



STADSBYGGNADSKONTORET

PLANAVDELNINGEN

Klas Groth

Tfn 08-508 273 74

Bilaga 7

UTSTÄLLNINGSLÅTÅNDE

DNR 2010-18583-54

SID 1 (9)

2012-10-30

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

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra en utveckling av fastigheten med ett nytt hotell och bostäder och att Station Stockholm City kompletteras med kommersiella ytor. Planförslaget ställdes ut 2012-08-29 – 2012-09-26. Under utställningen har 14 yttranden inkommit.

Accepterar planförslaget gör *Trafikverket* (två skrivelser), *Fortum Värme*, *Norrenergi* och *Yimby*.

Revideringar och kompletteringar av planförslaget önskar *SL* (planbestämmelser för stömljud, buller och vibrationer samt kompletteringar i genomförande-beskrivningen avseende fastighetsbildning), *länsstyrelsen* (säkerställa *SL:s* önskemål samt ange lägsta höjd för bostäder), *domkyrkoförsamlingen* (minskad byggnadshöjd samt solstudie), *samhällsdebattörerna* och *skönhetsrådet* (minskad byggnadshöjd och omarbetat förslag till förmån för stationsutrymmet) och *boende* i Stockholm (minskad byggnadshöjd samt mer synlig station).

Inkomna synpunkter föranleder ingen omarbetning av byggnadens volym eller ändring av dess användning men planhandlingarna kompletteras med de synpunkter som kan hanteras i plan. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan efter revidering godkänns.

Bakgrund

Förslagets 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. 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. Detaljplanen omfattar

enbart förslag till ny bebyggelse med Citybanans redan beslutade stationslösning som ingående förutsättning.

Utställning

Aktuell detaljplan ställdes ut under perioden 2012-08-29 – 2012-09-26. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckning samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2012-08-29. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner.

Synpunkter inkomna under utställning

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under utställningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

Remissinstanser

Länsstyrelsen

Riksintresse kulturmiljö

Genom de förändringar som gjorts av förslaget sedan samrådsskedet, anser länsstyrelsen 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

Riksintresse kommunikationsanläggningen

Länsstyrelsen ställer sig bakom Trafikverkets yttrande och anser att det är av stor vikt för kommunikationsanläggningen som är av riksintresse att entréfunktionerna i byggnadens nedre del behöver regleras så att tillräckligt utrymme för överblickbarhet och personflöden med mera säkerställs även på lång sikt. Länsstyrelsen förutsätter att framförda synpunkter från SL avseende stömljud, vibrationer och andra störningar från spårtrafik, rulltrappor med mera tillgodoses i planen eller på annat sätt.

Buller bostäder

Det behöver klargöras att bostäder kan få tillräckligt bullerskydd och bostäders placering behöver regleras närmare. Där ljudnivån är högre längre ner på fasaden erhålls inte samma ljudnivå vid fönster/fasad. Bostäder längre ner i fastigheten befaras inte bli hälsomässigt lämpliga, enligt vedertagna avsteg från riktvärdena. Detaljplanen behöver därför reglera från vilken höjd och uppåt bostäder tillåts.

Då bostäderna är vända ut mot trafikljuden, behöver särskilt beaktas maxbullernivåerna. Det behöver klargöras om syftet med planbestämmelsen avseende buller utanför fönster/fasad kan uppnås, med busstrafik kring kvarteret inberäknad i lämplighetsbedömningen.

AB Storstockholms Lokaltrafik (SL)

Stockholm City station

Stationsytor och sammanhängande kommunikationsytor har inte tillräcklig kapacitet, dessa ytor måste utökas. Det är otillräckligt att dimensioneringen av

ytorna är gjord utifrån 2017 som slutår, då det är viktigt att utformningen siktar längre fram i tiden.

Busstrafik

Det är viktigt att last- och lossningsområden för stationens verksamheter är dimensionerad för en station av den här storleken. De får dock inte inkräkta på busstrafikens utrymmesbehov. Särskild uppmärksamhet måste riktas på de stora gångströmmar som kommer ut från entrén vid hörnet Klarabergsgatan/Klara Västra Kyrkogata eftersom busstrafik kommer att passera där.

Samplanering av tidplanerna mellan Orgelpipan 6 och Spårväg City krävs för att planera behoven av utrymmen på gatan.

Tunnelbanan

Det ska klarläggas som en förutsättning i genomförandebeskrivningen att möjligheterna till besiktning, underhåll och förnyelse av tunnelbaneanläggningarna inte får försämrats under byggtiden och efter färdigställande.

Miljö

Risk för att störningar från befintlig tunnelbana, vägtrafik och citybanan föreligger om inte nödvändiga åtgärder vidtas i samband med uppförandet av byggnaden. Genomförandebeskrivningen ska kompletteras med följande text så att detta tydligt framgår.

”Innan byggnaden tas i bruk skall verifierande mätningar av buller, stomljud och vibrationer utföras i tillräckligt många representativa utrymmen för byggnadens olika funktioner (bostäder, hotellrum, konferensutrymmen, restaurang, personalutrymmen etc.) för att visa att byggnadens grundläggning, konstruktion och utförande i övrigt uppfyller miljöförvaltningens krav samt övriga tillämpliga normer etc. Mätningar skall göras då tunnelbanetrafik, och om så förekommer, även spårvagnstrafik, bedrivs i normal omfattning avseende fordonstyp, antal och tåghastigheter. Om mätningar visar att tillämpliga krav inte uppfylls ska nödvändiga åtgärder ske på byggherrens bekostnad.”

Plankarta

Plankartan behöver kompletteras med ytterligare tvärsektion och redovisning av de skilda planen från gatunivå och under markplanet med nivåangivelser och djupbyggnadsbegränsningar. Plankartan bör också för att underlätta tolkning kompletteras med illustration av både tunnelbanans- och citybanans sträckning på kartan i anslutning till planområdet.

Byggnadsteknik

SL anser att texten vid djupbyggnadsbegränsningen ska ändras till:

”Lägsta nivå i meter över nollplanet för schaktning, sprängning, pålning, borrhning eller andra ingrepp.”

Störningsskydd

Rubriken "Störningsskydd i bostäder" i planbestämmelserna ska ändras till enbart "Störningsskydd".

- Byggnad ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå (frifältsvärde) utanför fönster.

- Minst en balkong/uteplats till varje bostad eller en gemensam uteplats i anslutning till bostäderna ska utföras eller placeras så att de utsätts för högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå (frifältsvärden).
- Byggnad ska utföras så att ekvivalent ljudnivå i boningsrum inte överstiger 30 dBA och maximal ljudnivå inte överstiger 45 dBA mellan kl. 22.00-06.00 avseende luftburet buller,
- Byggnad skall grundläggas och utföras så att stomljud från spårtrafik (dvs. tunnelbana eller spårväg) inte överskrider ljudnivån 30 dBA (Slow) i bostäder och hotell.
- Byggnad skall grundläggas och utföras så att stomljud från rulltrappor, hissar, fläktar m fl. installationer knutna till SL:s verksamhet inte överskrider Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller (SOSFS 2005:6) i bostäder och hotell.
- Byggnad skall grundläggas och utföras så att stomljud från spårtrafik inte överstiger 55 dB(A) max (Fast) i butiksytor.
- Byggnad skall grundläggas och utföras så att luftburet buller från spårtrafik inte överstiger 60 dB(A) max (Fast) i personalutrymmen och kontor,
- Byggnad skall grundläggas och utföras så att stomljud från spårtrafik inte överstiger 50 dB(A) max (Fast) i kontor och personalutrymmen,
- Byggnader skall grundläggas och utföras så att vibrationer från spårtrafik inte överskrider 0,3 mm/s i bostäder och hotell.
- Byggnader skall grundläggas och utföras så att vibrationer från spårtrafik inte överskrider 0,5 mm/s i butiker och kontor.
- Byggnader skall grundläggas och utföras så att vibrationer från rulltrappor, hissar, fläktar m fl. installationer knutna till SL:s verksamhet inte överskrider nivåerna 0,3 mm/s i bostäder och hotell och 0,4 mm/s i lokaler

Användning av mark

Planbestämmelserna ska vara utformade så att de även möjliggör en eventuell kommande tredimensionell fastighetsbildning för tunnelbanan. Bestämmelserna under rubriken "Kvartersmark" (C1T3), BC2T3, C2T3 och C3T3 ska ändras så att T3 även omfattar tunnelbana i tunnel, det vill säga tunnelbaneanläggning inklusive entréer mm.

Begränsning av markens bebyggande

Bestämmelsen t ska strykas med hänvisning till ovanstående

Fastighetsrättsliga frågor

I genomförandebeskrivningen under stycket "Fastighetsbildning" bör texten kompletteras och ändras med följande text då tredimensionell fastighetsbildning för stationsutrymmet det är en möjlighet, inte något beslutat:

”Utrymmen för stationsändamål ska tillhöra SL/SLL. Det är inte klarlagt hur detta ska hanteras fastighetsrättsligt, det finns flera alternativ:

- Hela stationsutrymmet kan regleras över till fastigheten Norrmalm 6:1 och därefter upplåtas med servitut till en fastighet i SL/SLL:s ägo.
- Ett servitut kan bildas inom tomträtten för stationsutrymmet för en fastighet i SL/SLL:s ägo eller,
- En tredimensionell fastighet för stationsändamål bildas och innehas av SLL.”

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet avstyrker projektet i den form det nu ställts ut. Projektet måste genomgå ytterligare en bearbetningsfas i syfte att minska den totala höjden, så att den nya byggnaden kan svara emot de arkitektoniska och stadsbildsmässiga krav som dagens och morgondagens stockholmare har rätt att ställa. Såväl Klara kyrkas karaktäristiska torn som Vasagatans/Centralplans förhållandevis sammanhållna rumslighet kommer att påverkas mycket negativt.

En sänkning av komplexet får dock inte ske på bekostnad av själva stationsfunktionen, som tvärt om bör ges större utrymme. Det diagonala stråket genom byggnaden uppfattas som alldeles för trångt. En allmänt tillgänglig trappassage mellan Klarabergsviadukten och Vasagatan, som komplement till det stora stråket, skulle kunna infogas innanför den norra fasaden.

De fönsterlösa hotellrummen (motsvarigheten till äldre tiders "kusktrum") är en undermålig lösning, inga bostadsrum ska behöva sakna dagsljus. Den publika hotellbaren bör förläggas till byggnadens högsta del och inte i anslutning till den lägsta volymens tak.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad

Fortum Värme har fjärrvärmeledningar och gasledningar inom fastigheten samt fjärrkyla-ledningar inom området som måste beaktas. Samordning är nödvändig. Fastigheten är ansluten till gasnätet och är intresserad av att ansluta sig till både fjärrvärme och fjärrkyla.

Norrenergi AB

Norrenergi har inga synpunkter på detaljplanen.

Sakägare enligt fastighetsförteckningen

Stockholms domkyrkoförsamling (Klockaren 1, Klockstället 2, Orgelpipan 10)
Den föreslagna nybyggnaden med sin stora volym och betydligt högre höjd än omgivande bebyggelse förstärker på ett olyckligt sätt hur den moderna bebyggelsen tränger sig på och stänger in kyrkomiljön bakom en mur av höga hus. Byggnadens höjd bör inte överstiga omgivande byggnaders för att Klara kyrka ska kunna behålla sin hävdvunna plats i stadsbilden. Under samrådsskedet har länsstyrelsen, Stockholms stadsmuseum och skönhetsrådet framfört betydande kritik beträffande påverkan på kulturmiljövärden och stadsbilden.

En utförlig konsekvensanalys av gångtrafik och ljusförhållanden behöver redovisas för närområdet. Önskvärt hade varit att redovisa hur kringliggande kvarter påverkas av den ökade gångtrafiken, och särskilt över kyrkogården, som kan komma att skadas av slitage på gångvägar, gräsmattor och gravar. Ljussituationen berörs inte utanför kvarteret, trots att byggnadens höjd och volym genererar mer skugga i omgivningen.

Trafikverket (Norrholm 6:1)

Trafikverket anser att det bör framgå av planbeskrivningen och genomförandebeskrivningen att planens syfte är att genomföra en utveckling av fastigheten med ett nytt hotell och bostäder och att Station Stockholm City kompletteras med kommersiella ytor. Den samlade stationslösningen inom Orgelpipan 6 har fastställts 2010 i en tidigare detaljplan TDp 2007-40306-54.

Stationens utformning får inte medföra att "flaskhalsar" uppstår i de publika kommunikationsytorna. Utförda flödesberäkningar visar att det finns kritiska sektioner i stationsdelarna. Dessa sektioner borde bearbetas ytterligare i avsikt att skapa en framtidssäker station. Rymden över rulltrapporna från Södra biljetthallen ner till Södra mellanplanet bör utvecklas så att genomsiktligheten maximeras för att lyfta fram stationens funktion i stadsmiljön. Genomsiktligheten medför också ökad överblickbarhet och orienterbarhet i stationen. För att öka stationens nytta bör entrén mot Klarabergsgatan kompletteras med dörrar mot Klara Västra kyrkogata.

Det är av stor vikt att se över de avtal som rör angöring och leveranser via Orgelpipan 7. Det gäller även fastighetsrättsliga frågor för accessen till Orgelpipan 5.

I illustrationsbilagan (sid 46) är hotellets nedre delar markerat som en del av stationsmiljön, vilket är felaktigt.

Trafikverket, kompletterande synpunkter

Sedan Trafikverket lämnat sina synpunkter på de då gällande utställningshandlingarna har en positiv utveckling skett på en rad viktiga områden. Utställningshandlingarna har kompletterats med dörrar mot Klara Västra Kyrkogata/Klarabergsgatan, genomsiktligheten i stationsutrymmet har ökat samt att bjälklagskanten mot rulltrapporna från Södra biljetthallen ner till Södra mellanplanet förflyttats, vilket förbättrat tidigare efterfrågade kvaliteter. Trafikverket ser sammantaget att återstående frågor kommer att lösas och utgör därmed inte något hinder för att kunna anta detaljplanen. Trafikverket anser i övrigt att intentionerna i de avtal som parterna Jernhusen, Staden, Landstinget och Trafikverket tillsammans tecknat angående den samlade stationslöningen i allt väsentligt därmed kommer att uppfyllas. Det är lämpligt att Trafikverket även i bygglovsskedet ska vara remissinstans.

Övriga

Samhällsdebattörerna

Bygg en station – inte ett hotell och bostäderna högst upp ifrågasätts. Det är av yttersta vikt att denna nya byggnad blir en prydnad för Vasagatan och Stockholm som kan tävla med Ferdinand Bobergs praktfulla och sköna Centralpost. Det nya förslaget uppdelning på fyra byggnadskroppar är klart bättre än samrådsförslaget höga kloss, men svarar ändå inte mot acceptabla stadsbildsmässiga krav vad gäller utformning, innehåll och höjd. Innan en områdesplan för Västra City gjorts bör inte nya högdelar tillåtas här. Byggnadens höjd bör i alla delar minskas betydligt för att anpassas till omgivande bebyggelse och inte konkurrera med Klara kyrka. Byggnaden har en fantasilös fasadutformning och samarbetar inte med omgivningen varken i detaljutformning eller i färgskala. Större krav bör ställas på en så viktig byggnad i detta läge mitt i Stockholm.

Det måste synas att det är en tågstation. Huset måste ge plats för funktioner som informationsdiskar, biljettkassor, kaféer, snabbmatställen, resebyråer och framför allt för den stora tillströmningen av resenärer. Byggnaden måste ges en förbättrad kontakt med den befintliga centralstationen. Gångtunneln under Vasagatan måste breddas och gärna förses med rullande trottoarer.

Yimby

Tillblivelseprocessen för Station Stockholm City har lett fram till ett lyckat

resultat. De fyra separata taken ger plats för en skybar, en trädgård för de boende och en terrass för hotellgästerna med utomhusgym. Det fjärde och högsta utnyttjas inte eftersom det skulle kräva ytterligare installationer ovanpå taket. YIMBY applådera ett byggprojekt med P-tal 0. Det är mycket glädjande att man här inte väljer att bortse ifrån att adekvat ljudisolering och att ett stort avstånd i höjddled till gatan medför acceptabla ljudnivåer inomhus. I kulturmiljöbevarande argument framhålls här att byggnadens utökade volym är positiv därför att den återknyter till 1600-talets stadsplanestruktur. Dock skulle fasaderna kunna differentieras mer och stationsingången hade haft en naturligare plats i hörnet Klarabergsgatan-Vasagatan samt högdelen hade kunnat höjas ytterligare 5-6 våningar för att uppnå smäckrare proportioner.

Håkan Eriksson, Fatburs Brunnsgata 33A, 118 28 Stockholm

Hotell Continental borde renoveras och stå kvar med nya ingångar till stationen integrerade i byggnaden. Ingången från Vasagatan bör vara en lika låg byggnad som den som tidigare låg där och som gör att gatan känns öppnare och friare. Ingången bör också arkitektoniskt samspela med stationsbyggnaden på andra sida gatan och med övriga äldre hus på Vasagatan. Det finns ingen anledning att ge den nya byggnaden större volym än den nuvarande. Det handlar bara om maximal exploatering, en storskalig glaslåda att förfasa sig över. Den föreslagna byggnaden tar på inget sätt hänsyn till Stockholms historia och unika särart.

Magnus Eriksson, Västgötagränd 1A, 118 28 Stockholm

Den nya föreslagna stationsbyggnaden är enbart ett prestigeprojekt. Renovera i stället Hotell Continental och bygg en låg nedgång till Citybanan där den tidigare nedgången till tunnelbanan fanns. En låg byggnad mot Vasagatan gör att gatan känns luftigare och ljusare. Eller bygg en låg stationsbyggnad med maximalt tre våningar innanför nuvarande Hotell Continentals gränser. Även utrymme uppåt är en del av det offentliga rummet. Husets ska vara estetiskt tilltalande och ha konstnärliga kvaliteter.

Sune Gustafsson, Revisorsvägen 13, 120 47 Enskede Gård

Planförslaget bör ej antas vad beträffar nybebyggelse för hotell- och bostadsändamål, ej heller entréutformningen till den nya stationen. Förslaget, som är kraftigt överexploaterat, våldför sig på kyrkobyggnaden, kvarteren mot Klarabergsgatan, Vasagatan och Centralplan. Den uppdelade byggnadsvolymen manifesterar sitt främlingskap och slår ut omgivningen i stället för att vara ett komplement till platsen. Man har förväxlat vad som är huvudsak och bisak.

Olof Harrysson, Rörstrandsgatan 50, 113 33 Stockholm

Vacker byggnad, men den borde sticka ut mer färgmässigt eftersom det är en viktig järnvägsstation. En stor analog klocka på fasaden skulle ge rätt associationer.

Synpunkter inkomna under samråd och utställning som ej tillgodosetts

- Minskad byggnadsvolym
- Ökad flödeskapacitet
- Planbestämmelser avseende störningsskydd
- Solstudier

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Minskad byggnadsvolym

Skönhetsrådet, domkyrkoförsamlingen, samhällsdebattörerna och boende i Stockholm har framfört synpunkter på att stationsbyggnaden måste omarbetas och minska i volym. 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.

Ökad flödeskapacitet

Enligt Brandskyddslaget kan stationen utifrån resultaten i flödessimuleringarna anses omhändertata prognostiserade flöden för år 2017. Vidare kan kapaciteten i Södra biljetthallen plan 2 anses begränsande för total kapacitet. Stationen kan i sin nuvarande utformning anses omhändertata en generell personflödesökning upp till ca 20% i förhållande till prognosvärden för år 2017.

Möjligheten finns i en framtid att vid behov öka eller minska utrymmet för resande. Gränsen mellan station, hotell och butiker är inte fastlagd i detaljplanen.

Planbestämmelser avseende störningsskydd

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

Enligt äldre PBL (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 tunnelbanestation.

Kontoret har bedömt att den planerade bebyggelsens läge och funktion i staden (på kort och längre sikt), likaväl som de komplexa förutsättningarna vad avser bebyggelsens relation till andra befintliga och planerade anläggningar primärt under mark, i detta specifika fall, motiverar att bestämmelserna för störningsskydd på plankartan utökas och preciseras att innefatta all verksamhet i bebyggelsen.

Solstudier

Domkyrkoförsamlingen saknar en konsekvensanalys över hur den alltför stora nya byggnaden kommer att påverka ljusförhållandena på kyrkogården. Församlingen känner oro för att byggnadens höjd ska orsaka mycket skugga i omgivningen.

En solstudie har nu tagits fram som visar skuggsituationen vid midsommar och vid vår- och höstdagjämning kl 09:00, kl 12:00, kl 15:00 och kl 17:00 för befintlig byggnad och för den föreslagna, högre byggnaden. Studien visar att under förmiddagen fram till lunch på sommaren berörs endast Vasagatan och Klarabergsgatan av något ökad skugga. Skuggan når kyrkogården tidigast kl 13:00. Vid vår- och höstdagjämning står solen så pass lågt hela dagen att solinfallet på kyrkogården inte påverkas nämnvärt oavsett befintlig eller ny högre byggnad.

Vid midsommar kl 15:00 ger befintlig byggnad ingen skugga på kyrkogården medan den högre byggnaden skuggar kyrkans byggnad vid Klara Västra Kyrkogata och ca 25 meter in på gården. Här står i dag stora höga träd som i dag ger gården skugga just här. Kl 17:00 sammanfaller skuggan med kyrkans egen skugga, vilket även gäller för den lägre byggnaden.

Sammantaget anser kontoret att ljusförhållandena i omgivningen marginellt påverkas negativt av föreslagen bebyggelse ställt i relation till dagens byggnad. Den planerade bebyggelsens högdal bedöms delvis ge skugga på kyrkogården under sommaren. Gatorna kring den planerade bebyggelsen påverkas marginellt och ljusförhållandena på de mest frekventerade gatorna bedöms vara i huvudsak likvärdiga dagens situation.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Revidering av det utställda förslaget

Kontoret utökar bestämmelserna för störningsskydd så att de utgör ett fullgott och rimligt skydd för störningar, och att dessa i viss mening även ger ett något bredare skydd än de bestämmelser som SL själva föreslagit i sitt yttrande under utställningstiden. En inledande bestämmelse anger att detta är en särskild och unik situation, där buller och vibrationsrelaterade åtgärder ska vidtas för att störningar skall undvikas. De efterföljande bestämmelserna anger vilka nivåer som skall innehållas för ljud, vibrationer och stomljud för bostäder, hotell, kontor och butiker.

Bestämmelsen för djupbyggnadsbegränsningen ovanför tunnelbanan får en mer preciserad lydelse enligt SL:s önskemål att förutom schaktning även innefatta borrhning, pålning och sprängning.

Kontoret förtydligar även i genomförandebeskrivningen de önskemål som framförts av SL avseende fastighetsbildning och vikten av att under hela byggprocessen kunna hålla tunnelbanetrafiken gående utan avbrott.

Illustrationsbilagan revideras i de delar där förändringar gjorts avseende stationsutrymmen för personflöden mm som visar hur arbetet har fortskridit mellan Trafikverket, SL och Jernhusen.

Fortsatt hantering

Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan godkännes av stadsbyggnadsnämnden efter revidering och förs vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Nina Åman
planchef

Klas Groth
planarkitekt