esseltehuset i söder.

Byggnadens funktion och utformning i stadsbilden är som tydligast intill centralstationen. De publika delarna utmed gaturummet kommer att påverka omgivningen. Entréer till Citybanans station och byggnadens publika delar kommer att bidra till att den blir en viktig förbindelselänk i stadens centrala del, med kommunikationsstråk och mötesplatser i flera nivåer.



Montage från Monteliusvägen med den nya byggnaden inlagd. Pilen pekar på Orgelpipan 6. (3xN)

Den nya byggnaden kommer genom sin höjd att ge en ändrad upplevelse av stadens mest centrala delar då panoramat betraktas från Monteliusvägen. Voly-men kommer att uppfattas som en hög byggnad – mer av ett självständigt element i stadsbilden än vad befintlig byggnad är. Den kommer dock att upplevas som tydligt mindre framträdande än Stockholm Waterfront och Hötorgsskraporna.

Den låglänta topografin, spårområdet och Centralbrons ramper gör att det bildas en bred kil, från vattenfronten långt in på Norrmalm. Från Mälarsidan, från Söder Mälarstrand och från Monteliusvägen på Södermalm blir den nya byggnaden i kvarteret Orgelpipan iakttagbar i denna kil.

Den nya byggnaden kommer inte att ha några teknikuppbyggnader på taket. Under kvällstimarna och morgontimmarna under den mörka årstiden kommer den nya byggnadens högre bostadsdel i viss mån att avtecknas över taklandskapet.



Från Katarinavägen uppfattas delar av byggnadens bostadsvåningar över Gamla stans taklandskap. Pilen pekar på Orgelpipan 6. (3xN)

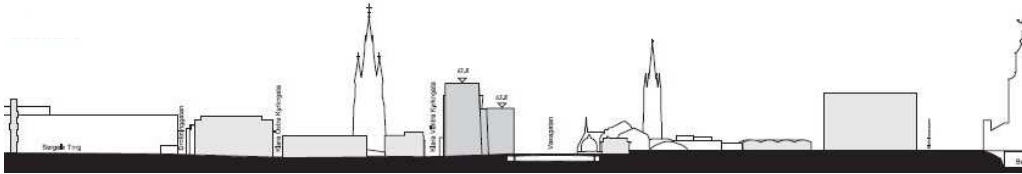
Synligheten till trots bedöms den nya byggnaden endast ge en liten påverkan på de karaktärsskapande delarna i stadsbilen. Byggnaden döljer eller skymmer inte arkitektoniskt eller historiskt viktiga byggnader och trots dess höjd konkurrerar den inte med vare sig kyrktorn eller med andra landmärken som exempelvis hötorgsskraporna från viktiga utsiktspositioner. Den kommer heller inte ändra upplevelsen av den stockholmska topografin. Stockholmsåsen kommer fortsätta att vara synlig från Södermalm.

En ny byggnad, i detta centrala läge och med föreslagen placering och volym, kommer att märkas. Det är därför betydelsefullt att byggnaden tar sin plats i stadsbilden och ges en välavvägd gestaltning. Den föreslagna sammansatta kompositionen, med fasadyornas materialsammansättning, struktur och karaktär samt glasade partier bedöms samspela med omgivande bebyggelse och samtidigt tåla betraktelse från stadens viktiga utsiktspunkter.

A wide-angle photograph of a city street in Oslo, Norway. The street is paved with asphalt and has a red-painted bicycle lane on the right side. On the left, there are several parked bicycles and a few cars. The buildings on the left are older, multi-story structures with light-colored facades. On the right, there is a large, modern building with many windows and a glass facade. A flagpole with a white flag stands in front of the modern building. The sky is blue with some light clouds. The overall scene is bright and sunny.

Illustration från övergångsställe på Vasagatan, södra delen. Byggnadens uppbrutna volymer når ut till gatuliv och upplevs från gatunivå. Byggnadshöjden knyter an till befintlig bebyggelse. (3xN)

Klarabergsgatan



Klarabergsgatan har ett relativt homogent uttryck med storskaliga byggnader från ca 1950-70. Södra sidan, till höger, har en sekvens med byggnader av mycket varierad storlek, (Stockholms Central och Waterfront) samt mindre och större platsbildningar mellan dessa. På norra sidan, till vänster, är volymerna stora monoliter, ett kvarter – en byggnad, med en generell takfotshöjd på ca +34 m.



Illustration från korsningen Klarabergsgatan-Drottninggatan. Den nya byggnaden bryter den modernistiska gatuvyn västerut, men blir på samma gång en brygga mellan modernism och 2000-talsepokens förlängning av Citykärnan, västerut utmed Klarabergsgatan. (3xN)



Illustration från Sveavägen där den nya byggnadens roll för den modernistiska stadsmiljön vid Sergels torg. Den nya byggnadens högdal uppfattas som en av tre stora volymer längs Klarabergsgatans södra sida. Den nya byggnaden uppfattas som den närmaste av 2000-talets byggnader som skymtas i Klarabergsgatans mer perifera delar. Klara kyrka påverkas inte. (3xN)



Illustration från Klarabergsgatan i höjd med Blekholmsterrassen. Här visas hur Klara kyrkas torn kommer att vara synligt från denna plats. (3xN)

Buller

Avseende buller så ligger området 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 även Spårväg City som planeras passera på Klarabergsgatan. Dessa förutsättningar beaktas i byggnadens konstruktion och planering.

Trafik

Prognos för trafikflödet 2020 vid kvarteret under förutsättning att Spårväg City byggs ut med stickspårvändning i höjd med Orgelpipan och med ett bilkörfält åt varje håll på Klarabergsgatan. Prognossiffrorna på Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd förutsätter dubbelriktad trafik som idag.

Klarabergsgatan – 14 000 fordon per dygn - andel tung trafik 8 %

Klara Västra Kyrkogata – 3500 fordon per dygn - andel tung trafik 8 %

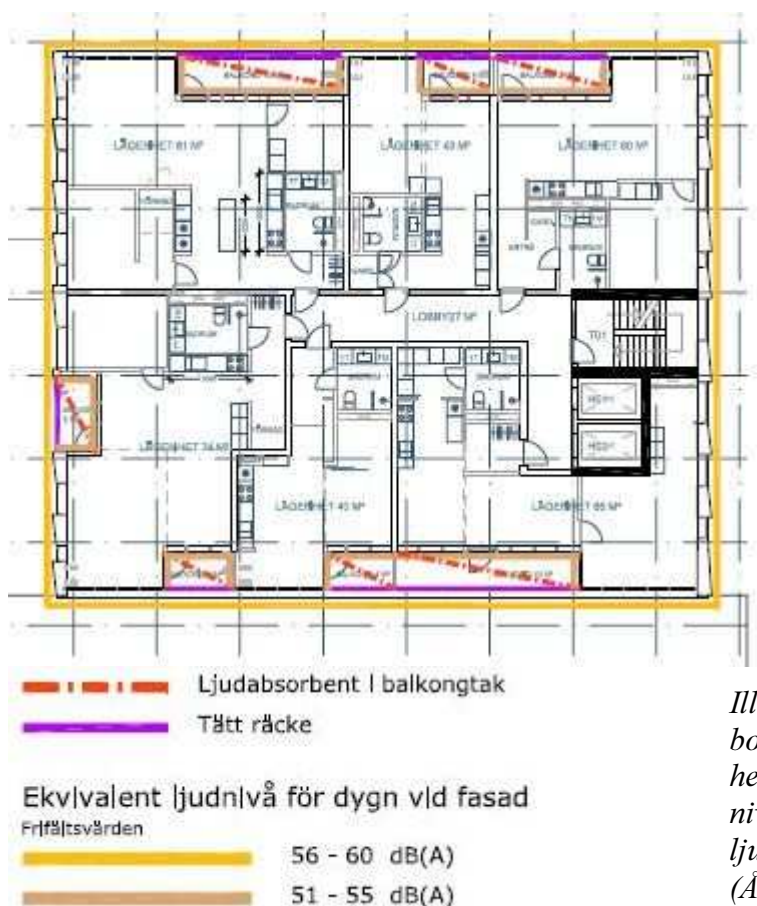
Klara Vattugränd – 4000 fordon per dygn - andel tung trafik 8 %

Vasagatan – 24 000 fordon per dygn - andel tung trafik 8 %

Även om inte Spårväg City byggs ut bör Klarabergsgatans trafik, mot bakgrund av stadens trafikstrategi som prioriterar gång-, cykel- och kollektivtrafik, inte öka nämnvärt jämfört med dagens trafikbelastning som är cirka 15 000 fordon per dygn.

Med hänsyn till trafikläget runt byggnaden blir det höga ekvivalenta ljudnivåer på samtliga fasader på fastigheten. På fasaderna mot Vasagatan och Klarabergsgatan uppgår de ekvivalenta ljudnivåerna till högst 70dB(A). Ljudnivåerna är något lägre mot Klara Vattugränd och Klara Västra Kyrkogata, vilka har en ekvivalent ljudnivå på som högst 65 dB(A) och vid de övre våningarna 13 – 16, bostadsdelen, 56 - 60 dB(A).

De planerade bostäderna ligger i stadsmiljö med god försörjning av kollektivtrafik och behovet av bostäder är stort i staden. Bedömningen av trafikbullret sker utgående från avstegsfall. Avstegsfall med högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen i varje bostadslägenhet klaras, med skisserad lägenhetsplanlösning och bullerskyddsåtgärder.



*Illustration av översta bostadsplanets lägenheter med och bullernivåer vid fasad och ljudisolerade balkonger.
(Åkerlöf Hallin Akustik)*

Samtliga bostadslägenheter har tillgång till uteplats på takterrass med högst 70 dB(A) maximal ljudnivå samt även högst 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Bostadslägenheterna får även balkong med högst 70 dB(A) maximalnivå och 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Den maximala ljudnivån vid bostäderna på grund av busstrafik runt byggnaden överstiger inte 75 dB(A). Kravet på högsta maximala ljudnivå inomhus på grund av busstrafiken är enligt BBR 45 dB(A) maximal ljudnivå. Detta krav omfattar alla ljudfrekvenser även lågfrekvent buller. För bostäderna i kvarteret Orgelpipan kommer maximalnivån från busstrafiken med föreslagna ljudkrav för fönster att bli lägre än 37 dB(A) vilket motsvarar ljudklass A och är dubbelt så bra som BBR kräver.

Stomljud och vibrationer

Citybanan kommer att förses med stomljuddämpning på hela sträckan under Stockholm och medför inga hörbara stomljuds nivåer i byggnaden.

Förväntade stomljuds nivåer från tunnelbanetraffiken har beräknats i byggnaden. Tack vare en byggnadsstomme med bärning främst i pelare och runt trapphus och hissar blir dämpningen av stomljudet högre per våningsplan än i en byggnad med traditionell stomme med mer bärande betongväggar. Bostäderna ligger först på våning 13 och dämpningen av stomljud till det våningsplanet beräknas bli så pass att målet högst 30 dB(A) innehålls utan speciella åtgärder från våning 13 och uppåt.

Ljud från kyrkan

Kyrkan intill byggnaden innebär höga ljudnivåer vid klockringning inför gudstjänster och högtider. Klockringning med de mest ljudalstrande klockorna sker normalt tre till fyra gånger i veckan samt vid helger och vissa förrättningar. Denna typ av klockringning sker inte nattetid. Störningen bedöms vara begränsad med hänsyn till antalet tillfällen som klockan slår samt att den inte sker nattetid. Utformning av fönster och fasad har tagits fram för att klara en maximal ljudnivå under 45 dB. Den ekvivalenta ljudnivån från klockorna vid ringtillfällena inomhus ligger runt 25 dB(A). För att klara detta krävs både fönster med luddämpning och en fasad som kan dämpa extra mycket. Den mindre ljudalstrande typen av klockringning sker varje kvart, ett, två tre respektive fyra slag. Vid varje heltimme slår en stor klocka dessutom antalet tims slag.

Natt- och kvällstid samt normalt även dagtid överstiger den maximala ljudnivån vid de planerade bostäderna inte 75 dB(A). Vid några tillfällen per månad, lördag och söndag, kan den maximala ljudnivån dagtid, oftast 11.00, bli upp mot 85 dB(A). Störningen bedöms som liten.

Konsekvenser av trafikbuller och klockringning

Med ovanstående som grund bedöms ljudmiljön inomhus för bostäderna ha möjlighet att bli acceptabel både utifrån trafikbuller och utifrån ljud från kyrkklockor. Området runt Orgelpipan är kraftigt bullerstört från trafiken i området. Det krävs bullerskyddsåtgärder och god lägenhetsplanering för att klara riktvärdena för trafiken. Skyddsåtgärderna består i höga krav på fasadens luddämpade förmåga, samt korrekt placering och luddämpning av balkonger och uteplatser.

Vad gäller ljudet från kyrkklockans ur så kommer ljudet att höras inomhus. De maximala ljudnivåerna från dessa klockor klarar Socialstyrelsens riktvärden med god marginal. Även de ekvivalenta ljudnivåerna under ringningen klarar Socialstyrelsens riktvärde för hörbara tonkomponenter. Klockorna kommer att höras men huruvida människor blir störda är sannolikt varierande.

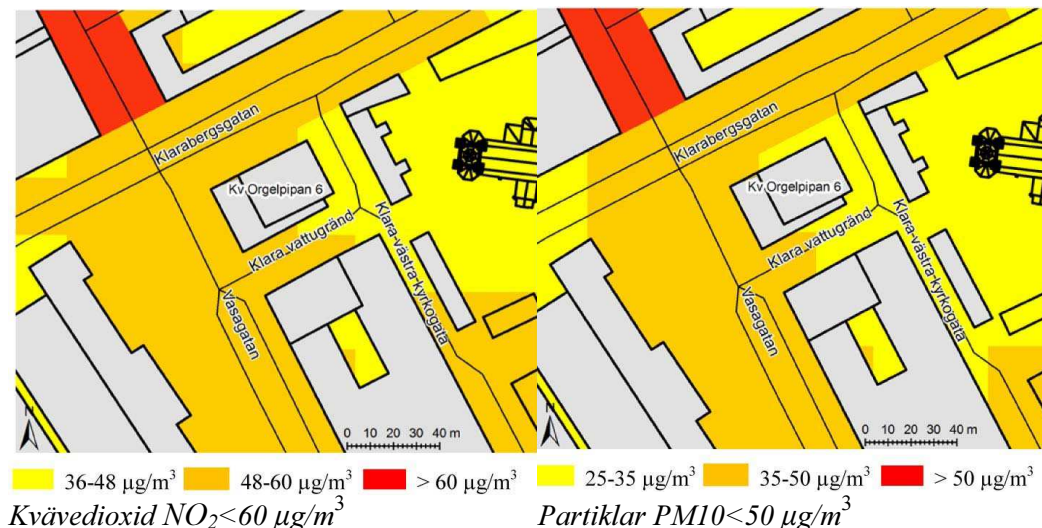
För hotelldelen kan ljudkrav inomhus uppnås utan svårighet. Hörnrummen har jämförelsevis en stor andel av fasad som utsätts för trafikbuller, varför kraven på fönster och yttervägg blir höga. Ljudet från kyrkklockor bedöms kunna tas om hand med rätt dimensionerade konstruktioner.

Luftkvalitet

Luftkvaliteten i området påverkas av trafikflödena i området. Halten av luftföreningar är som störst närmast marken där utsläppen sker och där människor rör sig och avtar sedan snabbt med höjden. I taknivå ligger dygnsmedelhalterna i Stockholms innerstad kring 32 µg/m³ för kvävedioxid (NO₂) och 24 µg/m³

för partiklar (PM10). Gällande miljö kvalitetsnormer är för partiklar $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för kvävedioxid $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ till skydd för människors hälsa.

Miljö kvalitetsnormen för både NO_2 och PM10 klaras vid kv Orgelpipan 6 ut mot omgivande gator i markplanet för ett utbyggnadsalternativ år 2020.



Endast del av Vasagatan (röd) ligger över gällande gränsvärde för kvävedioxid och partiklar, nuläge 2012. (Tyréns)

Vasagatan

Vasagatan har i dagsläget: 25 000 fordon per vardagsmedeldygn varav tung trafik 8 %. Gaturummet räknas som brett och enkelsidigt. De beräknade halterna är för NO_2 dygnsmedelvärde som högst omkring $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för PM10 dygnsmedelvärde som högst omkring $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jämfört med nuläget förväntas trafiken på Vasagatan minska med 1 000 fordon per vardagsmedeldygn till år 2020. En påbyggnad av fastigheten försämrar utvädringen av luftföroreningar på Vasagatan något, vilket innebär en haltökning på ett par mikrogram per kubikmeter. Samtidigt förväntas mindre trafik och lägre utsläpp av kväveoxider och avgaspartiklar från vägtrafiken till år 2020. På Vasagatan är de modellberäknade halterna i utbyggnadsalternativet för NO_2 dygnsmedelvärde som högst omkring $\mu\text{g}/\text{m}^3$ och för PM10 som högst omkring $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Detta motsvarar en minskning med omkring en mikrogram per kubikmeter vad gäller NO_2 och en ökning på omkring en mikrogram per kubikmeter vad gäller PM10.

Klarabergsgatan

Klarabergsgatan har i dagsläget 16 000 fordon per vardagsmedeldygn varav tung trafik 8 %. Gaturummet räknas som brett. De beräknade halterna är för NO_2 dygnsmedelvärde kring $49\text{-}59 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för PM10 dygnsmedelvärde kring $35\text{-}45 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jämfört med nuläget förväntas trafiken på Klarabergsgatan minska med 2 000 fordon per vardagsmedeldygn till år 2020. En utbyggnad av fastigheten innebär att fasaden flyttas längre ut mot Klarabergsgatan och ger därmed en avsmalning av gaturummet. Utbyggnaden innebär också att gaturummet på Klara Västra Kyrkogata smalnas av, vilket i sin tur påverkar utvädringen av luftföroreningar från biltrafiken på Klarabergsgatan. Byggnaden har två olika höjder ut mot Klarabergsgatan. Dessa ger i beräkningsmodellen två olika resultat: För den lägre takhöjden fås en minskning av NO_2 -halten jämfört med nuläget och en oförändrad halt av PM10, medan den högre takhöjden ger en haltökning av både NO_2 och PM10 till respektive $47 - 60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och $35 - 49$

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Byggnader med flera olika takhöjder innebär oftast en ökad utvädring av luftföroreningar på grund av den turbulens som skapas, vilket innebär att de högsta halterna från modellen antagligen är överskattade.

Klara Vattugränd

Klara Vattugränd har i dagsläget 5 000 fordon per vardagsmedeldygn. Gaturummet räknas som smalt. De beräknade halterna är för NO_2 dygnsmedelvärde kring $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för PM_{10} dygnsmedelvärde kring $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Jämfört med nuläget förväntas trafiken på Klara Vattugränd minska med 1 000 fordon per vardagsmedeldygn till år 2020. Trots att gaturummet är relativt smalt visar beräkningar på små ökningar av luftföroreningshalter till följd av en påbyggnad av fastigheten. Detta beror på att Klara Vattugränd har relativt lite trafik. Om man även väger in den förväntade minskningen i trafikmängd och renare avgaser så visar modellberäkningarna på omkring $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lägre NO_2 halter i utbyggnadsalternativet jämfört med nuläget, medan de beräknade halterna av PM_{10} visar på en ökning på omkring en mikrogram per kubikmeter.

Klara Västra Kyrkogata

Klara Västra Kyrkogata har i dagsläget 4 500 fordon per vardagsmedeldygn och ett smalt gaturum. De beräknade halterna är för NO_2 dygnsmedelvärde kring $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$ och för PM_{10} dygnsmedelvärde kring $33 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Liksom för Klara Vattugränd förväntas trafiken på Klara Västra Kyrkogata minska med 1 000 fordon per vardagsmedeldygn till år 2020. Även beräkningarna ger detsamma som Klara Västra Kyrkogata alltså omkring $4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ lägre NO_2 halter i utbyggnadsalternativet jämfört med nuläget, medan de beräknade halterna av PM_{10} visar på en ökning på omkring en mikrogram per kubikmeter.

Risk och säkerhet – riksintresse järnväg

Avståndet från planerad bebyggelse till järnvägen, vilket är närmsta farligt gods led är omkring 140 meter. Mellan järnvägen och planområdet finns befintlig bebyggelse i form av hotell, kontor och Stockholms centralstation. De olyckor som kan ske på järnväg och påverka ett område på ett avstånd på omkring 150 meter är främst olyckor med tryckkondenserad gas, som kan leda till explosion eller förgiftning, eller explosivämne. Sannolikheten för att en olycka ska ske involverande dessa ämnen är låg. Konsekvenserna av dessa utsläpp skulle bli liten för planerad bebyggelse då denna till stor del skyddas av befintlig stationsbyggnad och annan bebyggelse. Detta sammantaget medför att projektet bedöms medföra små konsekvenser avseende risk och säkerhet och att inga riskreducerande åtgärder anses nödvändiga att vidta.

För riksintresset kommunikationer bedöms förslaget inte innebära några negativa konsekvenser. Ur risksynpunkt ligger planområdet utanför riskområdet för farligt godsolycka vilket innebär att förslaget inte genererar några inskränkningar för dessa transporter. Förslaget är snarare en del av den planering som syftar till att öka järnvägskapaciteten och därmed innebär positiva konsekvenser för riksintresse vad gäller persontrafik. Genom att regional pendeltågstrafik flyttas från den nationella järnvägen ökar kapaciteten avsevärt.

Vatten

Dagvatten från planområdet leds idag till Riddarfjärden. Riddarfjärden omfattas av EU:s ramdirektiv för vatten (vattendirektivet) med tillhörande miljö kvalitetsnormer (MKN). Riddarfjärden ingår i vattenförekomsten Mälaren-Rödstensfjärden som idag har god ekologisk status, men inte uppnår god kemisk status på grund av ämnet tributyltenn (TBT). TBT kommer framförallt från båtottenfärger.

Planförslaget innebär inga ändrade förhållanden avseende dagvattenrening eller ändrade arealer gatutrymmen som kan öka föroreningsgraden i avrinnande vatten mot Riddarfjärden. Befintlig byggnad på fastigheten har tak av koppar. När koppartaket försvinner kommer därmed belastningen av tungmetaller på Riddarfjärden att minska vilket är positivt.

Magnetfält

Under Orgelpipan 6 går tunnelbanan och Citybanan. Citybanans kontaktledningar ligger omkring 40 meter under Vasagatans nivå medan tunnelbanans ligger omkring 25 meter under Vasagatans nivå. Enligt Miljöförvaltningens Hjälpreda så bör en utredning om magnetfältsnivåer och möjligheterna att reducera fälten bör genomföras då avståndet är mindre än: 20-25 meter från tåg, respektive 10-15 meter vid tunnelbana eller likvärdig spårtrafik. Avståndet överstiger därmed rekommenderat skyddsavstånd med god marginal både avseende hotellet och planerade bostäder. Det förutsätts att eventuella elanläggningar inne i byggnaden avskärmas vid behov. Därmed bedöms inga negativa konsekvenser uppstå för människor som vistas i byggnaden.

Energi och klimat

En byggnad påverkar klimatet genom vilka klimatutsläpp som orsakas vid själva byggnationen, exempelvis genom materialval, samt genom de klimatutsläpp som orsakas av energianvändningen i byggnaden. Då det oftast är enklare att miljöanpassa en byggnad när den byggs än under dess drifttid är det viktigt att genomföra lämpliga miljöåtgärder i planeringsskedet. Det är därför positivt att Jernhusen prövar förutsättningarna för miljöklassning som innebär krav utöver vad som gäller idag. En minskning av energianvändningen generellt är viktigt för att uppnå klimatmålen.

Byggskedet

Byggskedet innebär störningar för omgivningen. Det är viktigt att produktionsplanering sker för att minska störningar för boende och passerande samt att minska risken för skador på omgivande bebyggelse.

Under byggskedet kommer PCB-haltiga fasadfogar att tas bort. Därmed riskerar PCB inte längre att spridas. Viktigt att materialet omhändertas enligt gällande riktlinjer. Att förebygga avfall i byggskedet blir vanligare och är ett sätt att minska kostnader och miljöpåverkan. Genom smarta åtgärder redan under projektering kan ett byggprojekt göras mer resurseffektivt. Tillsammans med bra rutiner i produktionsfasen kan mängden avfall minskas.

MEDVERKANDE

Planhandlingarna är upprättade av stadsbyggnadskontoret i samarbete med exploateringskontoret, trafikkontoret och Jernhusen. Detaljplanen har upprättats med normalt förfarande och med hjälp av plankonsult.

REVIDERING EFTER UTSTÄLLNING

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 förtydligats med att förutom schaktning även innefatta

sprängning, pålning, borrar 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.

Nina Åman
planchef

Klas Groth
handläggare