



### **Förslag**

Detaljplan för

**Hornsbergs bussdepå m.m.**

i stadsdelen Kristineberg

i Stockholm

**S-Dp 2007-38473-54**

## **HANDLINGAR**

Förslaget till detaljplan består av en karta med bestämmelser. Till planförslaget hör en planbeskrivning med bilaga och en genomförandebeskrivning. En separat beskrivning av förslagets miljöpåverkan och en riskanalys avseende transporter och hantering av farligt gods utgör underlag till planförslaget.

## **PLANENS BAKGRUND, HUVUDDRAG OCH SYFTE**

Nordvästra Kungsholmen utpekades i Stockholms översiktsplan, ÖP 99, som ett stadsutvecklingsområde. Ett program för utbyggnaden av området godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2002.

Hornsbergs bussdepå ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik, SL. Depån har funnits på platsen sedan 1930-talet. Depåområdet upptar en stor och centralt belägen markyta på nordvästra Kungsholmen. Enligt programmet för stadsutvecklingsområdet ska depåtomten bebyggas med kontor och bostäder. Staden och SL har under flera år studerat nya lägen för bussdepån i området.

Syftet med planförslaget är att pröva lämpligheten med följande bebyggelse och markanvändning.

1. En ny bussdepå, som i huvudsak placeras under Kristinebergs idrottsplats och Essingeleden
2. Nya kontor väster om Essingeleden
3. En utökad allmän park
4. Ett effektiviserat idrottsområde

Genom planförslaget läggs grunderna för en ny stadsstruktur mellan Essingeleden, Lindhagensgatan, Nordenflychtsvägen och Hjalmar Söderbergs Väg.

## **PLANDATA**

### **Planområde**

Planområdets läge och avgränsning framgår av figur på nästa sida. Planområdets areal är ca sju hektar.



Planområdet och dess läge (planområdet markerat med svart)

### Markägförhållanden

Staden och SL äger samtliga fastigheter inom planområdet. SISAB har tomträtten till en fastighet. Fastigheterna och ägarna till dessa redovisas i genomförandebeskrivningen.

### TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

#### Översiktsplaner

Nordvästra Kungsholmen utpekas i den gällande översiktsplanen, ÖP 99, som ett av Stockholms stadsutvecklingsområden. Området ska enligt planen successivt kompletteras med bostäder och arbetsplatser om och när nuvarande verksamheter flyttar eller upphör. Enligt ÖP 99 fyller SL:s bussdepå en väsentlig funktion, men depåen kan i framtiden flyttas eller delvis utnyttjas för andra ändamål.

Kommunfullmäktige antog i mars 2010 en ny översiktsplan, ÖP 2010. Beslutet att anta planen har ännu inte vunnit laga kraft. Av ÖP 2010 framgår att den inriktning för stadsutvecklingsområdet som beslutades 2002 (se nedan) även fortsättningsvis ska gälla. I den nya översiktsplanen benämns området Västra Kungsholmen.

#### Program

Stadsbyggnadskontoret har utarbetat ett program för stadsutvecklingen i området. Stadsbyggnadsnämnden godkände programmet i januari 2002. Av programmet med tillhörande nämndbeslut framgår att området ska vara en del av innerstaden och att bebyggelsen ska anpassas efter detta. Enligt programmet kan marken där Hornsbergs bussdepå ligger idag på sikt bebyggas med bostäder och kontor.

Följande mål i programmet har haft särskild betydelse vid utformningen av det nu aktuella planförslaget.

Planeringen ska möjliggöra en blandning av bostäder, verksamheter och service samt skapa förutsättningar för att knyta samman områdets åtskilda öar av bebyggelse.

Stadsvärden ska skapas genom gaturum och stadskvarter i stenstadens traditionella skala och täthet. Bottenvåningar mot gatorna ska innehålla utåtriktade verksamheter.

Den nya stadsväven ska präglas av kontinuitet. Gatunätet utformas utan hierarkier och med länkar till det befintliga gatusystemet.

Kristinebergsparken ska bli områdets nya stadsdelspark genom att integrera slottsparken, idrottsplatsen och marken ner mot Ulvsundasjön. Axeln i slottsparken ska vara ett starkt rumsbildande motiv.

Kristinebergs idrottsplats utvecklas med nya förutsättningar till en attraktiv fritidsanläggning. Idrottsplatsen ska vara en central del av den nya stadsdelsparken.

### Detaljplaner

Planförslaget ersätter delar av nedanstående detaljplaner:

Pl. 943A från 1931, som bl.a. bestämmer gränserna för och användningen av nuvarande bussdepå och idrottsplats. Planen stadgar också att markområdet söder om idrottsplatsen endast får bebyggas för allmänt ändamål.

Pl. 1978 från 1937, som anger att depåområdet närmast Lindhagensgatan ska utgöra garageändamål.

Pl. 6111 från 1964, som bestämmer Essingeledens utbredning söder om depåområdet och reglerar angränsande parkområden på ömse sidor om leden.

Pl. 6338 från 1966, som reglerar Essingeledens utbredning norr om depåområdet och som stadgar att marken under och invid leden ska användas för garageändamål.

### Övriga beslut

Dåvarande gatu- och fastighetsnämnden beslutade i mars 2004 att godkänna ett samarbetsavtal mellan staden och SL om exploatering och kollektivtrafikdepåer i Stockholm.

Dåvarande marknämnden och SL anvisade i november 2006 mark inom planområdet till Skanska för byggande av kontor.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i april 2008 att detaljplanearbetet för Hornsbergs bussdepå skulle påbörjas. Av beslutet framgår bl.a. att planen ska handläggas med normalt förfarande.

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2008 att godkänna huvudavtal omfattande bl.a. ansvarsfördelning och fastighetsköp respektive försäljningar med SL och Stockholms läns landsting.

Kommunfullmäktige beslutade i mars 2009 att bl.a. godkänna inriktningen i investeringsprojektet Hornsbergs bussdepå.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### Nuvarande markanvändning

Planområdet domineras idag av Hornsberg bussdepå. Dagens depå rymmer ca 140 bussar, personalutrymmen, servicefunktioner, tankplats, bilparkeringsplatser m.m. Bussdepån upptar ett markområde vars storlek ungefär motsvarar Kronobergsparken eller Vasaparken. Området är inhägnat.

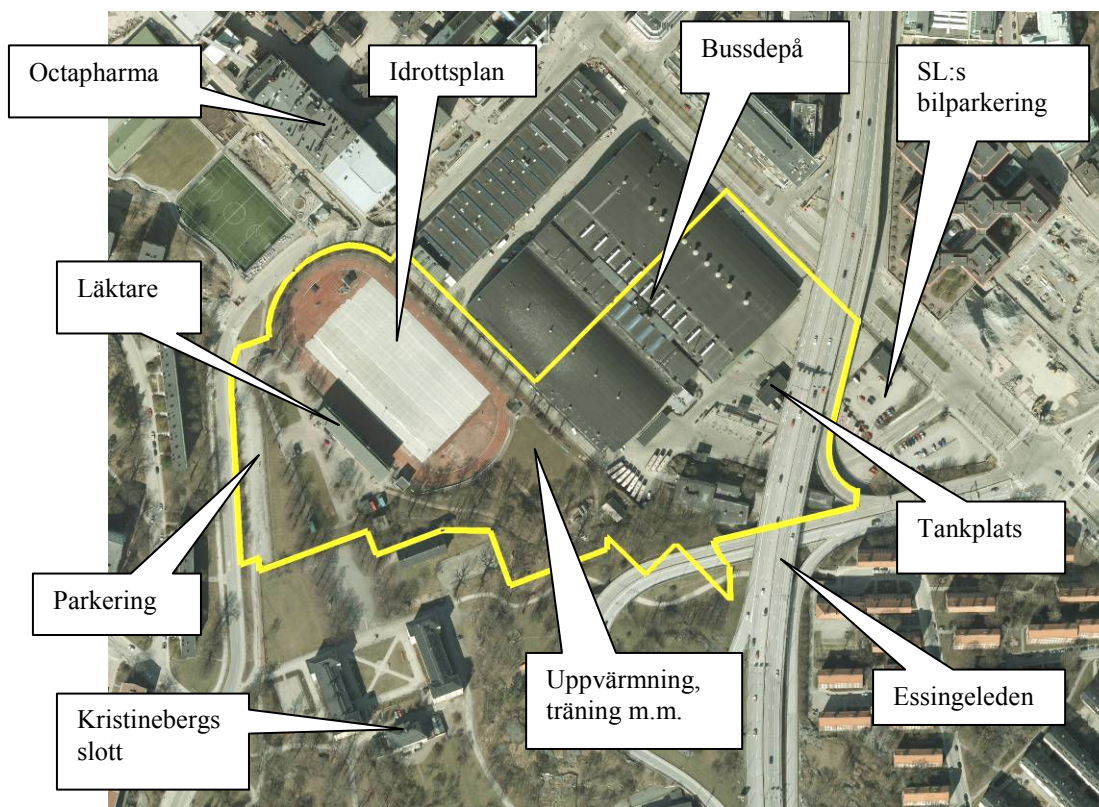
Essingeleden passerar på bro över bussdepåns område.

Kristinebergs idrottsplats används för föreningsverksamhet inom fotboll och friidrott. Anläggningen är hemmaplan bl.a. för det allsvenska damfotbollslaget Djurgården IF. På dagtid under sommarsäsongen används idrottsplatsens friidrottsytor av innerstadsskolor. Runt idrottsplatsen finns en motionsslinga. Idrottsområdet är inhägnat, men området är dagtid öppet för allmänheten. Vid evenemang där åskådarna betalar entré är området dock stängt för allmänheten.

Markområdet sydost om idrottsplatsen används för träning, uppvärmning samt upplag av idrottsmateriel.

Markområdet mellan idrottsplatsen och Nordenflychtsvägen används för parkering.

Läkemedelsföretaget Octapharma bedriver forskning och tillverkning i kvarteret Hornsberg, nordväst om Nordenflychtsvägen. Företaget, som är landets enda tillverkare av plasmabaserade läkemedel, har drygt 500 anställda på platsen. Företaget har under senare år gjort stora investeringar i anläggningen, vilket medfört en kraftig expansion av verksamheten. Företaget planerar för, och har fått tillstånd till, ytterligare expansion.



Flygbild med nuvarande markanvändning (planområdet illustrerat med gult)



## Områdets bebyggelsehistoria och befintliga byggnader

### *Två herrgårdar*

Hornsberg har fått sitt namn efter fältmarskalken Gustaf Horn som vid mitten av 1600-talet lät uppföra ett slott med en praktfull trädgård i området. Slottet, som låg vid Ulvsundasjön, nåddes landvägen via en långsträckt allé. Den nuvarande Lindhagensgatan, som planlades under 1800-talets andra hälft, fick samma riktning som slottsallén. Efter flera bränder revs slottsanläggningen på 1890-talet för att ge plats åt ett bryggeri. Hornsberg präglades under hela 1900-talet av industriverksamhet.

Fältmarskalken Lennart Torstensson fick nuvarande Kristineberg som donation av Drottning Kristina vid mitten av 1600-talet. Torstensson lät uppföra ett trähus, en trädgård och en allé på platsen. Allén och trädgården knöt ihop slottet med dåvarande Drottningsholmsvägen respektive Ulvsundasjön. Det nuvarande Kristinebergs slott uppfördes omkring 1750 som malmgård av köpmannen Roland Schröder. Frimurarorden köpte 1864 slottsanläggningen och lät samtidigt uppföra de två flygelbyggnaderna. Ordern drev ett barnhem i slottet. Stockholms stad köpte egendomen 1920. Staden har sedan 1928 hyrt ut slottets huvudbyggnad som bostäder, medan flygelbyggnaderna bl.a. används som skola.

### *Hornsbergs bussdepå*

Hornsbergs bussdepå med tillhörande verkstad, tankstation, kontorsbyggnad m.m. uppfördes under 1930-talen efter ritningar av Eskil Sundahl, chefsarkitekt vid Kooperativa förbundets arkitekt- och ingenjörbyrå. De två sammanbyggda garagen är uppförda som välvda hallar, som bärs upp av järnbågar med ca 60 meters spännvidd. Gavelpartierna liksom delar av taket utfördes med stora glaspartier. Anläggningens ursprungliga byggnader gavs en tidstypisk funktionalistisk arkitektur.

Depåbyggnaderna har under de senaste decennierna förändrats, bl.a. genom tillbyggnader samt byten av fasad- och taktäckningsmaterial. Den lätta, funktionalistiska arkitekturen har därigenom förvanskats. Även Essingeleden, som skär rakt igenom depåns område, försvårar upplevelsen av anläggningens ursprungliga kvaliteter.



Ursprunglig och befintlig bussdepå (foton: Spårvägmuseet och Tomasz Pydzik)

### *Kristinebergs idrottsplats*

Kristinebergs idrottsplats har använts för sportaktiviteter sedan 1920, då en velodrom för bl.a. cykeltävlingar uppfördes. Velodromen ersattes under 1930-talet med dagens idrottsplats, som uppfördes efter ritningar av arkitekten Paul Hedqvist. Idrottsplatsen anlades delvis i allén, som ursprungligen förband Kristinebergs slott med Ulvsundasjön. Ett exempel på detta är de parställda biljettkioskerna, som placerats med slottet som fondmotiv.



*Bild från invigningen av idrottsplatsen den 25 maj 1933. (Stockholms stadsarkiv)*

Läktaren, med plats för 930 sittande åskådare, är idrottsplatsens viktigaste byggnad. Läktaren är uppförd i tidstypisk funktionalistisk arkitektur. Till idrottsplatsen hör även de tidigare nämnda biljettkioskerna från 1930-talet, ett måldomartorn samt fristående klubbhus och förråd. De senare byggnaderna hör dock inte till den ursprungliga anläggningen. Läktaren och biljettkioskerna är mycket välbevarade.

### **Kulturhistorisk klassificering av bebyggelsen**

Stadsmuseet har bedömt att Hornsbergs bussdepå har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde (gulklassning). Museet har vidare bedömt att Kristinebergs idrottsplats är kulturhistoriskt särskilt värdefull (grönklassning). Kristinebergs slott, som ligger utanför planområdet, är blåklassat. Detta innebär att byggnadens kulturhistoriska värden motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen.

### **Trafik och kommunikationer**

Platsen har mycket god tillgänglighet för såväl fordons- som kollektivtrafik. Essingeleden och Drottningholmsvägen passerar i direkt anslutning till området. Lindhagensgatan knyter området till övriga Kungsholmen. Tunnelbanans gröna och blåa linjer finns inom gångavstånd. Busslinjerna 49 och 56 trafikerar området.

### **Topografi**

Marken inom området är kuperad. De lägst belägna partierna finns vid korsningen mellan Nordenflychtsvägen och Elersvägen. Områdets högst belägna delar finns i Kristinebergsparken. Parkens högsta punkt ligger ca 25 meter över den lägsta punkten i området.

Höjdskillnaderna ger särskilda förutsättningar för idrottsplatsen. Marken lutar längs idrottsplanens långsidor, från Nordenflychtsvägen upp mot Kristinebergsparken. Planen, som inte kan följa terrängens lutning, ligger som mest ca två meter ovanför Nordenflychtsvägen. Mot Kristinebergsparken ligger planen däremot lägre än omgivningen.

### **Naturmiljö**

Fram till 1800-talets mitt fanns stora slätter- och betesmarker med ekar i Mälardalen, särskilt i anslutning till herrgårdar och kungliga marker. De flesta

av dessa miljöer har försvunnit. I Kristinebergsparken finns dock fortfarande många gamla ekar kvar. Till dessa träd hör en stor biologisk mångfald, bl.a. insekter, svampar och mossor.

I en inventering av Stockholms ekmiljöer från 2007 anges att Kristinebergsparken ingår i ett s.k. kärnområde för gamla ekar. Kärnområdet omfattar även ansamlingar av ekar i Traneberg och Ulvsunda. Området sydost om Kristinebergs idrottsplats anges ha högsta naturvärdesklass. I detta område finns ca 20 ekar, varav flera ansetts vara mycket värdefulla.

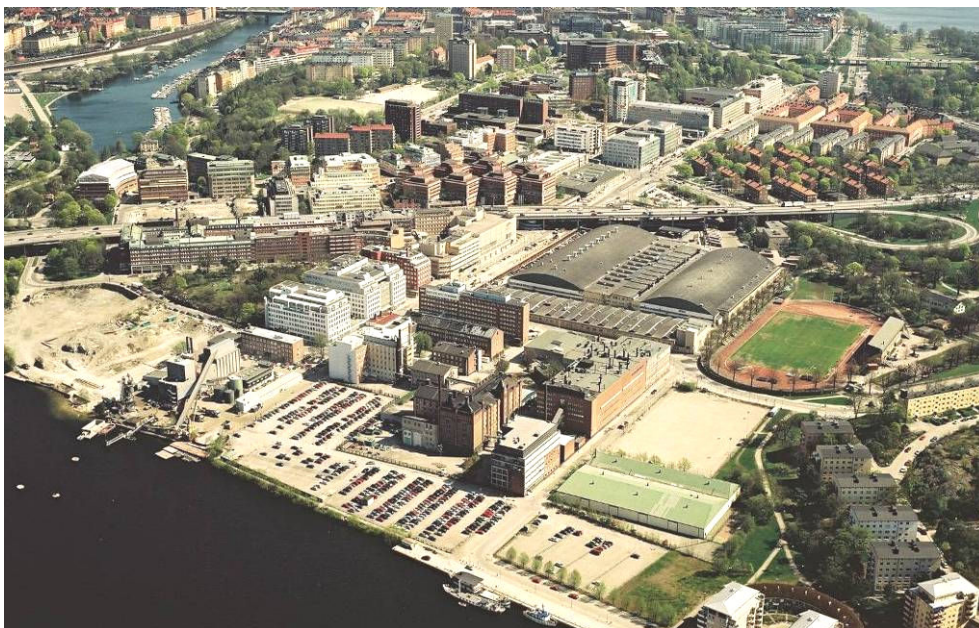
Idrottsplatsens nordöstra långsida samt nordvästra kortsida kantas av lindar. Även allén, som ursprungligen förband Kristinebergs slott med Ulvsundasjön, består av lindar.

### Rekreation

Kombinationen av värdefull kultur- och naturmiljö i Kristinebergs slottspark samt verksamheten vid idrottsplatsen ger området mycket stor potential för rekreation. Närheten till Ulvsundasjön och den nyanlagda Kristinebergs strandpark förbättrar förutsättningarna ytterligare. Bortsett från idrottsplatsen utnyttjas dock planområdets rekreationsmöjligheter i nuläget relativt lite. Anledningen är sannolikt att parkmiljön har ett relativt bullerstört och otillgängligt läge, då den inramas av stora trafikleder samt den slutna depåtomten. Idrottsplatsens stängsel försvårar dessutom genomströmning av människor.

### Sammanfattande iakttagelser om dagens stadsmiljö

Det aktuella området har ett mycket centralt läge i Stockholm. Trots detta uppfattas stadsmiljön som relativt torftig och stadslivet som "lågintensivt". Hornsbergsdepåns långsträckta, låga och slutna fasader ger ett monotont, avvisande och storskaligt intryck. Anläggningen ligger därtill nedsänkt flera meter i förhållande till Lindhagensgatan. Depåbyggnadernas karaktäristiska, välvda gavlar är knappt synliga i stadsbilden. Det lokala gatunätet har bristande tillgänglighet eftersom den inhägnade depån förhindrar passager inom ett stort område. Kristinebergs idrottsplats döljs mot Nordenflychstvägen av ett långt plank. Essingeledens väldiga betongbroar bidrar också till områdets storskaliga karaktär.



Flygbild över Nordvästra Kungsholmen ca år 2005

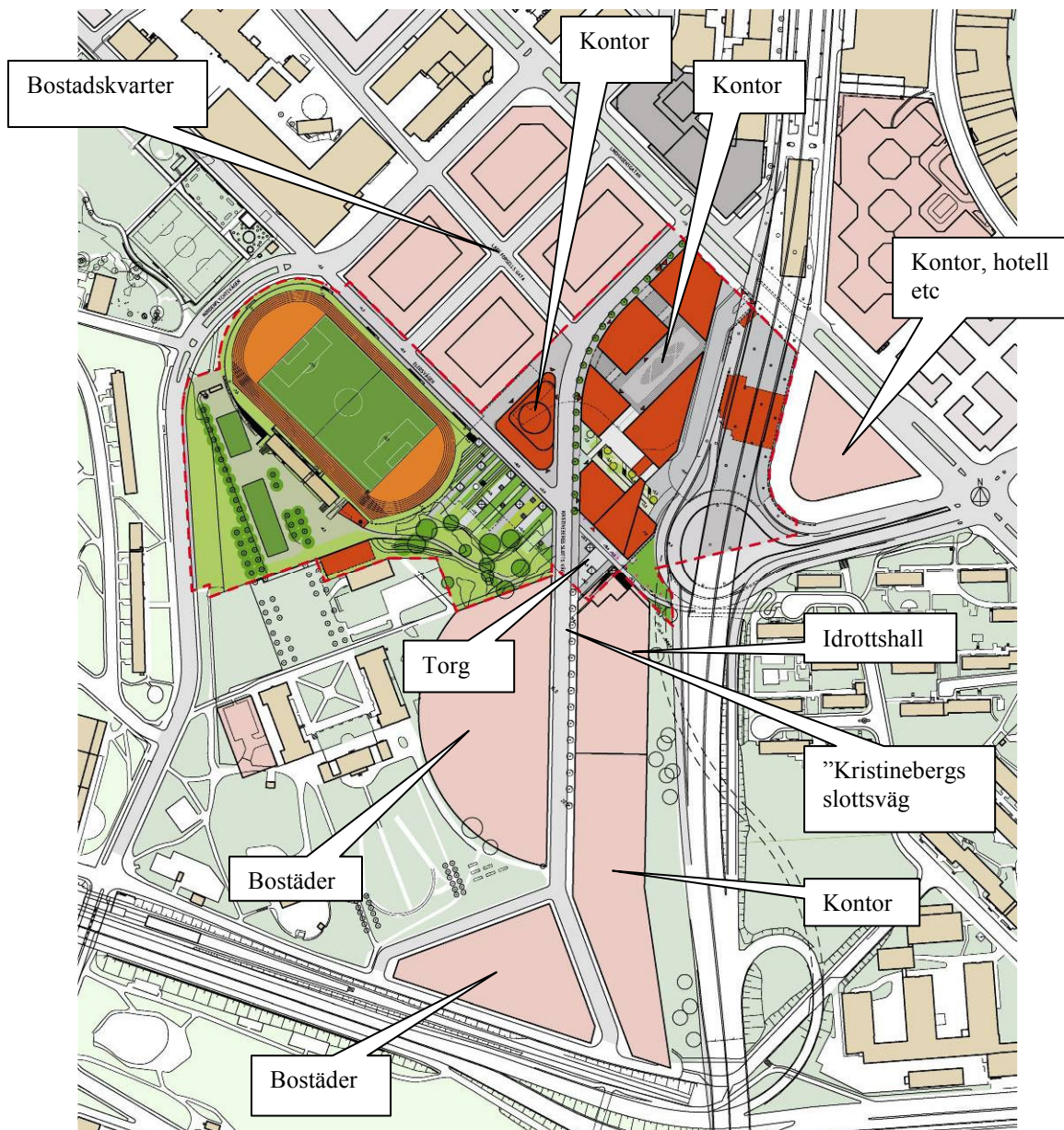


## FÖRÄNDRINGAR

### Stadsstruktur

I programmet för Nordvästra Kungsholmen föreslås att delar av området mellan Essingeleden, Drottningholmsvägen, Nordenflychtsvägen och Hjalmar Söderbergs väg bebyggs med bostäder och kontor. Den nya bebyggelsen uppförs på mark som i huvudsak upptas av dagens bussdepå samt Kristinebergsmotets ramper.

Stadsbyggnadskontoret föreslår nu en stadsstruktur i området som i stort motsvarar programmets. Huvuddragen i förslaget är följande. Bussdepåtomtens nordvästra del bebyggs med fyra bostadskvarter. Tomtens östra del, invid Essingeleden, bebyggs med kontor eller motsvarande. Övrig mark längs Essingeledens västra sida bebyggs med kontor samt eventuellt en idrottshall. En ny gata med arbetsnamnet "Kristinebergs slottsväg" binder ihop Lindhagensgatan och Hjalmar Söderbergs väg. Längs gatans sydvästra del föreslås bostäder, liksom norr om Hjalmar Söderbergs väg. Elersvägen och Lars Forssells gata förlängs fram till "Kristinebergs slottsväg". Ett torg placeras i Elersvägens fond.

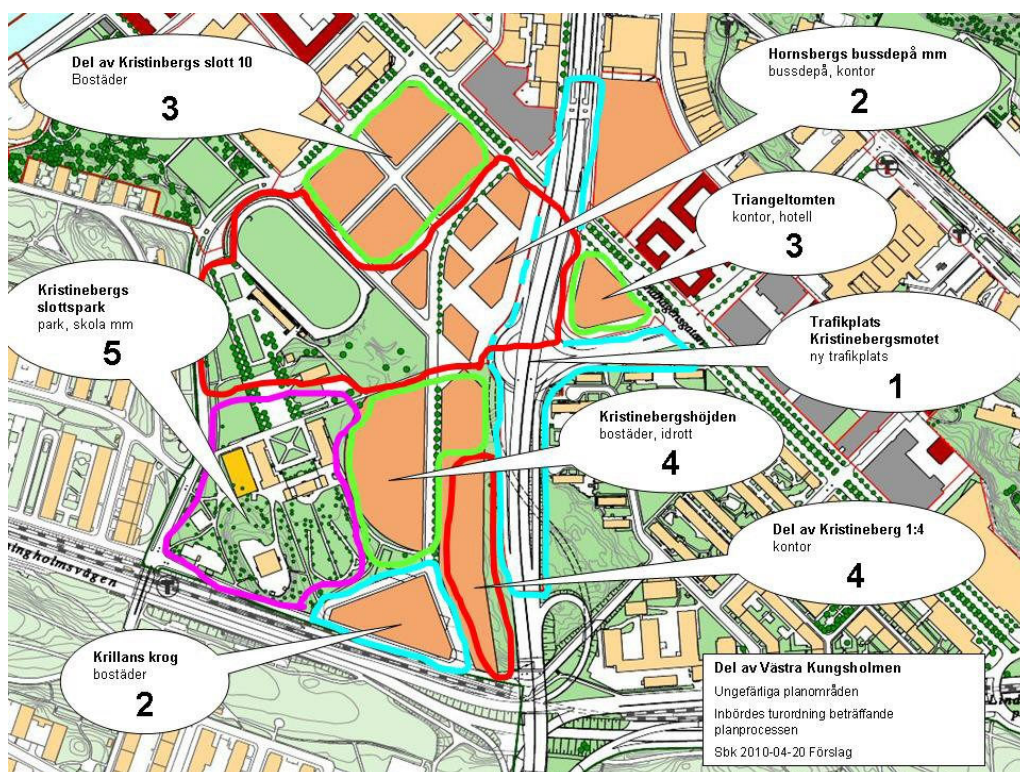


Förslag till ny stadsstruktur (planområdet markerat med rött). Bild: &Rundquist arkitekter



## Indelning i detaljplaner

Det aktuella området är stort och rymmer ett betydande antal projekt och aktörer. Planeringen och utbyggnaden kommer att ske under lång tid. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att området behöver delas in i flera detaljplaner. Projektens inbördes samband och utbyggnadsordning bör avgöra hur detaljplanerna delas in geografiskt och tidsmässigt. Detaljplaneringen har därför inletts med Kristinebergsmotet och Hornsbergs bussdepå, då dessa projekt frigör marken som ska bebyggas.



Förslag till detaljplaneområden och planeringsetapper



Fotomontage över nordvästra Kungsholmen (illustration: CAP AB)

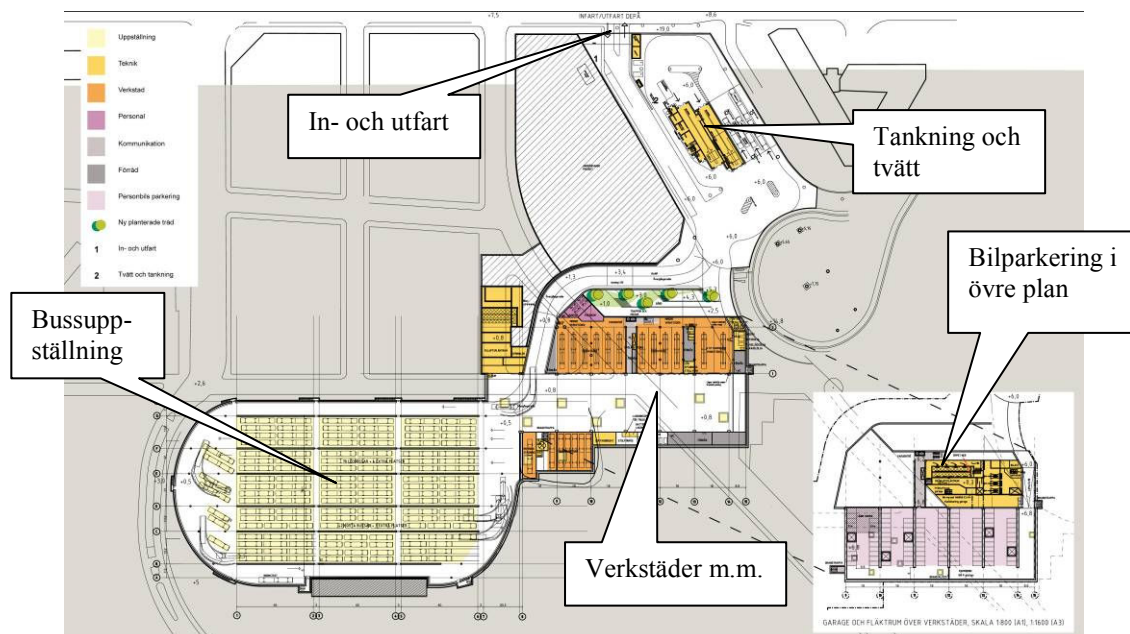
## Bussdepå

SL samt stadsbyggnads- och exploateringskontoren har under många år studerat ersättningslägen för Hornsbergs bussdepå. Ett flertal alternativ har undersökts. Lägesstudierna redovisas i en bilaga till denna planbeskrivning. Den lösning som parterna bedömt vara bäst innebär följande.

Den nya depån, som rymmer ca 125 bussar, delas in i fyra huvudpartier:

1. Tankning och tvätt i markplan under Essingeledens bro
2. Bussuppställning under Kristinebergs idrottsplats
3. Verkstäder, personalparkering m.m. under delar av Kristinebergsparken samt under framtida kontorsbyggnader väster om Essingeleden
4. Kontors- och personalutrymmen i de nya kontorsbyggnaderna

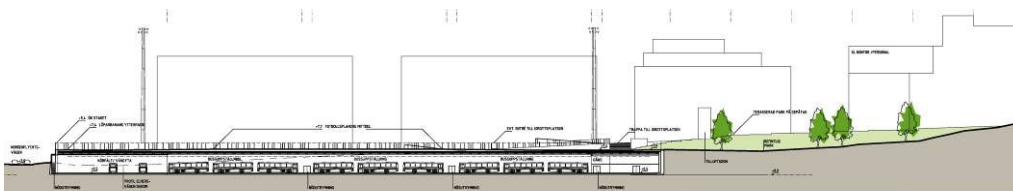
Bussdepåns två huvudplan, markplanet samt det underjordiska planet, förbinds med en ramp. En nedsänkt gård förser depåns verkstäder med dagsljus. Depåns yta är ca 50 000 kvadratmeter BTA. Depåområdet kommer av säkerhetsskäl att hägnas in.



Planritning bussdepå (&Rundquist arkitekter)

Förslaget medför att idrottsplanens nivå behöver höjas. Anledningen till detta är dels behovet av dagsljus i depån och dels att grundvattennivån ligger relativt högt. Ju djupare ner under grundvattnet depån förläggs, desto mer komplicerad blir den att bygga. Risken att områdets grundvattenströmmar påverkas ökar också. I förslaget höjs planen ca tre meter i förhållande till dagens nivå. Detta medför att depåns kortsida mot Nordenflychtsvägen blir 2,5 – 5 meter hög. Längs idrottsplanens långsidor avtar depåns höjd över omgivande mark successivt. Delar av idrottsplanens kortsida mot Kristinebergsparken kommer att ligga i nivå med omgivande mark, medan andra delar kommer att ligga under marken. Förslaget innebär således att den upphöjda idrottsplanen skjuter in som en kil i landskapet och blir synlig från tre sidor. Depån kommer också att vara synlig vid Lindhagensgatan, under Essingeledens bro. De underjordiska delarna av depån kommer att ge sig till känna med lanterniner, bl.a. i den framtida parken.





*Längdsektion genom del av bussdepån (&Rundquist arkitekter)*

De synliga delarna av bussdepån föreslås vara gestaltade med ett enhetligt tema som bidrar till förståelsen av anläggningens stora utbredning och som samtidigt ger depån en egen identitet. För att synliggöra depåverksamheten i stadsbilden och samtidigt möjliggöra dagsljus i depån föreslås att depåns fasader utformas med mycket glas. Den närmare utformningen av bussdepån kommer att studeras och redovisas senare under plan- och byggprocessen. Ett kvalitetsprogram för byggnader och allmänna platser behöver utarbetas.



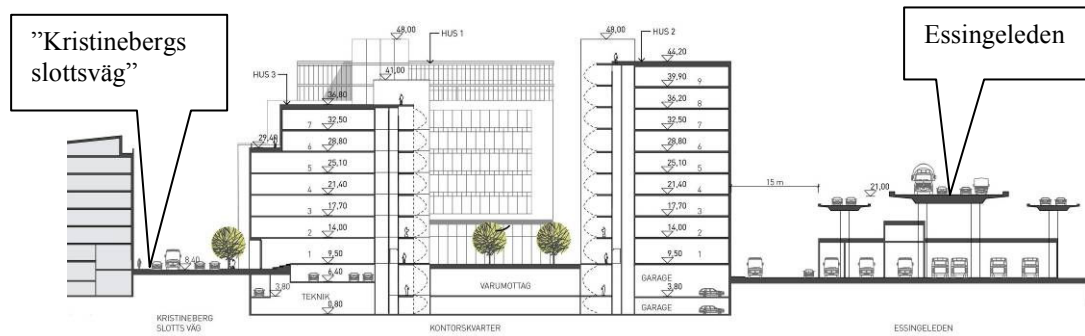
*Bussdepå och idrottsplats från Kristinebergs strandpark (arkitekt: &Rundquist, bild: CAP AB)*

## Kontor

Planförslaget medger sex kontorsbyggnader med en sammanlagd yta om ca 60 000 kvadratmeter BTA. Fem av kontorshusen, som ligger mellan Essingeleden och "Kristinebergs slottsväg", bildar ett eget kvarter. I kvarterets mitt föreslås ett kvarterstorg, som ansluter till gatan via två passager. Passagerna är överbyggda med spänger i två – tre våningar. Spängerna bidrar till att visuellt hålla ihop det svängda kvarteret mot gatan. En nedsänkt gård, som hör till depån och som förser dess verkstäder med dagsljus, skär in i kontorskvarteret. Över ljusgården finns en gångbro. Den sjätte kontorsbyggnaden ligger på andra sidan "Kristinebergs slottsväg". Kontorshusen ska kunna byggas ut i etapper, när efterfrågan uppstår.

Kontorshusen ska förhålla sig till två skilda bebyggelseskalar: den stora skalan i Essingeledens trafiklandskap samt den traditionella innerstadsskalan längs gatorna. De föreslagna byggnaderna trappar därför upp från ca fem våningar närmast "Kristinebergs slottsväg" till ca nio våningar mot Essingeleden. Den förhöjda skalan mot leden är anpassad till den nyligen uppförda gallerian Lindhagen, på andra sidan Lindhagensgatan.





Sektion som visar kontorsbebyggelsens två skalar (Brunnberg & Forshed arkitektkontor)

Kontorshusen ska ha egna arkitektoniska identiteter, inom vissa gemensamma ramar. Längs gatorna ska byggnaderna ges en rik material-, form- och färgbehandling för att skapa variation, småskalighet och närhet i mötet mellan människa och hus. Lokaler för butiker eller annan publik verksamhet ska inrymmas i kontorshusens bottenvåningar mot gator. Entréer till kontorshusen ska finnas mot gatorna, där det är möjligt. Fasaderna mot Essingeleden kommer att uppfattas i hög fart och på långt avstånd. Dessa fasader kan därför ges ett mer storskaligt uttryck. Den närmare utformningen av kontoren kommer att studeras och redovisas senare under plan- och byggprocessen. Ett kvalitetsprogram för byggnader och allmänna platser behöver utarbetas.

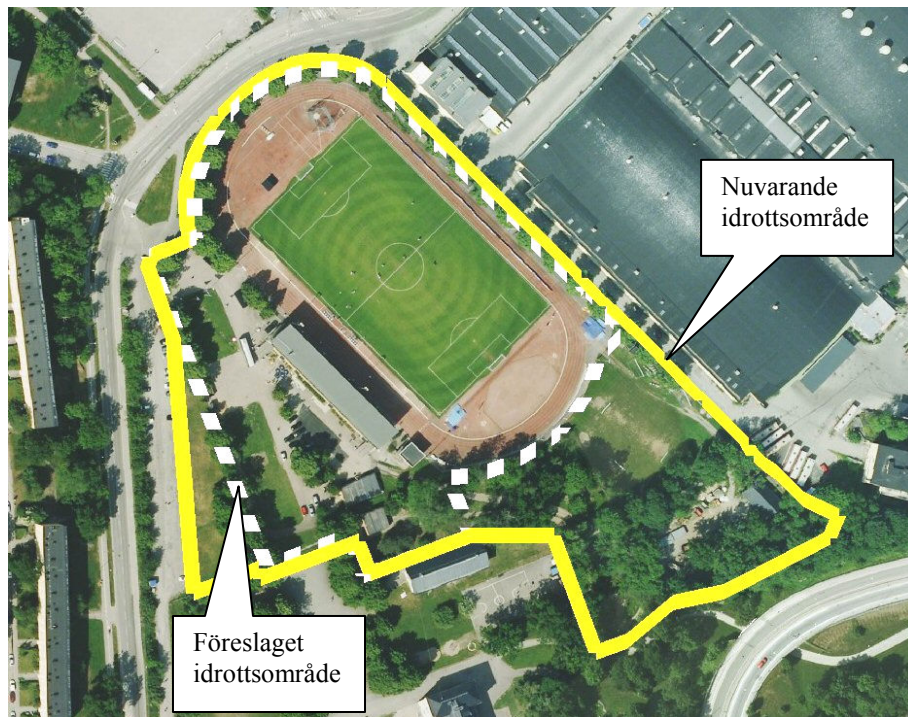


Kontor vid "Kristinebergs slottsväg" (arkitekt: Brunnberg & Forshed, bild: CAP AB)

### Idrottsplats

Planförslaget innebär att verksamheten vid Kristinebergs idrottsplats kommer att vara kvar, om än med något ändrade förutsättningar. Idrottsplatsen föreslås även fortsättningsvis innehålla en naturgräsplan, löparbanor m.m. Idrottsplanen kommer att ha samma storlek som idag. Befintlig läktare och befintliga biljettkiosker bevaras.

I enlighet med programmet för stadsutvecklingsområdet utökas parkmarken i området, vilket delvis sker på bekostnad av idrottsmarken. Detta innebär att delar av det inhägnade område som idrottsförvaltningen idag förfogar över omvandlas till park, vilken inte kan stängas av för allmänheten. De markytor som berörs är området sydost om idrottsplatsen samt den västra halvan av slottsallén. Områdena används idag för uppvärmning, träning, upplag och förråd.



Befintligt (gult) och framtida (streckat) idrottsområde

Detaljplanen hindrar inte att det kvarvarande idrottsområdet hägnas in och stängs av för allmänheten, t.ex. nattetid och vid evenemang. Det finns vidare inga planmässiga hinder mot att använda framtida parkmark för löpning, uppvärmning, spontanidrott etc. Planen tillåter dock inte att parkmarken används för idrottsverksamhetens upplag och förrådsbyggnader. En ny förrådsbyggnad föreslås därför i slänten söder om läktaren. Därtill föreslås en ny byggnad i två våningar sydost om läktaren. Denna byggnad rymmer förråd, klubbhus och måldomartorn.

Utformningen av byggnaderna kommer att studeras och redovisas senare under plan- och byggprocessen. Ett gemensamt kvalitetsprogram för byggnader och allmänna platser behöver utarbetas.

### Park

Som tidigare nämnts föreslås att parkmarken i området utökas. Utökningen sker på mark som enligt gällande detaljplaner ska användas för idrott, parkering respektive allmänt ändamål. Syftet är att skapa en stor och tillgänglig stadsdelspark som balanserar den relativt täta framtida bebyggelsen. Den nya parken ska på sikt binda samman Kristinebergs slottspark och Hornsbergs strand. Som redovisats ovan ingår endast en del av den framtida stadsdelsparken i det nu aktuella planförslaget.

Utformningen av den nya parken har ännu inte studerats i detalj. Stadsbyggnadskontoret föreslår att följande utgångspunkter bör vara vägledande vid utformningen av parkmiljön.

- Parken ska kunna samutnyttjas för allmänhetens rekreation, idrottsaktiviteter samt som resurs för närliggande skola och förskolor.
- Kvaliteter i den befintliga natur- och kulturmiljön ska tas tillvara och integreras i den nya parken. Detta gäller bl.a. äldre träd, den kuperade terrängen samt slottsanläggningens formellt gestaltade parkmiljö.
- Gång- och cykelvägar ska inordnas i terrängen och slottsparkens axlar. Stråken ska vara lätta att hitta samt utformas med hänsyn till trygghets- och tillgänglighetsaspekter.

- Entréerna till parken ska placeras i strategiska lägen samt annonseras tydligt mot omgivningen.
- Tydliga öppningar ska finnas i stängsel runt idrottsplatsen. Placeringen av öppningarna ska anpassas efter parkentréer och gångstråk för att möjliggöra genomströmning av människor.
- En del av den framtida parken ligger ovanpå bussdepåns tak. Vid utformningen av detta område bör de "konstgjorda" förutsättningarna bejakas.

Utformningsförslag för parken kommer att redovisas i kommande planarbete för området vid Kristinebergs slott. Ett kvalitetsprogram behöver utarbetas.

### **Trafik, angöring och parkering**

"Kristinebergs slottsväg" föreslås vara 19 meter bred från Lindhagensgatan fram till korsningen med Elersvägen, därefter 18 meter. Gatubredden möjliggör dubbelriktad trafik, angöring och kantstensparkering på båda sidor av gatan. En trädrad kan planteras på ena sidan. Gatan är delvis underbyggd med kontor och bussdepå.

Den förlängda Elersvägen och gatan nordväst om det triangulära kontorshuset föreslås som minst vara 12 meter bred. Gatubredden möjliggör dubbelriktad trafik samt angöring och kantstensparkering på en sida. Gatorna är delvis underbyggda med kontor och bussdepå.

In- och utfart till bussdepån föreslås mot Lindhagensgatan, väster om Essingeliden. I övrigt föreslås utfartsförbud mot Lindhagensgatan. In- och utfart till kontorens garage och lastfar placeras mot "Kristinebergs slottsväg". Två lastzoner behövs i anslutning till de två sydligaste kontorshusen eftersom nyttotrafik inte når dessa byggnader via garaget.

Bussdepån föreslås rymma ca 100 parkeringsplatser för personalens bilar.

Två garageplan föreslås under kontorskvarteret, vilka totalt rymmer ca 320 bilplatser. Stadens riktvärde för parkering vid nya kontor i innerstaden uppfylls därmed.

Befintligt parkeringsområde mellan Nordenflychtsvägen och idrottsplatsen omvandlas till park. Parkeringsplatserna ersätts med ny kantstensparkering längs Nordenflychtsvägen.

Staden har utarbetat ett möbleringsprogram för gaturum och offentliga platser inom Nordvästra Kungsholmen. Programmet ska följas.

### **Teknisk försörjning**

#### *Nya ledningar*

Ett principförslag för framtida ledningsförläggning har tagits fram. Enligt förslaget ska "Kristinebergs slottsväg" utgöra huvudstråk för ledningar. Även den nordvästra delen av den förlängda Elersvägen ska utgöra huvudstråk. Kombinationen av underbyggda gator, lutande terräng samt tillgänglighetskrav medför att utrymmet för ledningar blir begränsat i vissa snitt. Gatuhöjderna är satta så att minsta täckning vid större ledningar ska vara 1,3 meter. Minsta täckning vid enbart kablage eller där ledningar saknas föreslås vara 0,5 meter.

En större vattenledning som idag ligger under Kristinebergs idrottsplats kommer att behöva flyttas mot Nordenflychtsvägen.



### *Dagvatten*

För kontorsbebyggelsen planeras att hela eller delar av taken utförs som s.k. gröna tak, vilket minskar belastningen på stadens dagvattennät. Även delar av bussdepån är överbyggda med grön mark. Dagvatten från övriga delar av depån avleds direkt till stadens dagvattennät.

### *Avfallshantering*

Avfall från bussdepåns tvätt, tankstation och verkstad hämtas i anslutning till respektive funktion. Avfallshantering i depåns administrativa delar samordnas med övrig kontorsbebyggelse. Det farliga avfall som uppstår i verksamheten kommer hanteras särskilt.

Avfall från kontorsbyggnaderna hämtas via det underjordiska faret. Avfall från de två sydligaste kontorshusen hämtas via lastzoner på "Kristinebergs slottsväg".

## **Insatsmöjligheter vid brand**

Räddningstjänstens insatser vid en eventuell brand i bussdepån kan ske från flera håll. Räddningsfordon kan angöra via huvudentrén mot Lindhagensgatan. Uppställningshallen kan dessutom nås från det fria via utrymningsvägar mot bl.a. Elersvägen och idrottsplatsen. Uppställningshall och verkstäder förses med automatisk brandgasventilation och sprinkler för att underlätta räddningstjänstens insatser.

Räddningstjänstens insatser i kontorsbebyggelsen föreslås ske från omgivande gator. Ett av kontorshusen saknar dock direkt kontakt med en gata. Insatser i denna byggnad föreslås ske från bussdepåns tillfartsväg alternativt från torget i kontorskvarterets mitt. Uppställningsplatser för brandbilar föreslås i passagerna mellan kvarterstorget och "Kristinebergs slottsväg". Torget är inte dimensionerat för att klara lasten från en brandbil.

## **Tillgänglighet för funktionshindrade**

Gatorna i området föreslås få en högsta lutning om 5 %. Den relativt branta lutningen är i första hand en följd av terrängförhållandena. Viss hänsyn har även tagits till de underjordiska anläggningarnas utrymmesbehov.

Angöringsmöjlighet till byggnad, som ska vara tillgänglig för funktionshindrade, ska finnas inom 10 meter från entré.

Ramper föreslås mellan den upphöjda idrottsplanen och omgivande mark respektive omklädningsrum. Ramperna ska vara tillgängliga.

## **KONSEKVENSER**

### **Miljö, kulturhistoria och rekreation**

#### *Behovsbedömning*

Detaljplaner vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska bedömas enligt särskilda regler i miljöbalken. Reglerna innebär bl.a. att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Det är den kommun som upprättar planen som bedömer om planen träffas av bestämmelserna i miljöbalken.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförandet av planförslaget inte medför en betydande miljöpåverkan i miljöbalkens mening. Skälen för denna

uppfattning är följande. Den berörda marken är till största delen redan exploaterad; såväl bussdepå som idrottsplats har funnits på platsen sedan 1930-talet. Planeringen syftar inte till någon expansion av vare sig bussdepån eller idrottsanläggningen. Planen kan få en viss negativ påverkan på bl.a. natur- och kulturvärden. Åtgärder ska vidtas för att så långt som möjligt minimera denna påverkan. Planförslaget torde inte innebära någon avsevärd ökning av olycksriskerna i området, i förhållande till dagens situation. Den föreslagna stadsstrukturen innebär visserligen att platsen förändras, men den framtida bebyggelsen avviker inte på något påtagligt sätt från den innerstadsmiljö som området ingår i.

Stockholms stad har som policy att i planärenden alltid beskriva miljökonsekvenserna, även om planen inte medför någon betydande miljöpåverkan. En separat beskrivning av planförslagets miljökonsekvenser har därför utarbetats. Beskrivningen finns tillgänglig vid samrådet om planförslaget. En sammanfattning av de viktigaste miljökonsekvenserna som uppstår om planen genomförs samt förslag till åtgärder för att minska de negativa effekterna redovisas nedan.

#### *Natur*

Placeringen och utformningen av bussdepån har anpassats med hänsyn till de gamla ekarna (se bilagan till denna planbeskrivning). Trots detta medför förslaget att en ek måste fällas. Denna ek har enbart några levande grenar. Om sprängning behövs vid bygget av depån finns stor risk att tre andra gamla ekar får nedsatt vitalitet. Viss risk för nedsatt vitalitet finns för ytterligare två ekar. Om sprängning däremot kan undvikas, t.ex. för att berget ligger tillräckligt djupt, minskar risken för negativ påverkan avsevärt.

För undvika, eller åtminstone begränsa, negativa effekter på ekarna föreslås bl.a. följande åtgärder.

- En geoteknisk undersökning bör klargöra behovet av sprängning. Om sprängning inte kan undvikas, bör s.k. försiktig sprängning tillämpas.
- Grönytor inom ett minsta avstånd av fem meter utanför trädens dropplinjer ska spärras av under byggtiden.
- Schaktning inom trädens skyddsområden ska utföras varsamt.
- Minst en växtsäsong innan bygget startar ska särskilda åtgärder vidtas för att vitalisera trädens rötter.
- Träden ska bevattnas kontinuerligt under vegetationsperioden.

Lovplikt föreslås för fällning av de värdefullaste ekarna.

Planförslaget innebär att de lindar som omgärdar idrottsplatsen måste avverkas.

#### *Kulturhistoriska värden*

Planförslaget innebär att samtliga befintliga byggnader inom dagens depåområde rivs.

Förslaget medför att de kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnaderna på idrottsplatsen – läktaren och biljettkioskerna – bevaras. Byggnadernas höga kulturhistoriska värde slås fast med planbestämmelser. Förbud mot rivning införs. Förbudet utgör inte något hinder mot att tillfälligt ta bort delar av läktaren under bygget av depån. Andra ändringsåtgärder än tillbyggnader är också möjliga att utföra, så länge dessa inte förvanskar byggnaderna. Sådana åtgärder bör ske i samråd med antikvariskt sakkunnig.

Genomförandet av förslaget leder till att idrottsplanen höjs ca tre meter i förhållande till dagens nivå. Höjningen påverkar upplevelsen av idrottsplatsen och förhållandet mellan läktaren och idrottsplanen. Förslaget innebär vidare ett ökat visuellt intrång i den axel som ursprungligen fanns mellan Kristinebergs slott och Ulvsundasjön. Denna axel och den fria sikten mellan slottet och sjön bröts emellertid delvis redan när idrottsplatsen och bebyggelsen norr om Nordenflychtsvägen uppfördes. Stadsbyggnadskontorets överväganden när det gäller det visuella intrånget i slottsaxeln utvecklas i planbeskrivningens bilaga (s. 8).

#### *Rekreation*

Förslaget innebär att parkmarken ökar och att tillgängligheten till parkytorna förbättras. Fler människor kommer att få glädje av platsens idag relativt ”dolda” natur- och kulturvärden. Den nya bebyggelsen längs Essingeleden blir ett bullerskydd för den framtida parken. Förslaget, tillsammans med övriga planer för området, bedöms medföra att rekreativsvärdena ökar avsevärt.

En del av den föreslagna parken kommer att vara underbyggd med bussdepån. Denna del ligger högre än omgivande naturmark. Mötet mellan de två parkområdena behöver studeras särskilt, så att fysiska och visuella barriärer undviks.

#### *Buller*

Närheten till hårt trafikerade vägar m.m. medför att bullernivåerna utomhus i delar av området är höga. Den föreslagna kontorsbebyggelsen längs Essingeleden kommer att fungera som en bullerskärm för bakomliggande bostäder och park. Beräkningar visar att de krav för trafikbuller som tillämpas vid bostadsplanering i Stockholm klaras vid framtida bostäder.

Ljudnivån från Octapharmas fläktar beräknas överstiga Naturvårdsverkets riktlinjer för externt industribuller vid planerade bostäder invid Nordenflychtsvägen. Vid framtida planarbete behöver fördjupade utredningar tas fram och förslag till skyddsåtgärder utarbetas i samråd med företaget och miljöförvaltningen. Verksamheten ska kunna bedrivas och expandera i enlighet med gällande tillstånd.

#### *Luftkvalitet*

Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid och partiklar PM 10 överskrids för närvarande längs berörd sträcka av Essingeleden. Inom övriga delar av planområdet underskrids normerna. Beräkningar som tar hänsyn till den föreslagna bebyggelsen visar att normen för kvävedioxid kommer att klaras i hela området när det är fullt utbyggt. Beräkningarna visar vidare att normen för partiklar PM 10 kommer att överskridas på Essingeleden oavsett om den föreslagna bebyggelsen uppförs eller inte. I marknivån under leden klaras normen, liksom i området i övrigt. De planerade kontoren längs Essingeleden försvårar utvärdringen av luftföroreningar från trafikområdet och normen överskrids vid delar av fasaderna. Bebyggelsen skyddar samtidigt bakomvarande bostäder och park mot höga föroreningshalter.

Naturvårdsverket har bedömt att miljökvalitetsnormer inte bör tillämpas för den luft på vägen som fordonsresenärer exponeras för. Normerna bör inte heller tillämpas där människor normalt inte vistas, t.ex. i luften ovan skorstenar eller längs vägområden (jfr Naturvårdsverkets handbok 2006:2, Luftguiden, s. 21). Stadsbyggnadskontoret finner mot denna bakgrund att planen inte medverkar till att någon miljökvalitetsnorm överskrids.



För att motverka att luftföroreningar kommer in i kontorsbyggnader föreskriver planen att luftintag ska placeras på sida som vetter bort från Essingeleden.

### **Risker vid transport och hantering av farligt gods**

Essingeleden utgör primär transportled för farligt gods. Även verksamheten vid bussdepån innebär transporter och hantering av farligt gods. En separat riskanalys har utarbetats med anledning av riskerna inom och i anslutning till planområdet. Utredningen finns tillgänglig vid samrådet om planförslaget. En sammanfattning av riskfrågorna redovisas nedan.

Beräkningar av olycksrisker förknippade med farligt godstransporter påvisar en förhöjd risk inom planområdet. För att begränsa denna risk föreslås följande åtgärder:

- Obebyggda områden inom 20 meter från Essingeleden utformas så att stadigvarande vistelse inte uppmuntras.
- Friskluftsintag placeras på sida som vetter bort från Essingeleden.
- Byggnader ska utformas så att utrymning kan ske på sida som vetter bort från Essingeleden.

Vid bussdepån kommer brandfarliga varor att hanteras. I första hand gäller detta bussarnas drivmedel etanol. Lossning, lagring och tankning av etanol föreslås, som tidigare nämnts, under Essingeledens bro. Motsvarande funktioner finns även idag i ledens omedelbara närhet. Ett flertal åtgärder föreslås för att skydda Essingeledens brokonstruktion från brandpåverkan. Bland åtgärderna finns ett skärmtak som utgör flamskydd mot undersidan av brokonstruktionen. De föreslagna byggnaderna och skyddsåtgärderna under Essingeleden ska inte hindra inspektion och underhåll av bron.

I riskanalysen föreslås att åtgärder som syftar till att skydda Essingeleden från en olycka vid tankningsplatsen inte regleras med planbestämmelser. Åtgärderna bör istället huvudsakligen föreskrivas som villkor i tillstånd för hantering av brandfarlig vara enligt lagen om brandfarliga och explosiva varor. Huruvida detta är ett bra tillvägagångssätt får diskuteras vid samrådet.

### **Idrottsverksamheten**

Planförslaget medför, vilket tidigare nämnts, att idrottsverksamhetens markutnyttjande behöver effektiviseras.

Det kommer inte att vara möjligt att bedriva idrottsverksamhet under tiden när bussdepån uppförs. Utbyggnaden och evakueringslösningar för idrottsverksamheten redovisas i genomförandebeskrivningen.

### **Barnkonsekvenser**

Förslaget berör platser där många barn kommer att vistas; i första hand idrottsplatsen och parken. Då såväl skola som förskolor kommer att finnas i anslutning till Kristinebergs slott är det särskilt viktigt att friytor utformas med hänsyn till barns behov. Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget möjliggör detta. Under byggtiden kommer barns möjligheter att använda delar av området att kraftigt försämrats.

En s.k. barnkonsekvensanalys har utarbetats för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen. Stadsbyggnadsnämnden beslutade i april 2008 att inte godkänna analysen.

**Stadsmiljön**

Förslaget innebär att dagens bussdepå rivs för att ge plats åt en ny stadsstruktur. Utnyttjandet av den centralt belägna marken kommer att intensifieras. Det tidigare slutna depåområdet öppnas upp med nya gator. De allmänna parkytorna ökar och öppnas upp mot omgivningen. Områdets tillgänglighet förbättras därmed kraftigt. Som en följd av förslaget kommer karaktären vid berörda delar av Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen att förändras. Hornsbergsdepåns låga, långa och slutna gatufasader ersätts med högre och kortare kvarter som tydligt vänder sig mot gatan. Motorvägslandskapet runt Essingeleden kan ges en tätare och mer storstadsmässig prägel.

Stadsbyggnadskontoret bedömer sammanfattningsvis att förslaget skapar förutsättningar för en varierad, spännande och attraktiv stadsmiljö.

**MEDVERKANDE**

Planhandlingarna har utarbetats på stadsbyggnadskontoret av Daniel Linder.

Katrin Berkefelt  
Planchef

Daniel Linder  
Handläggare