

Daniel Linder  
Tfn 08-508 27 256

## HORNSBERGS BUSSDEPÅ - LÄGESSTUDIER

### Lokalisering

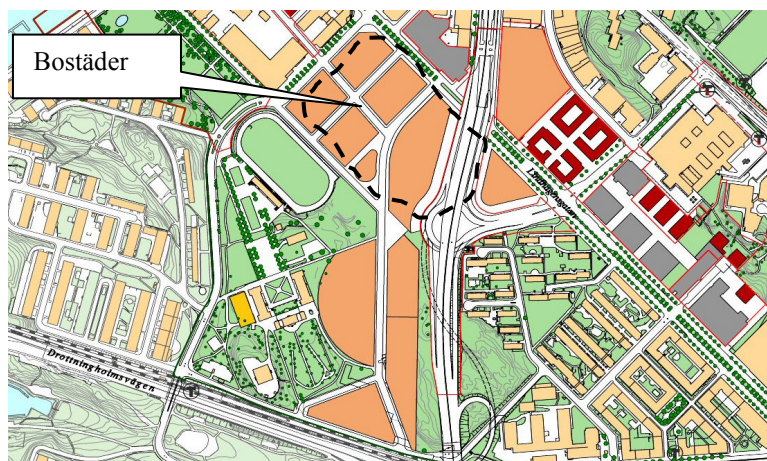
SL och staden genom exploaterings- och stadsbyggnadskontoren har under lång tid diskuterat ersättningslägen för den nuvarande Hornsbergsdepån. Då bussarna som hör till depån trafikerar innerstaden har den gemensamma utgångspunkten varit att den nya anläggningen också ska lokaliseras till innerstaden. En utlokalisering skulle innebära längre körsträckor med tomma bussar och därmed leda till ökad miljöpåverkan och ökade trafikeringskostnader. För att skapa en bra geografisk spridning mellan innerstadens bussdepåer bör depåverksamheten vidare finnas kvar i nordvästra delen av Kungsholmen (övriga två depåer ska ligga i Hammarby sjöstad och Värtan).

Flera alternativa lokaliseringar inom stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen har studerats. Alternativen och deras konsekvenser beskrivs kortfattat nedan.

### Alternativ

#### Under bostäder

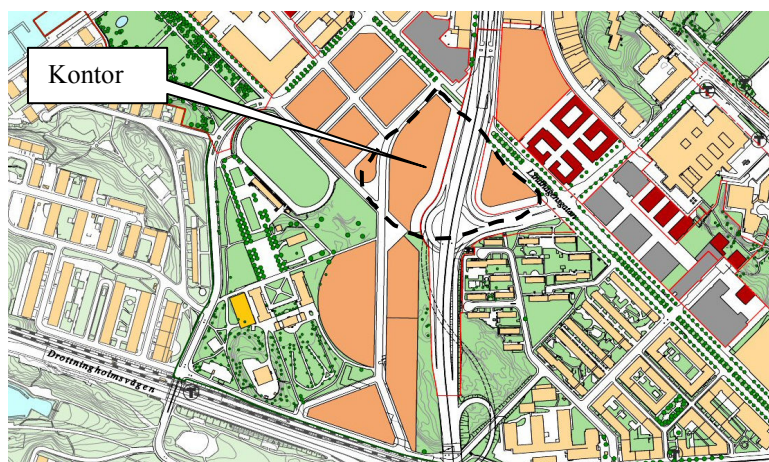
Inledningsvis studerades ett läge under de planerade bostadskvarteren mellan Lindhagensgatan och Kristinebergs idrottsplats. Erfarenheterna från planeringen av en ny bussdepå i kvarteret Persikan på Södermalm visade dock att förslaget skulle bli svårt att förverkliga. Riskerna med bussuppställning och bränslehantering under bostadsgårdar är stora. Konstruktionen blir vidare komplicerad och dyr. Förslaget försvårade dessutom möjligheterna att åstadkomma ett bra framtida gatunät i området. Att placera bussdepån under de planerade bostäderna bedömdes därför inte vara möjligt.



*Bussdepå under bostäder*

## Under kontor

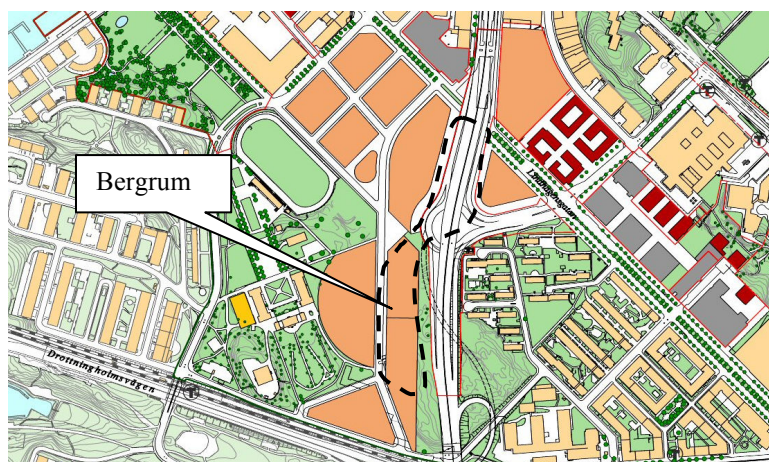
Ett läge i den andra änden av nuvarande bussdepån, under den planerade kontorsbebyggelsen på ömse sidor om Essingeleden, studerades också. Utredningen visade emellertid på stora svårigheter att åstadkomma ändamålsenliga, och därmed ekonomiskt värdefulla, kontorslokaler ovanpå depån i detta läge. Kontoren kunde därtill inte byggas ut i etapper. Byggskedet skulle bli mycket komplicerat. Möjligheterna att åstadkomma ett bra framtida gatunät försvårades. Det tillgängliga utrymmet var desstom i minsta laget för depåns behov. Förslaget bedömdes inte vara genomförbart.



*Bussdepå under kontor*

## I bergrum

Ett tredje alternativ som studerades innebar att bussdepån i huvudsak placerades i ett bergrum under Kristinebergshöjden, parallellt med Essingeleden. Förslaget gav dock små möjligheter att förse depåns arbetsplatser med dagsljus, varför även detta alternativ avfärdades.

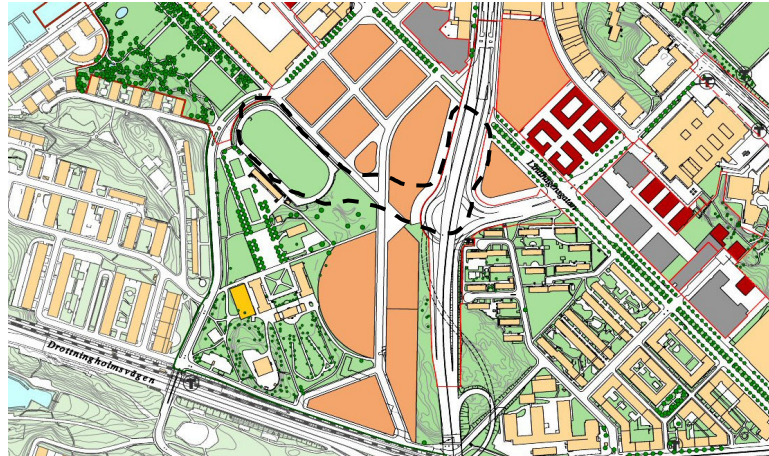


*Bussdepå i bergrum*



## Under Kristinebergs idrottsplats

Den lokalisering som parterna slutligen valde att gå vidare med innebär att huvuddelen av bussdepån placeras under Kristinebergs idrottsplats och övriga depåfunktioner förläggs under Essingeleden och under delar av planerad kontorsbebyggelse.



*Bussdepå under Kristinebergs idrottsplats*

De viktigaste fördelarna med den valda lokaliseringen, i förhållande till övriga studerade alternativ, bedömdes vara följande.

- Det är möjligt att på ett bra sätt kombinera bussdepån med det planerade gatunätet i stadsutvecklingsområdet.
- Den framtida bostads- och kontorsbebyggelsen kan nå ner till gatan. Detta ger förutsättningar för en trevlig stadsmiljö med levande bottenvåningar, liksom tydliga och attraktiva entréer.
- Verksamheten vid bussdepån kan fortsätta under byggtiden eftersom stora delar av byggnationen sker utanför den nuvarande depåns område. Dyra provisorier kan därmed undvikas.
- Utbyggnaden av bebyggelsen kan ske i etapper.
- De byggnadstekniska lösningarna blir enklare och billigare än om depån helt hade överdäckats med bostäder eller kontor.
- De framtida ansvarsförhållandena underlättas. Bostadskvarteren behöver inte samnyttja konstruktioner med bussdepån.
- Olycksriskerna förknippade med en samlokalisering av bussdepå och bostäder undviks.
- Dagsljus i bussdepån möjliggörs.
- Bussdepåns in- och utfart placeras i ett fördelaktigt läge: nära Essingeleden och långt från de planerade bostäderna.

Stadsbyggnadskontoret redovisade i april 2008 utredningen om bussdepåns framtida lokalisering för stadsbyggnadsnämnden. Kontoret föreslog att planläggningsarbetet för den nya depån skulle påbörjas med inriktningen att depån i huvudsak skulle förläggas under idrottsplatsen. Nämnden beslutade i enlighet med kontorets förslag. Nämnden uttalade dock farhågor angående förslagets konsekvenser för den fria siktlinjen mellan Kristinebergs slott och Ulvsundasjön.

## Placering inom valt område

Efter stadsbyggnadsnämndens beslut har SL samt stadsbyggnads- och exploateringskontoren studerat den närmare placeringen av depån inom det valda området. Flera alternativ har utarbetats och ställts mot varandra. Förslagen har analyserats utifrån i huvudsak följande intressen:

- framtida gatunät och stadsstruktur i Nordvästra Kungsholmen
- ekbacken öster om idrottsplatsen
- slottsparkens axelmotiv, siktlinje och andra kulturvärden
- idrottsplatsens funktion och kulturhistoriska värden



Principillustration

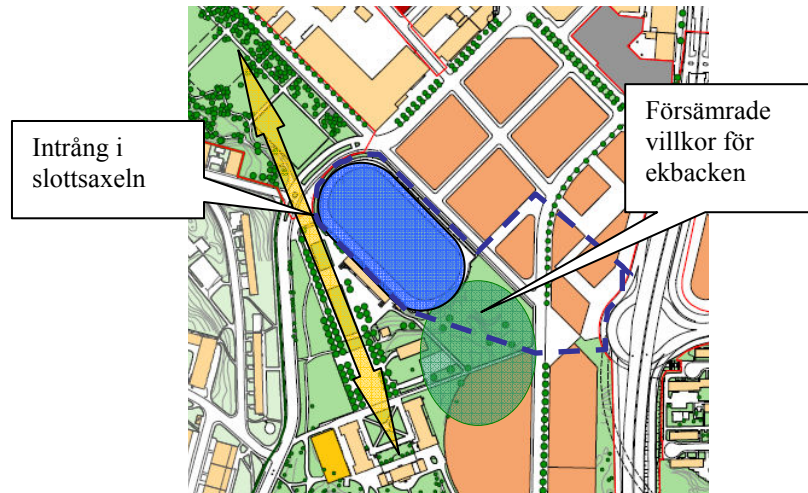
De studerade placeringarna och deras konsekvenser beskrivs kortfattat nedan. Efter beskrivningen redovisas parternas analys och slutsatser.

### Alternativ

#### Ursprungligt förslag – under idrottsplats och ekbacke

Utgångspunkten, det ursprungliga förslaget, innebär att bussdepån placeras under idrottsplatsen och övriga depåfunktioner förläggs under delar av ekbacken och planerade kontor. Förslaget medför att idrottsplatsen ligger kvar i nuvarande läge, men att planen höjs ca tre meter. Förslaget innebär att axeln i slottsparken och

siktlinjen mellan slottet och sjön, liksom idag, delvis bryts vid idrottsplatsens sydvästra hörn. Den upphöjda planen medför att den visuella påverkan i parkmiljön blir större än idag. Alternativet medför vidare att betydande delar av ekbacken får försämrade livsvillkor.

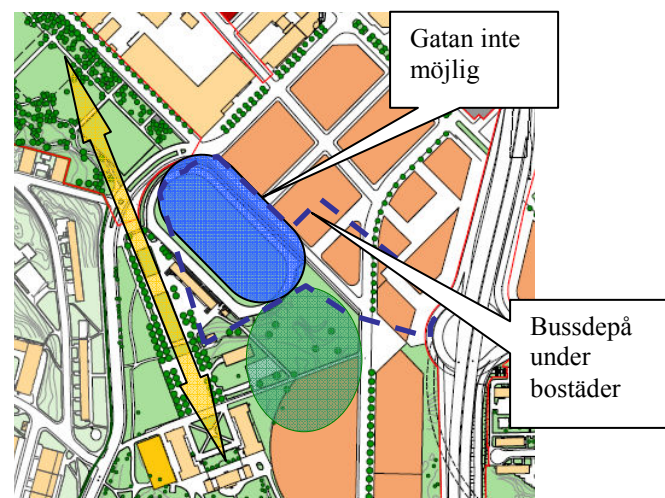


Ursprungligt förslag - under idrottsplats och ekbacke

Finns det placeringar som inte inkräktar på slottsaxeln eller siktlinjen och som bevarar ekbacken utan att samtidigt stå i konflikt med övriga intressen?

### Alternativ 1 – under gata och bostäder

I syfte att återställa den ursprungliga slottsallén och siktlinjen inom planområdet samt att bevara stora delar av ekbacken utarbetades ett alternativ där bussdepån och idrottsplatsen flyttas mot nordost. En placering i detta läge går dock inte att förena med den tänkta gatustrukturen. Vidare måste den befintliga läktaren rivas eller flyttas och de planerade bostadskvarteren reduceras och underbyggas med delar av bussdepån.

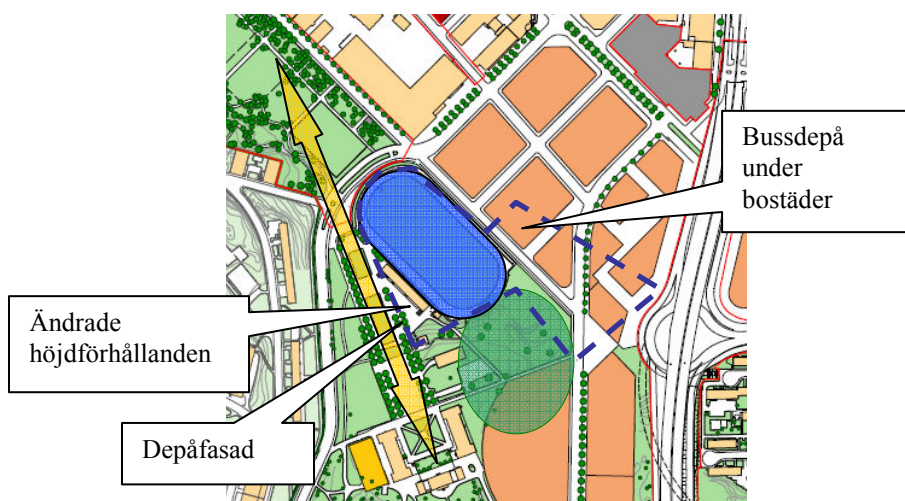


Alternativ 1- under gata och bostäder



## Alternativ 2 – under idrottsplats och bostäder

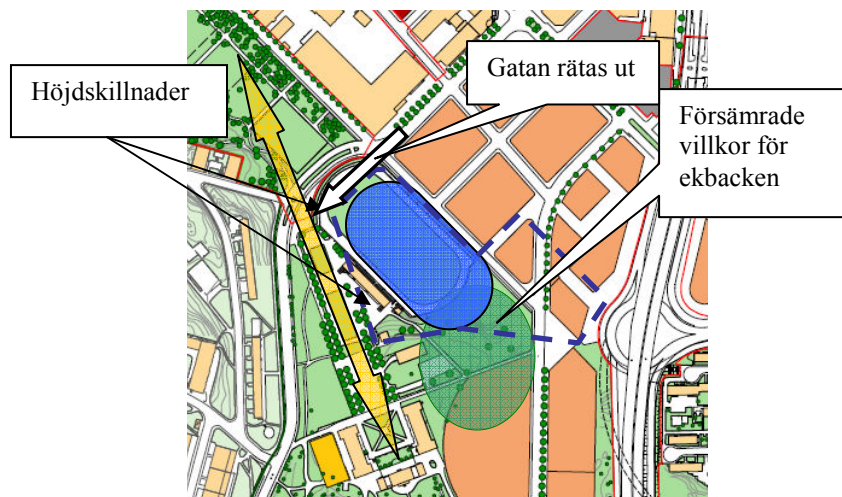
I syfte att bevara hela ekbacken utarbetades ett alternativ där bussdepån placeras under en större del av idrottsplatsen än i det ursprungliga förslaget. Övriga delar av depån flyttas norr- och västerut. Förslaget medför att höjdförhållandena på idrottsplatsen och i slottsparken förändras. Placeringen är vidare svår att förena med den framtida gatustrukturen. Slottsallén förblir bruten. En depåfasad behöver byggas i parken, längs slottsallén. Befintlig läktare måste rivas eller flyttas. Förslaget påverkar de planerade kontoren och bostäderna, som till delvis blir underbyggda av depån.



Alternativ 2 - under idrottsplats och bostäder

## Alternativ 3 – Nordenflychtsvägen rätas ut

I ett tredje alternativ rätades Nordenflychtsvägen ut genom att bussdepå och idrottsplats försköts mot ekbacken. Förslaget medför att slottsallén kan återställas, men att större delen av ekbacken får försämrade livsvillkor. Befintlig läktare och idrottsplatsens entrébyggnader måste rivas eller flyttas. Stora höjdskillnader uppkommer längs den nya Nordenflychtsvägen, vilket påverkar entréerna till både slotts- och strandparkerna. Förslaget påverkar även de planerade kontoren, som till stor del blir underbyggda av depån.



Alternativ 3 - Nordenflychtsvägen rätas ut

### Alternativ 4 – idrottsplatsen vrids

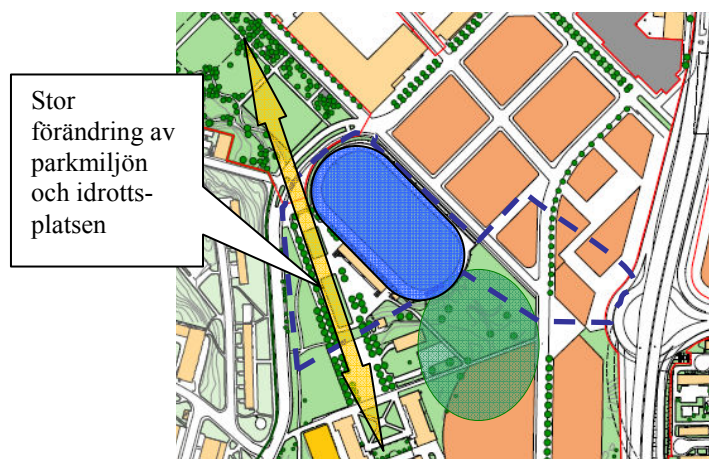
Ett fjärde alternativ innebar att idrottsplatsen med depån vrids och placeras parallellt med slottsaxeln. Övriga depåfunktioner förläggs under de planerade kontoren och torget. Förslaget möjliggör att slottsallén kan återställas och axelmotivet förstärkas genom att idrottsplatsen tar upp dess riktning. Ekbacken påverkas dock mycket negativt av förslaget. Förslaget medför att idrottsplatsens kulturhistoriska miljö påverkas; såväl läktare som biljettkiosker behöver rivas eller flyttas. En ny läktare måste uppföras på andra sidan idrottsplatsen, vilket skulle skymma sikten mot Ulvsundasjön från det framtida torget. En depåfasad behöver byggas i parken, längs slottsallén. Förslaget försvårar vidare för områdets framtida gatustruktur.



Alternativ 4 - idrottsplatsen vrids

### Alternativ 5 – utökad underbyggnad av idrottsplatsen

Ett femte studerat alternativ innebar att bussdepån, förutom under själva idrottsplanen, även placeras under andra delar av dagens idrottsplats. Förslaget medför att ekbacken kan bevaras helt. Samtidigt förändras hela miljön kring slottsparken och idrottsplatsen radikalt. Befintlig läktare måste rivas eller flyttas. Slottsallén förblir bruten. Stora nivåskillnader skapar barriäreffekter mellan slottsparken, Nordenflychtsvägen och strandparken. Förslaget försvårar för framtida gatunivåer och kontor.



Alternativ 5 – utökad underbyggnad av idrottsplatsen

## Analys och slutsatser

När det gäller placeringen av bussdepån inom det valda området konstaterades inledningsvis att alternativ 1 och 2 inte möjliggör ett framtida gatunät enligt intentionerna i programmet för Nordvästra Kungsholmen. Förslagen innebär dessutom att bussdepå och bostäder delvis behöver byggas ovanpå varandra, vilket tidigare inte visat sig vara möjligt. Dessa alternativ bedömdes därför inte vara lämpliga.

Alternativ 3 och 4 innebär att slottsallén och siktlinjen mellan slottet och sjön kan återställas i sin fulla bredd inom planområdet. Förslagen medför dock betydande negativ påverkan på ekbacken samt på idrottsplatsens och slottsparkens kulturvärden. I alternativ 5 bevaras visserligen ekbacken, men den historiska miljön vid idrottsplatsen och slottsparken påverkas mycket kraftigt. Slottsaxeln förblir dessutom bruten.

SL samt stadsbyggnads- och exploateringskontoren kunde sålunda konstatera att inget förslag fullt ut tillgodoser alla ovan redovisade intressen. Olika intressen måste därför vägas mot varandra. Parterna gjorde med anledning härav följande överväganden.

Inom Nordvästra Kungsholmen kommer betydande grönområden att påverkas och försvinna samtidigt som området förtätas kraftigt. Det är därför viktigt att bevara naturområden där många människor kommer att vistas. Den befintliga ekbacken är belägen i ett strategiskt läge; väl skyddad från buller samt i närheten av kommunikationsstråk, skolor och förskolor. De gamla träden erbjuder natur- och upplevelsevärden som skulle ta flera hundra år att återskapa. Ekbacken bedöms bli en stor tillgång för hela stadsutvecklingsområdet. Stor möda bör därför ägnas åt att bevara goda livsbetingelser för ekarna.

Miljön kring Kristinebergs slott bevarar flera drag från den ursprungliga anläggningen. Samtidigt präglas området av 1930-talet, då dagens bussdepå och idrottsplats uppfördes. Dessa anläggningar anpassades efter Lindhagensgatans riktning. Axeln och den fria siktlinjen mellan slottet och Ulvsundasjön bröts därmed delvis. Även planerade bostäder i kvarteret Hornsberg samt i viss mån befintlig industriebebyggelse i samma kvarter inkräktar på siktlinjen. Det är således inte möjligt att genom bussdepåns placering helt återskapa den fria sikten mellan slottet och vattnet. Samtidigt är det viktigt att visa hänsyn till historiska miljöer och sammanhang från olika tidsepoker. Mot denna bakgrund bedömdes att ett något ökat visuellt intrång i slottsaxeln, vid en vägning mot övriga intressen, kunde accepteras.

Det alternativ som parterna valt att arbeta vidare med är en komprimerad variant av det ursprungliga alternativet. Bussdepåns ytor har omarbetats och gjorts effektivare vilket medfört en mindre depå. På så sätt förbättras förutsättningarna för att bevara ekbacken samtidigt som idrottsplatsens och slottsparkens kulturvärden beaktas.

SLUT