



STADSBYGGNADS KONTORET

Planavdelningen
Klas Groth
Tfn 08-508 273 74

PLANBESKRIVNING

2011-11-24

1(25)

S-Dp 2010-18583-54

SAMRÅDSHANDLING

Förslag

Detaljplan för

Orgelpipan 6 mm

i stadsdelen Norrmalm

i Stockholm

S-Dp 2010-18583-54

HANDLINGAR

Planen består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning samt följande bilagor: *Illustrationsbilaga* och *Stadsbildsanalys* daterade 2011-11-21 samt *Miljööversikt* daterad 2011-11-24.

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 möjliggör detaljplanen att ny bebyggelse för i huvudsak hotell- och bostadsändamål uppförs integrerat med stationen. Härigenom syftar detaljplanen även till att stärka stadens och regionens kollektivtrafiksörjning genom anordnandet av en tillgänglig och funktionell offentlig miljö, inklusive de delar av stationen som ligger inom kvartermark.

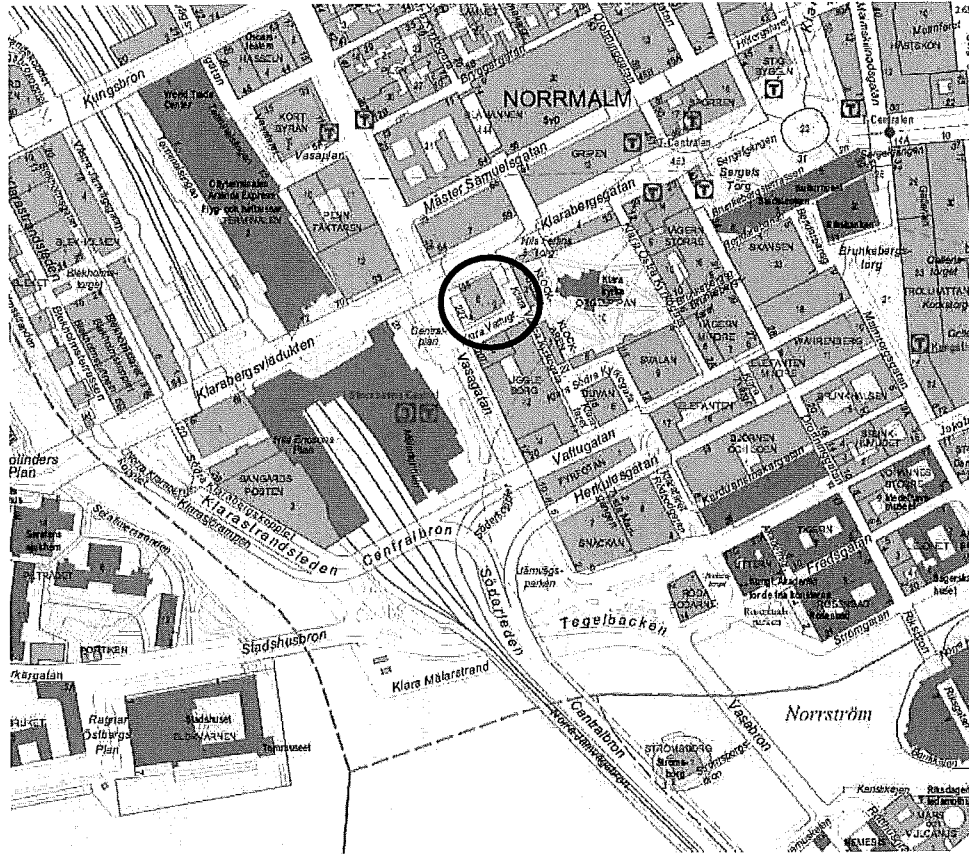
Citybanan utgör en av de största infrastruktursatsningarna för kollektivtrafiken i modern tid. Citybanan består av en 6 kilometer lång ny pendeltågstunnel under Stockholms centrala delar och för vilken tre stationer planeras, bl.a. Station Stockholm City. Citybanan planeras att tas i drift under 2017 och därmed avlasta befintliga järnvägsspår i markplan genom centralstationen. 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 ovan stationen ett hotell om ca 400 rum, samt två indragna bostadsvåningar med ca 25 lägenheter. Inför detta samrådsförslag har andra utformningsalternativ utretts, men dessa har inte bedömts som genomförbara.

PLANDATA

Planområde

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 mm på alla fyra sidor om fastigheten.



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 översiktsplanen anges att cityområdet vidareutvecklas på kort och längre sikt. Syftet med detaljplanen är förenlig med översiktsplanen.

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 blandat 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 (Hotell Continental), Pl 5447, fastställd 1960

Denna plan anger markanvändningsbestämmelse för affärs-, kontors och liknande ändamål, däri inbegripet hotell. Särskilda föreskrifter ges också till skydd för tunnelbanan som passerar under fastigheten.

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.

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.

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 gatumark (Vasagatan) och till en mindre del kvartersmark under gatumark (Klarabergsgatan).

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

I denna plan berörs till en mindre del gatumark, Klara Västra Kyrkogata.

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

I denna plan berörs en mindre del av gatumark på Vasagatan.

Stadsplan för del av kvarteret Orgelpipan mm (f.d. kv. Svanen), Pl 6162 fastställd 1963

I denna plan berörs en mindre del av gatumark på Klarabergsgatan.

Stadsplan för del av stadsdelen Norrmalm (Kvarteren Svanen Gripen, mm.), Pl 3886A fastställd 1951

I denna plan berörs en mindre del av gatumark på Klara Vattugränd.

FÖRUTSÄTTNINGAR

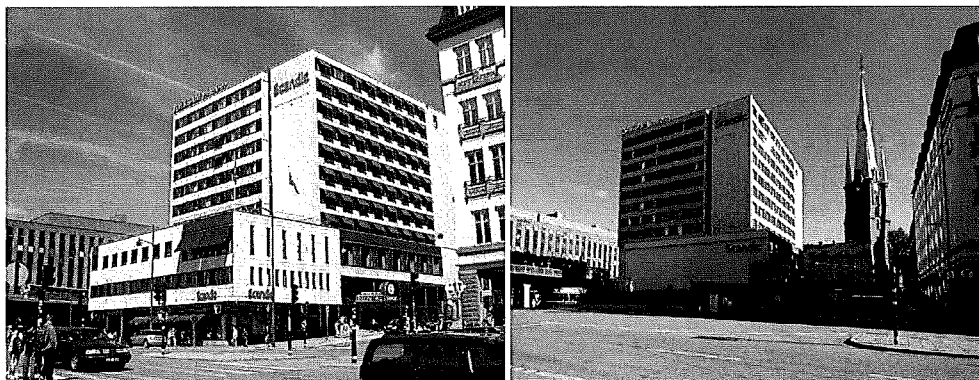
Ägoförhållanden

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).

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 uppförts efter gällande stadsplan med 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.



Fotografier av fastigheten Orgelpipan 6 före (vänster) och efter (höger) rivningen av byggnadens lågdel mot Vasagatan.

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

Parkering - leveranser

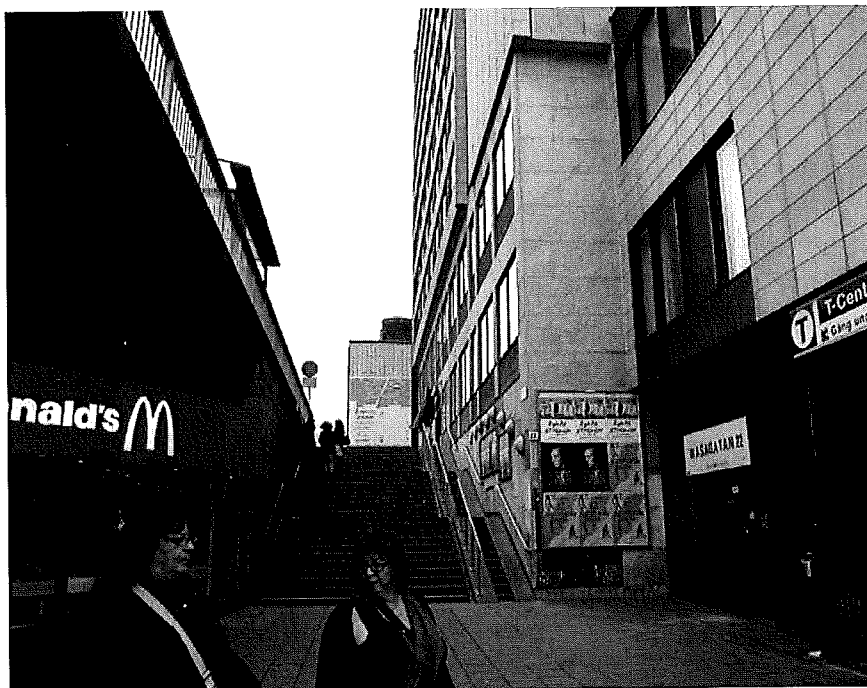
Garage finns under Klarabergsgatan och under intilliggande kvarter med in- och utfart vid Mäster Samuelsgatan. Garaget har direktförbindelse med hotellet under markplanet. Hotellet hyr in parkeringsplatser. All varutillförsel till byggnaden sker idag under markplanet via garageinfarten.

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 huvud-

gator. Centralstationen med sin huvudentré ligger direkt på andra sidan Vasagatan, 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 dels ur trygghets- och tillgänglighetssynpunkt.



Befintlig trappa som förbinder Vasagatan med Klarabergsgatan, Hotel Continental till höger. (Foto: Strategisk Arkitektur)

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



Vy längs Vasagatan med kvarteret Uggleborg och Esseltehuset till höger. (Foto: Strategisk Arkitektur)

FÖRÄNDRINGAR

Större byggnad – smalare gator

Planen utökar kvartersmarken för den nya bebyggelsen (station, hotell, och bostäder) vilket medför minskade gatubredder för Klara västra Kyrkogata och Klara Vattugränd. Hotellet kragar dessutom ut över gatumark runt större delen av fastigheten vilket medför bestämmelser för tredimensionell fastighetsreglering över och under gatumark. 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 svårövertakat och som bör införlivas med angränsande fastighet under Klarabergsviadukten. Planering för detta pågår.

Stationen som del i Sveriges största stationskomplex

Stationen planeras och utformas med utgångspunkt från sitt läge i staden intill Klarabergsgatan med beaktande av den planerade Spårväg City's sträckning, likaväl som centralstationsområdet kring Vasagatan.

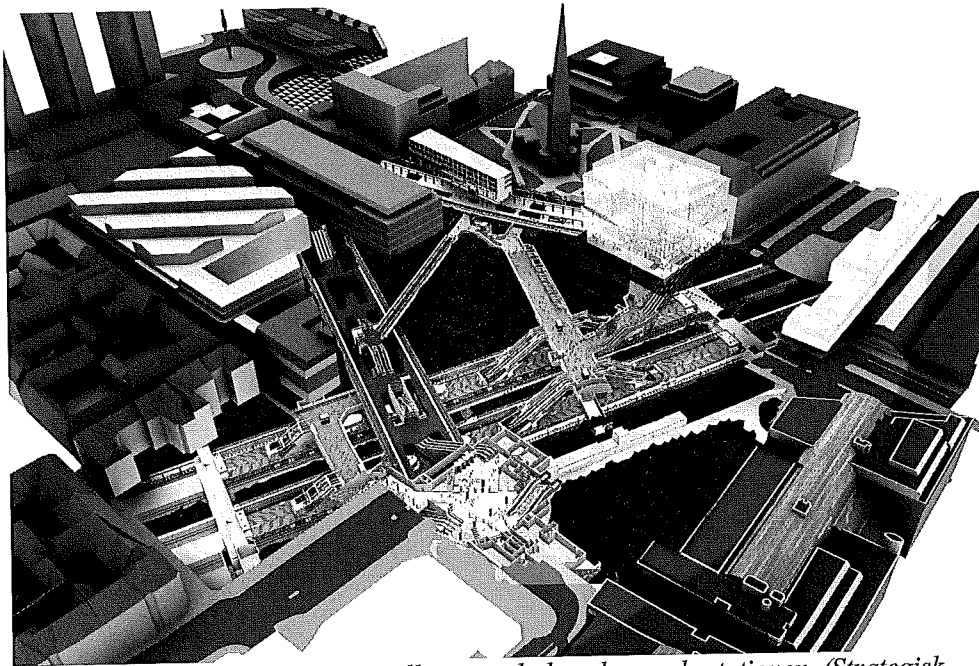
När Citybanan tagits i drift 2017 bedöms området frekventeras i högre utsträckning än idag av pendeltågsresenärer och andra resenärer likaväl som av besökare i området generellt. När stationen är i bruk beräknas ca 4 400 resenärer passera varje kvart under den trafiktätaste timman på eftermiddagen. Detta 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 på den närliggande stadsmiljön.

På sikt kan Spårväg City komma att trafikera Klarabergsgatan, med hållplatser i anslutning till centralstationens övre entré likaväl som 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. 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 / röda linje. Befintlig passage mellan fastigheten och Centralstationen bibehålls. Möjligheter finns att utveckla gången, med bl.a. handel och resenärsservice.

Stationen i staden

Stationen utgör en målpunkt i staden, och är i sig själv en kvalitet i kvarteret som främjar genomströmningen av människor i stadsrummet. Detta förstärks ytterligare genom föreslagen passage genom byggnaden som är öppen nästan alla dygnets timmar. En station har alltid varit ett händelsernas rum och här aktiveras stationen med verksamheter och delvis publika funktioner.



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

Byggnaden gör 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 fördjupar byggnadens värde för stadslivet.

Bebyggelsen utvidgas för att liva med både Vasagatans och Klarabergsgatans sträckningar, vilket innebär ett tydligare rumsligt sammanhang, i synnerhet längs Klarabergsgatan. Bebyggelsen utökas även på delar av Klara Västra Kyrkogata vilket innebär att gatans sektion minskas från 20 till 15 meter. Detta innebär att gatans rymd begränsas.

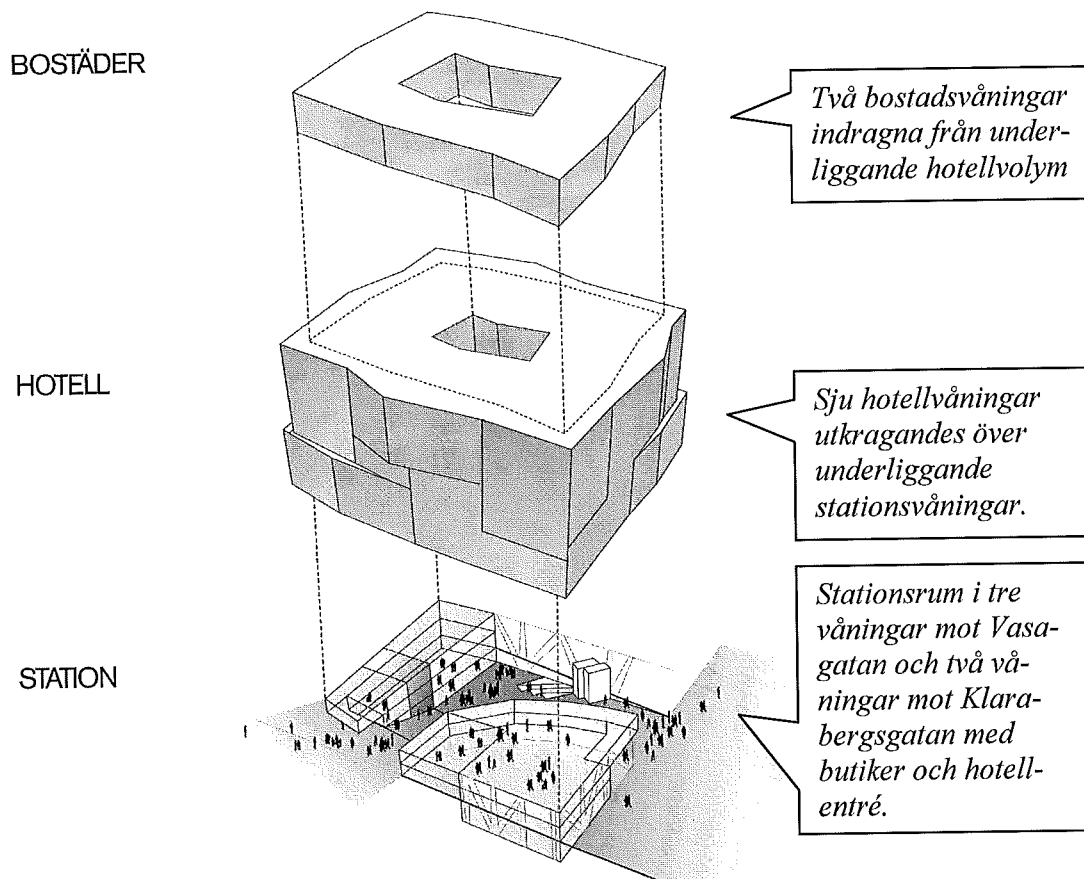
Samtidigt som den planerade byggnaden tar mer utrymme på bekostnad av gatan anordnas generösa trottoarer runt fastigheten för både resenärer som ska till och från stationen, likaväl som för allmänheten i övrigt. Byggnaden bidrar till att öka tryggheten och stadsmässigheten genom att bottenvåningarna aktiveras med verksamheter. En hög grad av transparens i de nedre delarna av fasaderna bidrar till en hög interaktion mellan ute och inne. De mer levande bottenvåningarna kan generera stadsliv på nästan alla av dygnets timmar.

Stationshallen, som har öppet de tider Citybanan och tunnelbanan har öppet, erbjuder en intern förbindelse mellan Vasagatan och Klarabergsgatan då befintlig utvändigt trappförbindelse utgår.

Genom att kombinera stationen med övriga funktioner som hotell och bostäder kan förslaget bidra till stadens ambition av ett mer levande och attraktivt stadsrum under dygnets alla timmar.

Funktionskoncept

Funktionskonceptet innebär att Station Stockholm City med allmänna utrymmen anordnas i bebyggelsens mark- och källarplan samt två till tre våningar upp mot omkringliggande gator. Hotellet anordnas ovanpå stationen i sju våningar. Bebyggelsen avslutas med två indragna våningar med bostäder.



Den planerade bebyggelsen omfattar utöver stationen med butiker och resenärsservice, ett hotell med restauranter, konferensanläggning och ca 400 hotellrum, samt ca 25 bostäder, samt station och butiker motsvarande ca 29 000 m² BTA.
(Strategisk Arkitektur)

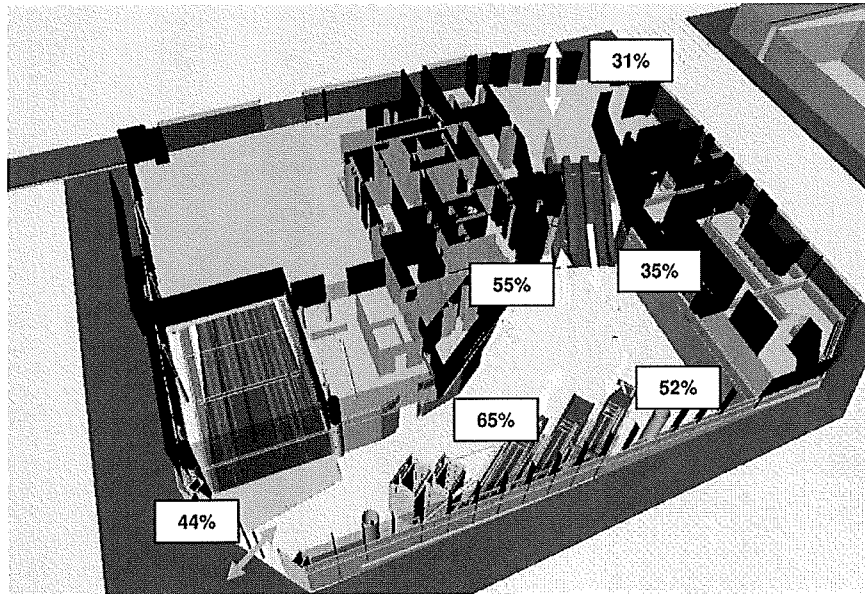
Station Stockholm City

Utbyggnaden av Citybanan innebär att delar av Orgelpipan 6 kommer att tas i anspråk för Station Stockholm City med entréer till såväl pendeltåg som tunnelbana. Föreslagen stationslösning integreras i de fyra nedre våningarna av hotellbyggnaden, med entréer mot såväl Vasagatan som mot Klarabergsgatan. Mot Vasa-gatan anordnas rulltrappor med ljusinsläpp till stationen.

Citybanans uppgång utgör basen för stationen. Citybanans rulltrappor landar på plan 2 i byggnadens källarplan. Här finns liksom idag Södra biljetthallen med anslutningar till centralstationen likaväl som tunnelbanans röda och gröna linje. Genom rulltrappor upp till plan 3 nås den rymliga stationshallen som också inrymmer publika lokaler och inre entré till hotellet. Plan 3 ligger i Vasagatans markplan. Stationshallens båda entréer mot Vasagatan och Klarabergsgatan binds samman genom en intern passage, som genom rulltrappor och hissar också tar upp gatornas höjdskillnad. I stationshallen likaväl som i den undre, södra biljetthallen finns olika former av resenärsservice.

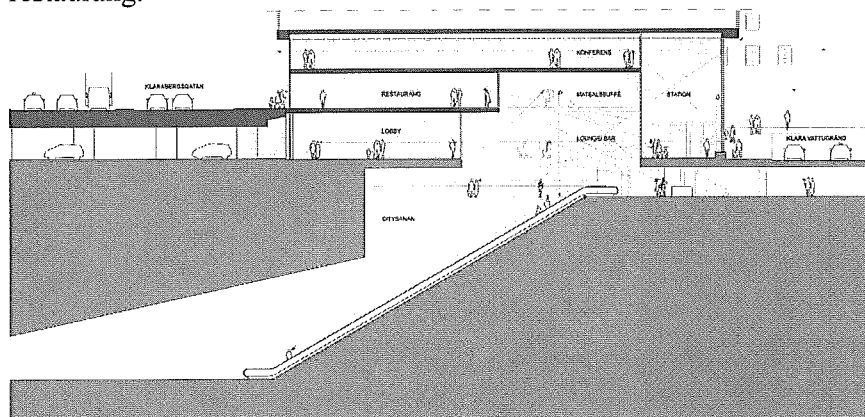
Baserat på Citybanans prognostiserade flöden år 2017, har stationshallen i Orgelpipan 6 dimensionerats och utformats för att omhänderta de flöden av

tunnelbane- och pendeltågsresenärer som möts i komplexet (ca 60 000 / dag). Det totala antalet resenärer under en simulerad kvart uppgår till ca 4 400 personer under eftermiddagstrafik. Utöver detta tillkommer ca 1 070 personer som passerar fastigheten med andra målpunkter än Centralstationen, Citybanan eller tunnelbanan. 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 Klarabergsgatan och City.



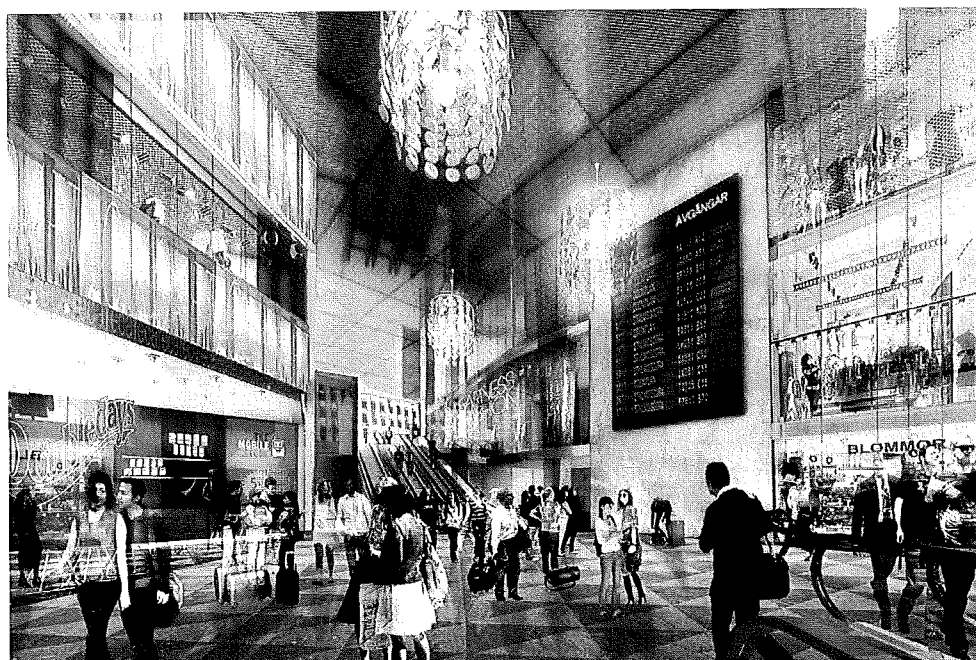
Det offentliga stråket genom byggnaden mellan Vasagatan till vänster och Klarabergsgatan skär igenom byggnaden. Till höger om stråket placeras butikslokaler och till vänster delar av hotellet. Bilden visar procentuell belastning vid in- och utgångar samt trånga sektioner på plan 3 och 4 under eftermiddagstrafik. En rulltrappa förutsätts vara uppåtgående och två nedåtgående från Klarabergsgatan. (Brandskyddslaget)

Citybanan har utformats med tankar 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.

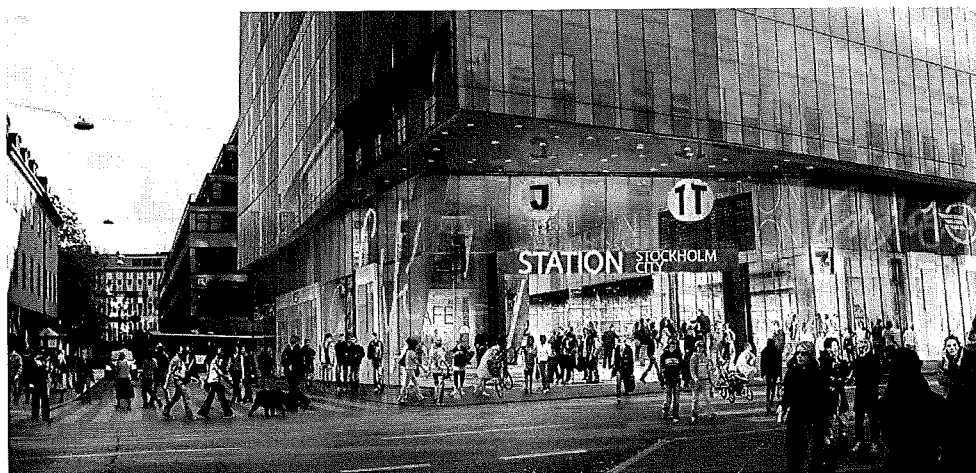


Sektion med siktlinjer och ljusinsläpp till stationshallen. (Strategisk Arkitektur)

Med denna disposition får trappschaktet, biljetthallens nedre och övre plan samt entréhallen direkt kontakt med kringliggande gator. Detta innebär att dessa livligt frekventerade utrymmen, i två till tre våningars höjd, 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.



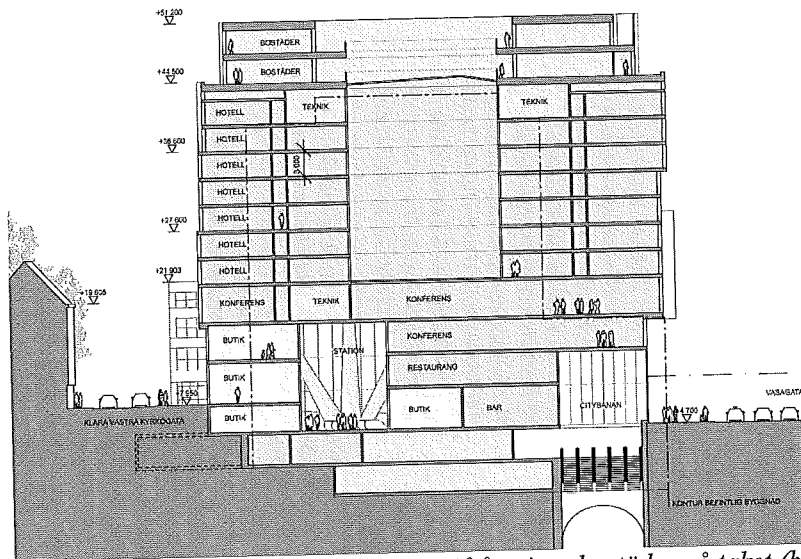
Stationsrummet. Vy mot Klarabergsgatans entré. (Strategisk Arkitektur)



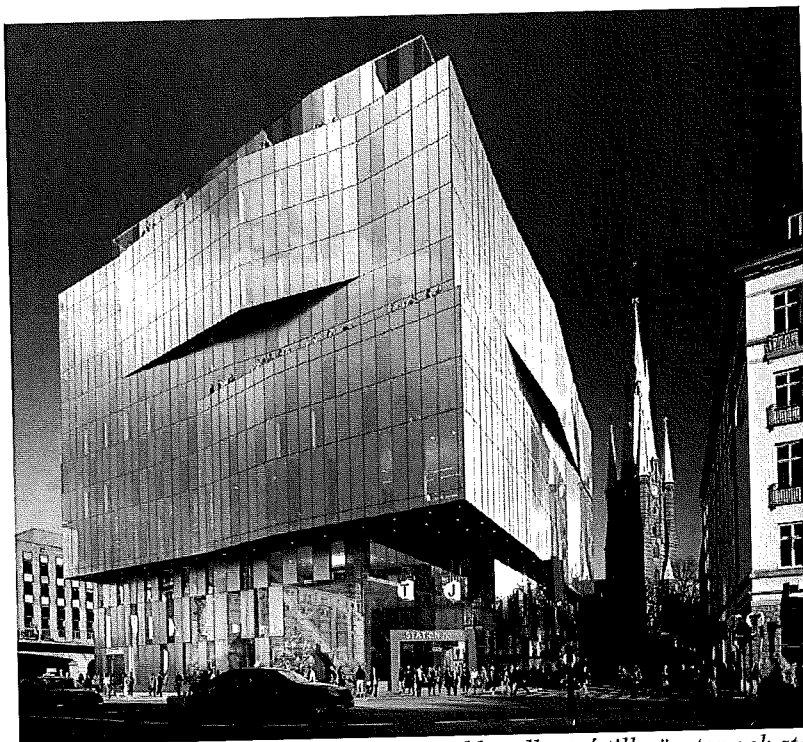
Stationens entré mot Vasagatan (Strategisk Arkitektur)

Hotell

Hotellet är byggnadens största hyresgäst och 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. Hotellet utgör i huvudsak 7 - 9 våningar ovanpå stationen. Entré till restaurant och andra gemensamma hotellfunktioner möjliggörs längs Klarabergsgatan. Konferenslokaler 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. Hotellet bedöms inrymma ca 400 rum fördelade på sju plan samt ytor för reception, konferens och restaurant.



Sektion från Klarabergsgatan som uppifrån visar bostäder på taket (blått), hotellet (grönt) och stationen längst ned integrerad med hotell och handel. (Strategisk Arkitektur)

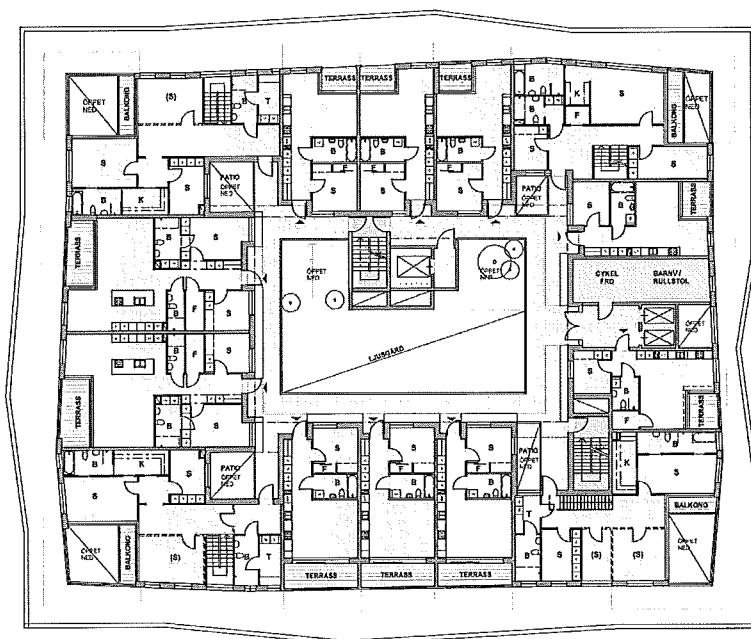


Vy från Vasagatan och centralplan med hotellentré till vänster och stationsentré till höger mot korsningen Vasagatan - Klara Vattugränd. (Strategisk Arkitektur)

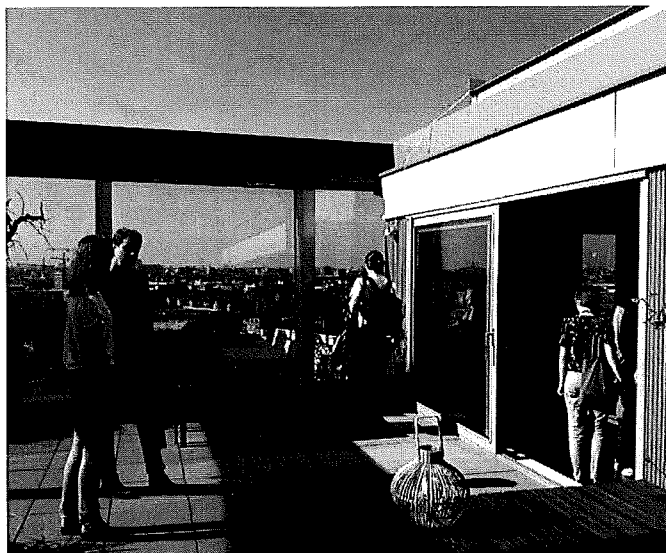
På plan 4 med entré från Klarabergsgatan ligger hotellets restaurang med överblick och utsikt över Citybanans uppgång, Centralplan och en glimt av Riddarfjärden, vilket ger en unik känsla av att befinna sig mitt i City. Plan 5 och 6 inrymmer konferens, kök och tekniktor.

Bostäder

Bebyggelsen inrymmer två indragna våningar med bostäder ovanpå hotellet med 24 lägenheter. Entré till bostäderna planeras från Klara Västra kyrkogata. På taket förläggs en bostadsgård, men begränsas av det atrium som förser de inre hotellrummen med dagsljus. Utöver det centrala läget i staden kan bostäderna erbjudas terrasser som vänder sig ut mot staden som en boendekvalitet. En övergripande analys av områdets bullersituation har genomförts. Med beaktande av stadens allmänna brus likaväl som buller från omgivande trafikerade gator, planeras bostäderna utformas som genomgående lägenheter, dvs avstegsfall från gällande bullernormer tillämpas. Detta innebär att minst hälften av boningsrummen i respektive lägenhet vänds mot de mindre bullerpåverkade gemensamma ytor på taket.



Föreslagna bostäder, plan 15, med genomgående planlösningar och med inglasade uterum över hörn. (Strategisk Arkitektur)



Referensbild av ett inglasat uterum över hörn. (Foto: Strategisk Arkitektur)

Bostadsgården

Bostadsgården är kringbyggd och ligger på plan 14. Kring den skapas en ganska småskalig miljö i två våningar. Halva gården är vistelseyta med gröna planteringar, uteplats och lekplats och den andra halvan utgörs av ett överglasat ljuschakt som förser hotellets nedre delar med dagsljus. Lägenhetsförråd finns i lägenheterna med undantag av de allra minsta lägenheterna som har externa förråd på gården. Lägenhetskompement som barnvagns- och rullstolsförråd ordnas i ett utrymme intill hissarna på båda våningsplanen.

Trafik och kollektivtrafik

Förslaget innebär inga förändringar av trafikföringen kring fastigheten. 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.

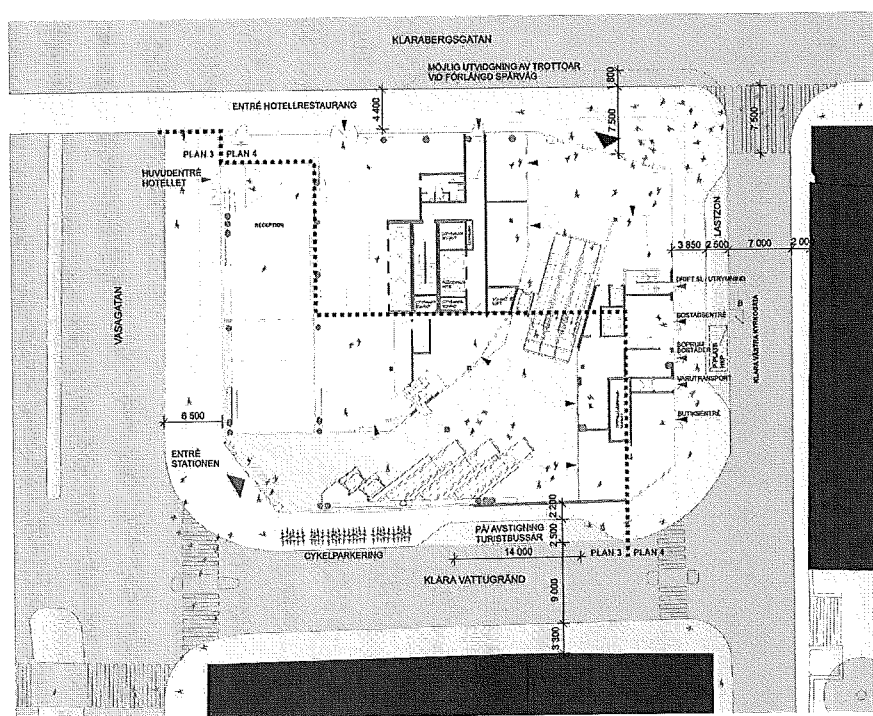


Illustration över trafik, angöring och stationsentréerna. (Strategisk Arkitektur)

Parkering och angöring

Förslaget innebär att angöring liksom idag kan anordnas 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. 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 alternativt till den gemensamma anläggningen under Klarabergsgatan.

Cykelparkering för bostäderna sker på gården och i ett förråd på plan 15. Dimensionerande antal cyklar: 1,5 cyklar / lgh. Cykelparkering för resenärer anordnas på trottoarerna kring bebyggelsen, t.ex. längs Klara Vattugränd.

Varuhantering

All lastning och lossning till och från hotellet och stationen sker genom Orgelpipan 7 under Klarabergsgatan. Mindre varuhantering kan ske vid föreslagna angöringsfickor längs Klara Västra Kyrkogata och Klara Vattugränd.

Tillgänglighet

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

Avfallshantering

Sophantering för bostäder sker i ett källsorteringsrum i gatuplan, intill bostadsentrén på Klara Västra Kyrkogata. Sophantering för stationen och hotellet sker som idag under Klarabergsgatan.

GESTALTNINGSPRINCIPER

Föreslagen volym och principer för byggnadens gestaltning

Bebyggelsen föreslås utformas med en takfotshöjd om ca +44,5 meter. Utöver detta föreslås ytterligare två indragna bostadsvåningar. Detta ger en ungefärlig totalhöjd om ca +51,2 meter, motsvarande 12 våningar från Vasagatan. Något högre rumshöjd har antagits vara motiverat för stationen och hotellets gemensamma ytor i dess egenskap av publika funktioner. I nuläget uppskattas den nya bebyggelsen omfatta totalt ca 29 000 kvm.

En glasad och till stora delar transparent sockelvåning anordnas runt byggnaden. Mot Vasagatan utgör denna del tre våningar, som tydligt avtecknar stationen som en publik funktion i stadsrummet. Härigenom ges även goda möjligheter till att annonsera själva stationsentréerna både mot Vasagatan och mot Klarabergsgatan. Ovanför sockelvåningen redovisas förslaget med en varierande utkragning om maximalt 1,5 meter runt den nya fastighetsgränsen. Byggnadens veckning och utkragning utgör ett karaktärgivande element som ger unicitet, men bidrar även till att annonsera stationsentréerna i stadsrummet. Utkragningarna ger en variation i rumstyper i hotellet likaväl som att de delvis kan användas som balkongen för vissa hotellrum och hotellkorridorer.

Som illustrerats kan bebyggelseprogrammets funktionsindelning avläsas i byggnadens utformning och arkitektoniska ansats. Stationen som ett publikt rum ges en mer transparent utformning med stor andel glasade fasader för att bl.a. kunna avläsas i stadsmiljön likväl som att stationen ges ett luftigt och generöst intryck. Hotell- och bostadsprogrammet skiljs exteriört från stationen. Dessa fasader kläs med ett yttre skikt som gestaltningsmässigt håller volymen samman. Hotellets fasadutformning kan vid vissa lägen komma föras ända ner till markplan, t.ex. för att tydligare markera entréer till byggnadens olika funktioner.

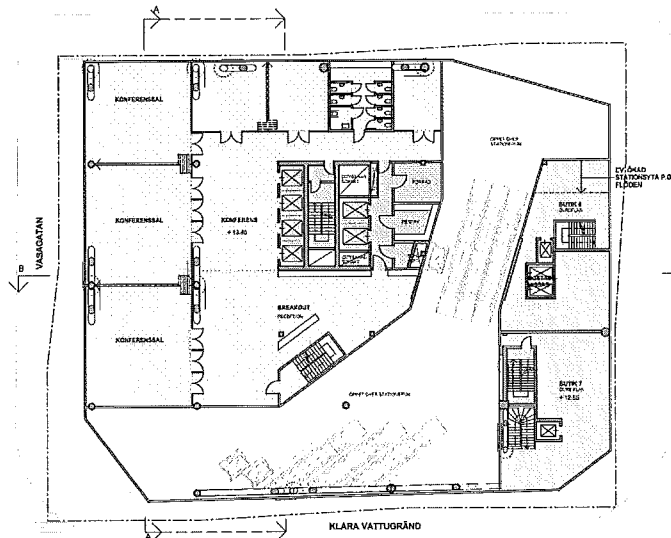
Preliminärt så utförs fasaden med en glasad dubbelfasad, där det yttre fasadskiktet har ett bakomliggande membran, t.ex. av metall i en kopparton, som avser ge byggnaden en lyster och kulör.



Illustration av entré till stationen från Klarabergsgatan. (Strategisk Arkitektur)

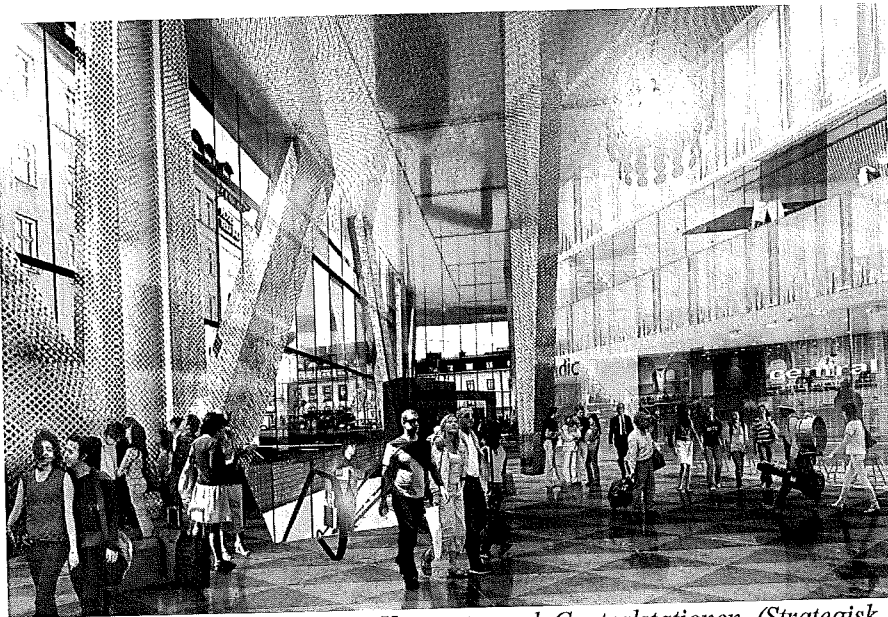
Stationsrummet

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 små 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.



Det offentliga stråket genom byggnaden mellan Vasa-gatan till vänster och Klara-bergsgatan. Till höger om stråket placeras butiks-lokalerna och till vänster delar av hotellet. (Strategisk Arkitektur)

Väggarna i stationsrummet föreslås utformas som en fortsättning av den yttre fasaden in i stationsrummet. Tydliga mötesplatser och informationsplatser finns vid entréerna samt bredvid rulltrapporna mellan plan 2-3. Skyltning och information är väl integrerat med helhetsintrycket. Taket är viktigt för helhetsintrycket och behandlas som en "5:e fasad". Det har ett material och uttryck som kan 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, luftridå, skjutdörrspartier, skyltning etc. Byggnadens kraftiga konstruktion blir ett skulpturalt designelement i stationsrummet.



Stationsrummet med utblick mot Vasagatan och Centralstationen. (Strategisk Arkitektur)

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 koldioxidhalter (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 samråtts med länsstyrelsen. Detaljplanens föreslagna bebyggelse ligger utanför påverkansområdet för Mälarens högsta möjliga vattennivå. Översvämning behandlas därför inte vidare.

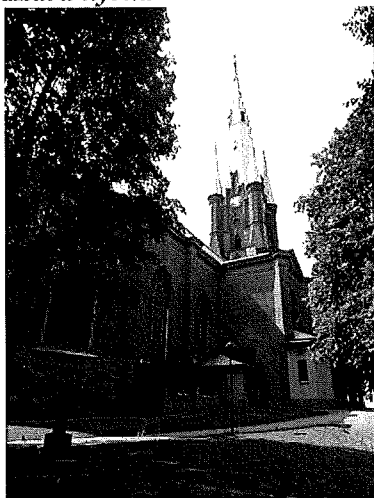
Miljööversikt

Tyréns har på uppdrag av byggherren (Jernhusen) tagit fram en miljööversikt med hjälp av WSP som redovisar och konsekvensbeskriver de identifierade miljöaspekterna. 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 samt buller. För en fullständig redogörelse hänvisas till miljööversikten.

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".

(Foto: Strategisk Arkitektur)

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 grav-

vårdar 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 stadsplanstruktur

Uttryck: "1600-talets starkt expansiva stenstad, med stadsplanstruktur, 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".

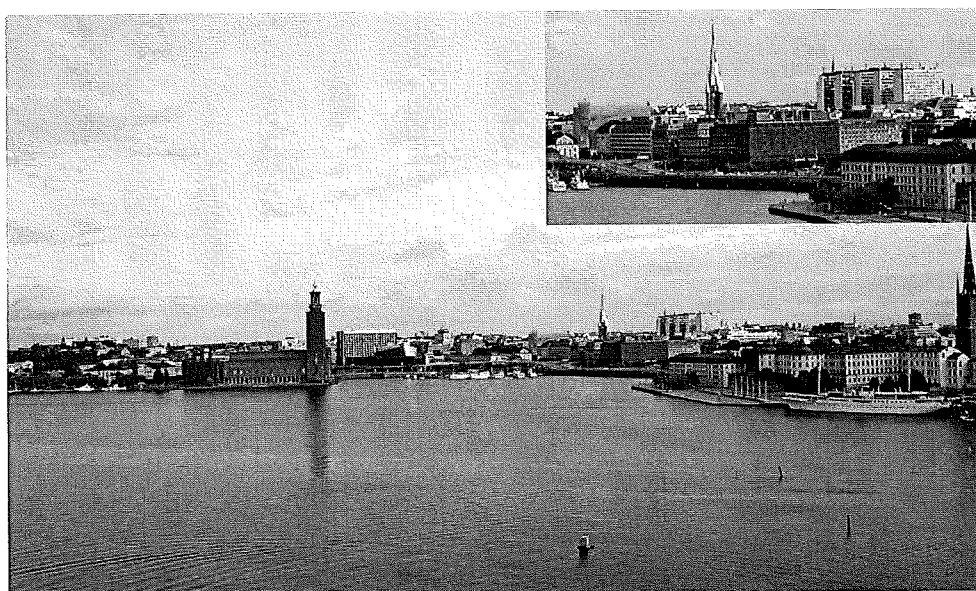
"Stadssiluetten med den begränsade hushöjden där i stort sett bara kyrktornen och offentliga byggnader tillåts höja sig över mängden".

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 vidsträckta 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

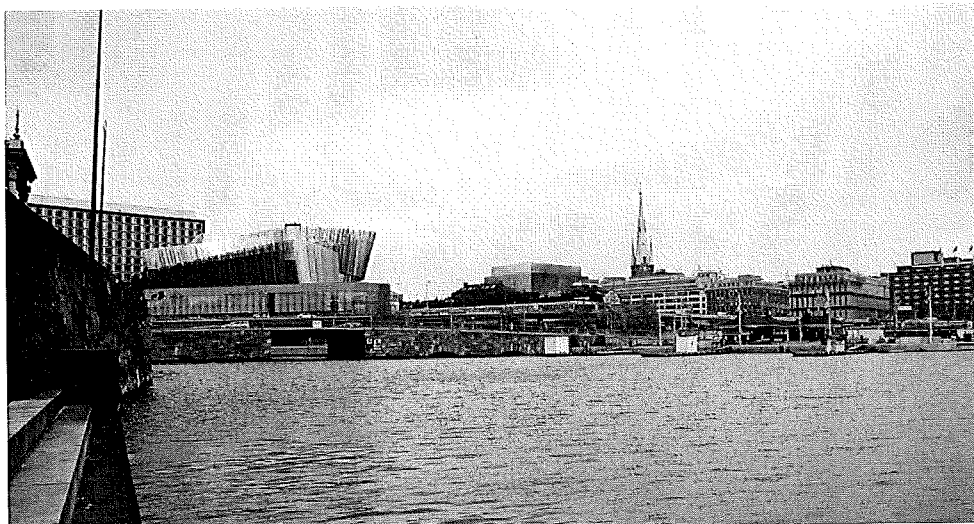
Konsekvenser för riksintresset och kulturmiljön

Planförslaget innebär både positiva och negativa konsekvenser ur miljösynpunkt. Små till måttligt negativa konsekvenser uppstår 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, 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.



Montage från Monteliusvägen med den nya byggnaden inlagd. (Strategisk Arkitektur). I övre högra hörnet visas en förstoring inlagd av Tyréns.

Den nya bebyggelsen genom den större skalan kommer att ge en ändrad upplevelse av stadens mest centrala delar då panoramat betraktas från Monteliusvägen. Volymen kommer att uppfattas som en stor och 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.



Från trapporna nedanför Stadshuset blir den nya byggnadens övre våningar synliga över Centralstationens tak. Illustration: (Strategisk Arkitektur)



Från hörnet Olof Palmes gata och Vasagatan framträder den planerade byggnaden bakom Centralposthusets torn. Förskjutningen i höjd jämfört med bevarad 1800-talsbebyggelse illustreras. (Strategisk Arkitektur)



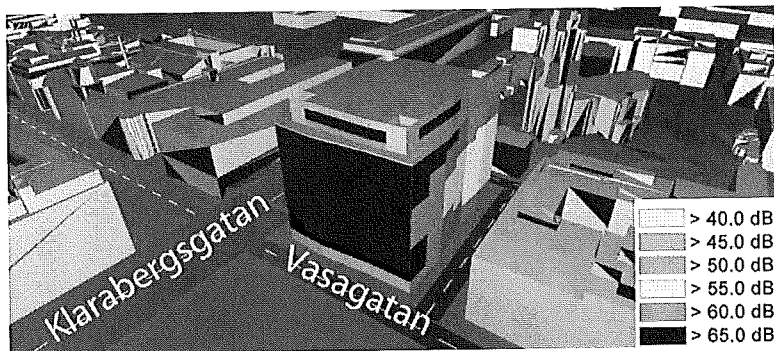
Inifrån kyrkogården blir den planerade byggnaden på grund av sin ökade volym och placeringen några meter närmare kyrkogården ett mer påtagligt inslag i närmiljön. Bilderna redovisar skillnad mellan dagens situation (nedre delen) och föreslagen bebyggelse (övre delen). (Strategisk Arkitektur)

Buller

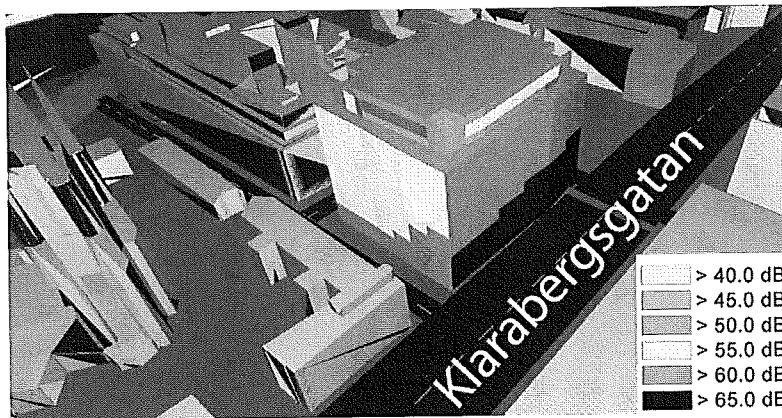
Avseende buller så ligger området i en miljö med många olika typer av ljudstörningar, bil- och busstrafiken på gatorna och tågtrafiken vid Centralstationen, klockringningen från Klara kyrka, stomljud och vibrationer från tunnelbanan och i framtiden även Spårväg City som planeras passera på Klarabergsgatan. Det är viktigt att man tar hänsyn till detta vid byggnadens konstruktion och planering.

Trafik

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 71dB(A). Ljudnivåerna är något lägre mot Klara Vattugränd och Klara Västra Kyrkogata. Fasaden mot Klara Vattugränd har en ekvivalent ljudnivå på som högst 67 dB(A) i hörnet. Fasaden mot Klara Västra kyrkogata har en ekvivalent ljudnivå på som högst 65 dB(A).



Vasagatan och Klara Vattugränd (WSP)



Klara Västra Kyrkogata och Klarabergsgatan (WSP)

Bostäderna på taket kan med god lägenhetsplanering uppfylla kraven med hälften av boningsrummen mot en sida med ljudnivåer som underskrider 55 dB(A). Skyddade uteplatser kan också skapas på "utsidan" med våningshöga glasskärmar i hörnen. Glasskärmen skyddar även bakomliggande fönster. Ljudnivåerna för uteplatserna varierar mellan 47 dB(A) och 53 dB(A). Ljudnivåer för innergården har inte beräknats för planförslagets utformning då man tidigare konstaterat att de underskrider 55 dB(A).

Det är inte uteslutet att tunnelbanetrafiken kan generera stomljud vilket måste beaktas i byggnadens konstruktion.

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. Förslag till utformning av fönster och fasad har tagits fram för att klara en maximal ljudnivå under 45 dB (Socialstyrelsens riktvärde för buller inomhus). För att klara detta krävs både fönster med ljuddämpning 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.

Inomhusriktvärdena från Socialstyrelsen för maximal ljudnivå klaras med god marginal med föreslagna fönster- och fasadåtgärder. Den ekvivalenta ljudnivån från klockorna vid ringtillfällena inomhus ligger runt 25 dB(A).

Konsekvenser av trafikbuller och klockringning

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 ljuddämpade förmåga, samt korrekt placering och ljuddämpning av 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.

Hotell

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. Dessa rum kräver en förstärkt yttervägg (typ dubbel konstruktion med skilda regelstommar) och fönsterstorlekar som är under 12 m² (extrema fönster) men helst under 4 m². Ljudet från kyrkklockor bedöms kunna tas om hand med rätt dimensionerade konstruktioner.

Bostäder

Krav för ljudklass C, grundkrav för ljudnivå inomhus, bedöms kunna uppnås utan några svårigheter under förutsättning att fönsterarean begränsas. Om större fönsterareor blir aktuella kommer det att krävas en akustiskt sett förstärkt yttervägg (typ dubbel konstruktion med skilda regelstommar). För att uppnå den högre ljudklass B krävs en förstärkt yttervägg samtidigt som fönsterarean begränsas. Ljudklass B bedöms inte kunna uppnås med en balkongdörr då det skulle begränsa fönsterstorleken till omkring 2 m² för en 25 m² stort rum. Anledningen är att balkongdörrar inte kan erhållas med samma höga ljudklass som fönster. Alternativet är att antingen skärma balkongerna/terrasserna med hjälp av inglasning/räcken eller ha en planlösning så att rum med balkongdörr inte hamnar i hörnet av byggnaden.

Även risken för stomljud behöver beaktas i byggnadens konstruktion

Luftkvalitet



36-48 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 48-60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ >60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ 39-50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ >50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Kvävedioxid $\text{NO}_2 < 60 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$

Partiklar $\text{PM}_{10} < 50 \text{ } \mu\text{g}/\text{m}^3$

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

Den nya bebyggelsen innebär störst förändring genom att husets takfot byggs på ut mot Vasagatan. Minskningen av bredden på gatan är tämligen försumbar. Takhöjden ökas även ut mot de tre övriga gatorna men där med bara ett par våningar. Ur luftföroreningssynpunkt mildras effekten av påbyggnaden eftersom Vasagatan är relativt väl ventilerad här. Det finns en planskild korsning Vasagatan - Klarabergsgatan och ett brett gaturum (på motsatt sida ligger Centralplan).

Föroreningshalterna underskrider miljö kvalitetsnormen men bostäderna ligger i en stadsmiljö med relativt höga luftföroreningshalter. Luftföroreningar med dessa halter kan rent generellt innebära vissa negativa effekter ur ett hälso-perspektiv.

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 riksintresse 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 båtbottnfärger.

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. Den nya byggnaden föreslås ha koppar i fasadmaterialet, dock kommer det att ligga bakom ett glasskikt och inte vara åtkomligt för avrinnande vatten. När koppertaket försvinner kommer därmed belastningen av tungmetaller på Riddarfjärden att minska vilket är positivt.

Magnetfält

Under Orgelpipan 6 går tunnelbanans blå linje. Citybanan sträcker sig också under byggnaden. Citybanans kontaktledningar ligger omkring 40 meter under Vasagatans nivå medan tunnelbanans blå linje 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.

MEDVERKANDE

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

Nina Åman
planchef

Klas Groth
handläggare