

Planbeskrivning

Detaljplan för Hornsbergskvarteren, del av Kristinebergs Slott 10 m.fl. i stadsdelen Kristineberg, S-Dp 2007-38473



Röd linje markerar planområdets ungefärliga läge.

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att fullfölja planerna för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen, där den grundläggande stadsbyggnadsidén är att bygga ut stenstaden i modern tappning. Detta genom att området för bussdepå omvandlas till i stadsväven integrerade stadskvarter med bostäder, kontor, idrott och service.

Syftet är också att bevara och utveckla Kristinebergs idrottsplats samt skapa nyanlagd park som en del av Kristinebergs Slottspark.

Ambitionen är att området ska bli en modern stadsdel med innerstadens starka attraktionskraft och stadsqualitéer. Planförslaget grundar sig på den etablerade innerstadsstrukturen med en tät kvartersbebyggelse som fullbordar Lindhagensgatans stadsrum och stärker kopplingarna med centrala Kungsholmen i öster och planerad bebyggelse i stadsutvecklingsområdets södra delar kring Kristinebergs slott. Nya offentliga platser tillskapas i form av ett torg mellan bostadskvarteren, en mindre platsbildning vid idrottshallar och en nyanlagd parkdel till Kristinebergs slottspark.

Planförslaget medger en tät struktur och en hög exploatering varför det är av stor vikt att allmänna ytor såväl som bebyggelse och gårdsytor har hög kvalité på materialval och gestaltning. En modern bebyggelse med en variation inom ramen för stenstadens klassiska grammatik eftersträvas i gestaltningen av kvarteren med ett levande taklandskap och omsorgsfullt gestaltade bottenvåningar med ett utåtriktat nyttjande för att bidra till en levande stadsmiljö. För att säkerställa detta ställer detaljplanen krav på kvarterens utformning och volymhantering och ett gestaltungsprogram för både ny bebyggelse samt utformning av det offentliga rummet har upprättats.

Att planområdet ligger i direkt anslutning till Essingeleden ställer särskilda krav på att bebyggelsen utmed leden utformas för att klara krav med anledning av buller och risker samt för att fungera som skyddande skärm för bakomliggande stadsmiljö.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Planförfarande

Planen är upprättad med normalt förfarande enligt ÄPBL (1987:10).

Tidplan

Samråd	4 april - 16 maj 2017
Samrådsredovisning, ställningstagande (SBN)	september 2017
Utställning	1:a – 2:a kv 2018
Antagande (SBN)	3:e - 4:e kv 2018

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	2
Planförfarande	3
Tidplan	3
Inledning	6
Handlingar	6
Planens syfte och huvuddrag	7
Plandata	8
Tidigare ställningstaganden	8
Förutsättningar	12
Planerade förändringar i området.....	12
Detaljplaner i området	13
Natur	14
Geotekniska förhållanden.....	15
Hydrologiska förhållanden	16
Befintlig bebyggelse	17
Stadsbild	19
Kulturhistoriskt värdefull miljö	19
Offentlig service	21
Kommersiell service	22
Gator och trafik	22
Störningar och risker	23
Planförslag	25
Stadsbyggnadsidé	26
Gestaltungsprinciper	30
Ny bebyggelse	33
Torg och parker	44
Gator och trafik	45
Teknisk försörjning	51
Konsekvenser	53
Behovsbedömning	53
Störningar och risker	53
Markföroreningar	59
Buller	60
Luftkvalitet, partiklar	61
Dagvatten	62
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	64
Stadsbild	64
Kulturhistoriskt värdefull miljö	65
Naturmiljö	65
Ljusförhållanden	66
Barnkonsekvenser	67

Genomförande	68
Organisatoriska frågor	68
Verkan på befintliga detaljplaner	69
Fastighetsrättsliga frågor	69
Fastighetsindelningsbestämmelser	72
Ekonomiska frågor.....	72
Tekniska frågor.....	73
Genomförandetid	74

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning. Till planen hör även ett gestaltungsprogram.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är:

- *Riskutredning avseende människors säkerhet och hälsa* (RiskTec Projektledning, 2017-02-23, rev. 2017-03-24)
- *PM Nordvästra Kungsholmen – Konsekvensbedömning med avseende på explosion* (ÅF-Infrastructure, 2016-11-18)
- *P-Hus Kristineberg – Övergripande brandskyddskrav och risknivåer i förhållande till Essingeleden* (Brandskyddslaget, 2017-03-17)
- *Luftkvalitetsbedömning* (ÅF-Infrastructure, 2017-03-23)
- *Bullerutredning* (ÅF-Infrastructure, 2017-02-01)
- *Parkeringsutredning* (TUB, 2017-03-09)
- *Trafik PM* (Sweco, 2017-03-24)
- *PM Dagvattenutredning* (Sweco, 2017-01-26)
- *PM Allmänna skyddsåtgärder träd* (VIÖS AB, 2017-01-24)
- *PM Byggnation av idrottshall* (VIÖS AB, 2017-02-10)
- *Kristinebergs slottspark* (Nivå Landskapsarkitektur., 2017-01-18)
- *Solstudier* (Tengbom, 2017-03-21)

Tidigare framtagna utredningar:

- *Hornsbergs bussgarage, Byggnadshistorisk rapport 2009:11* (Stockholms Stadsmuseum, Spårvägmuseet)
- *Kristinebergs IP. Antikvariskt utlåtande – läktarbyggnadens befintliga kulturvärden* (Tyréns, 2009-09-18)
- *Barn i Lindhagen* (Exploateringskontoret, mars 2008)
- *Kristinebergs slott. Systemhandling för gator och park* (Grontmij, 2014-11-01)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom Magnus Bäckström, Andrew Blank och Martin Forsberg tillsammans med Per Jerling på Landskapslaget AB. I projektgruppen har även Matilda Lewis, Inger Åberg, Monika Marcus och Jenny Sandvall från exploateringskontoret ingått. Planen har tagits fram i samråd med Borätt AB, Ikano Bostad AB, AB Familjebostäder, Skanska Sverige AB, Skanska Fastigheter Stockholm AB, Fastighetskontoret och Stockholm Parkering AB.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att fullfölja planerna för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen, där den grundläggande stadsbyggnadsidén är att bygga ut stenstaden i modern tappning. Detta genom att området för bussdepå omvandlas till i stadsväven integrerade stadskvarter med bostäder, kontor, idrott och service. Syftet är också att bevara och utveckla Kristinebergs idrottsplats samt skapa nyanlagd park som en del av Kristinebergs Slottspark.

Ambitionen är att området ska bli en modern stadsdel med innerstadens starka attraktionskraft och stadsqualitéer. Planförslaget grundar sig på den etablerade innerstadsstrukturen med en tät kvartersbebyggelse som fullbordar Lindhagensgatans stadsrum och stärker kopplingarna med centrala Kungsholmen i öster och planerad bebyggelse i stadsutvecklingsområdets södra delar kring Kristinebergs slott. Nya offentliga platser tillskapas i form av ett torg mellan bostadskvarteren, en mindre platsbildning vid idrottshallar och en nyanlagd parkdel till Kristinebergs slottspark.

Planförslaget medger en tät struktur och en hög exploatering varför det är av stor vikt att allmänna ytor såväl som bebyggelse och gårdsytor har hög kvalité på materialval och gestaltning. En modern bebyggelse med en variation inom ramen för stenstadens klassiska grammatik eftersträvas i gestaltningen av kvarteren med ett levande taklandskap och omsorgsfullt gestaltade bottenvåningar med ett utåtriktat nyttjande för att bidra till en levande stadsmiljö. För att säkerställa detta ställer detaljplanen krav på kvarterens utformning och volymhantering och ett gestaltungsprogram för både ny bebyggelse samt utformning av det offentliga rummet har upprättats.

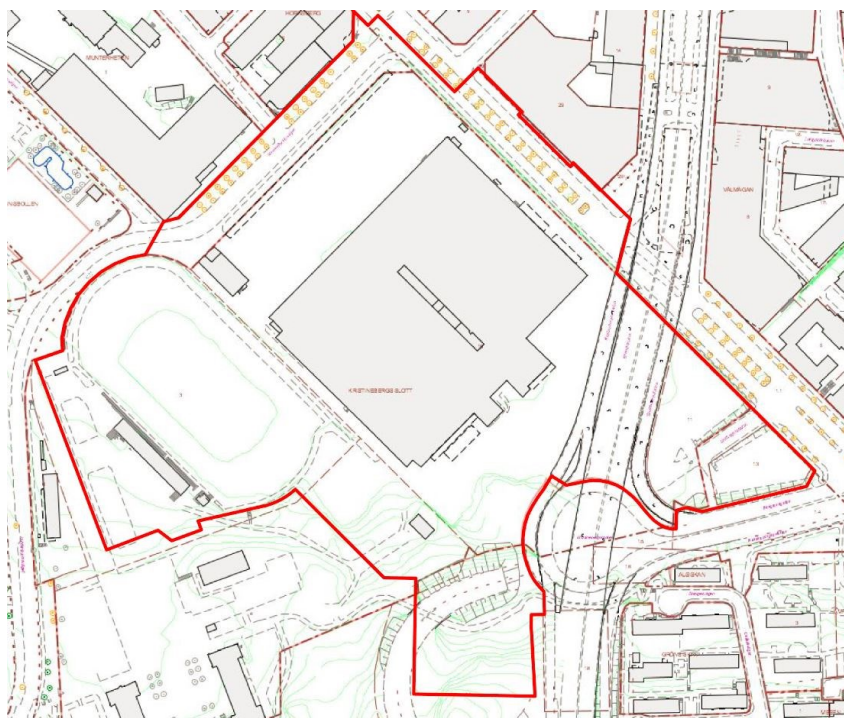
Att planområdet ligger i direkt anslutning till Essingeleden ställer särskilda krav på att bebyggelsen utmed leden utformas för att klara krav med anledning av buller och risker samt för att fungera som skyddande skärm för bakomliggande stadsmiljö.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Detaljplaneområdet är beläget i stadsdelen Kristineberg mellan Lindhagensgatan, Nordenflychtsvägen, Kellgrensgatan, Kristinebergs idrottsplats och Kristinebergs slottspark.

Planområdet är ca 102 000 kvm och omfattar delar av fastigheterna Kristinebergs slott 3, 4 och 10, fastigheterna Kristinebergs slott 11, Kristineberg 1:3, Kristineberg 1:7 samt delar av fastigheterna Stadshagen 1:1 Kristineberg 1:2, Kristineberg 1:4 samt del av fastigheten Alsiskan 1.



Karta med gällande fastighetsgränser och planområdet med röd linje.

Tidigare ställningstaganden

Vision 2040

I Stockholms stads Vision 2040 (godkänd i kommunfullmäktige 19 oktober 2015), anges att det växande Stockholm är en viktig förutsättning för att staden ska kunna utvecklas och att stockholmarna ska få en bättre stad att leva i. Samtidigt ställer en växande stad stora krav på bostadsbyggande, god framkomlighet och en utbyggd samhällsservice. Omkring 1,3 miljoner personer beräknas bo i Stockholms stad år 2040.

Översiktsplan

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010, är planområdet utpekad som stadsutvecklingsområde med innerstadsbebyggelse. I översiktsplanen benämns stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen.

Den beslutade inriktningen i Program för Nordvästra Kungsholmen (2002), ska gälla för fortsatt planering och byggande. I programmet eftersträvas en mångfunktionell stad genom samlokalisering av bostäder och arbetsplatser. En varierad och nyskapande arkitektur eftersträvas.

Program

Aktuellt planområdet är en central del av stadsutvecklingsområdet nordvästra Kungsholmen. Planeringen av stadsutvecklingsområdet har pågått sedan i slutet av 1990-talet och planeringen grundar sig på ett planprogram, "Program för Nordvästra Kungsholmen" (Dp 1999-08608-53), där den bärande stadsbyggnadsidén är att omvandla det tidigare industriområdet och låta innerstadsbebyggelsen på Kungsholmen utvidgas västerut till Ulvsundasjöns strand. År 2002 beslöt stadsbyggnadsnämnden att utbyggnaden av området skulle ske enligt programmet, vilket medför att befolkningen och arbetande i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen kommer öka från 7 000 till 20 000 boende och från 15 000 till 35 000 arbetande fram till år 2025.

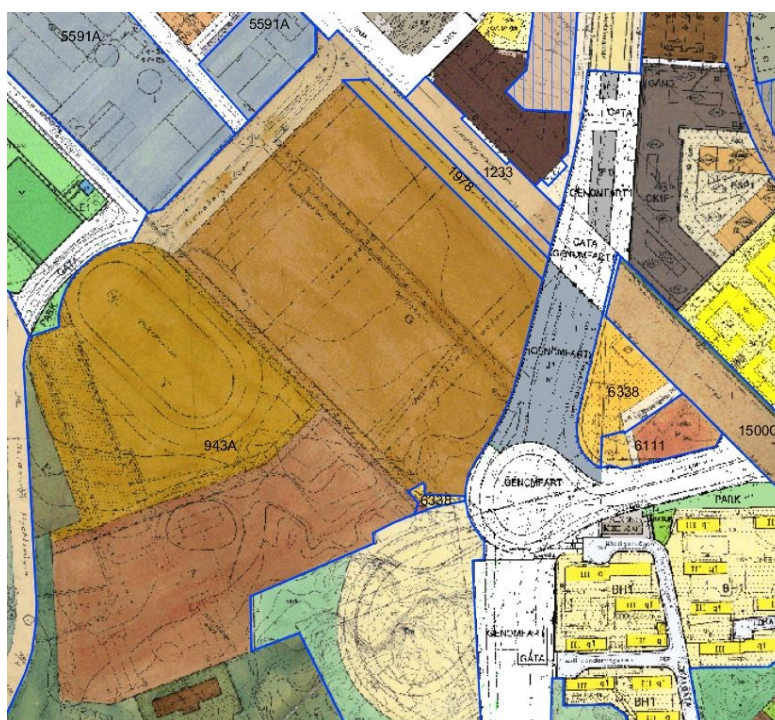
Den nya stadsstrukturen grundar sig på den etthundrafyrtio år gamla Lindhagenplanens huvudmotiv med Lindhagensgatan som områdets huvudaxel och sammankopplande gata, en rutnätsplan för stadskvarter samt en sammanlänkande strandgata/strandpark utmed Ulvsundasjön. Ambitionen är att området ska bli en modern stadsdel med innerstadens starka attraktionskraft och stadskvalitéer. Den nya stadsdelen planeras med stenstadens traditionella skala och täthet samt en blandad användning till bostäder, arbetsplatser och service med ett levande utåtriktat nyttjande av bottenvåningar för att bidra till en levande stad. Den täta stadsmässiga bebyggelsen balanseras med god tillgång till attraktiva parker och en medveten utformning av gaturum och platser. En stor sammanhängande stadspark skapas när Kristinebergs slottspark binds samman med strandpromenad och strandpark vid Ulvsundasjön.

Omvandlingen av stadsutvecklingsområdet har etappvis pågått sedan mitten av 2000-talet. Den norra delen av området är nu färdigställd tillsammans med större delen av parkerna. Området har en tydlig innerstadsstruktur med tät kvartersbebyggelse och en blandning av bostäder och verksamheter med lokaler utmed större gator. Stor vikt har lagts vid utformningen av de allmänna stadsrummen: gator, torg, kajer, strandpromenader och parker, däribland den prisbelönta Hornsbergs strandpark och Brovaktarparken.

Detaljplan

Inom planområdet gäller följande detaljplaner och användning:

- Pl. 943A från 1931, som anger markanvändning garageändamål, idrottsändamål och allmänt ändamål.
- Pl. 1233 från 1933 som anger markanvändning gatumark.
- Pl. 1978 som vann kraft 1938-03-24 som anger markanvändning garageändamål.
- Pl. 6111 som vann laga kraft 1964-02-27 som anger markanvändning specialområde för motortrafik och parkering.
- Pl. 6338 som vann laga kraft 1966-05-13 som anger markanvändning byggnadskvarter garage.
- Dp 2003-16067 som vann laga kraft 2011-09-22 som anger markanvändning genomfart, bussdepå med tillhörande funktioner.



Planmosaik, gällande detaljplaner.

Kommunala beslut i övrigt

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

Marknämnden anvisade 2006 tillsammans med SL mark för kontors- och bostadsändamål inom fastigheterna Kristinebergs slott m.fl. till Skanska AB, AB Borätt och Ikano Bostaden AB.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade i april 2008 att detaljplanearbetet för Hornsbergs bussdepå skulle påbörjas.

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.

Markanvisning har skett till Familjebostäder (2014 och 2016) för byggande av bostäder samt förskola och LSS-boende inom området.

Markanvisning har skett till Skanska Fastigheter Stockholm AB (2016) för uppförande av kontor inom området.

Tidigare samråd

Ett detaljplaneförslag var på samråd 2010. Förutsättningarna har därefter ändrats. Det har gått lång tid sedan samrådet och ett bibehållande och utveckling av bussdepån är inte längre aktuellt. Dessutom har det uppstått ett behov av att planlägga ett större område. På grund av detta skickas därför ett nytt planförslag på samråd.

Tidigare togs även ett planförslag fram för en samverkanscentral (triangeltomten), Dnr 2010-11724 som lades ner efter granskning.

Markanvisning och deltagande byggherrar:

Följande byggherrar har ingått avtal om markanvisning inom planområdet.

1. Borätt AB
2. Ikano Bostad AB
3. AB Familjebostäder
4. Skanska Sverige AB (Skanska Nya Hem)
5. Skanska Fastigheter Stockholm AB
6. Fastighetskontoret
7. Stockholm Parkering AB

Riksintressen

Kungsholmen ingår i riksintresset för Stockholms innerstad med Djurgården. Motiveringen för riksintresset är att Stockholms innerstad är präglad av funktionen som landets politiska och administrativa centrum sedan medeltiden och de mycket speciella topografiska och kommunikationsmässiga förutsättningarna för handel, samfärdsel och försvar. Utvecklingen inom stadsplane- och byggnadskonsten har fått särskilt tydliga uttryck med alla epoker från medeltiden till nutid väl representerade. Stockholm är en residens-, domkyrko- och universitetsstad samt en viktig sjöfarts- och industristad.

Essingeleden och Bromma flygplats är kommunikations- anläggningar av riksintresse. Tillkommande bebyggelse och andra förändringar får inte innebära att trafikkapaciteten riskerar att inskränkas eller att framtida funktion hotas.

Bromma flygplats

Bromma flygplats har influensområden för höjdbegränsning och buller. Från Stadshagens Idrottsväg och väster ut är höjdbegränsningen inom planområdet +59,4 möh (RH 2000).

Förutsättningar

Planerade förändringar i området

Stora förändringar planeras i området inom ramen för stadsutvecklingsområdet Västra Kungsholmen. Detaljplanen är anpassad till den kommande gatustrukturen och de projekt som planeras i närområdet såsom bostäder, kontor och idrottshall. Kristinebergs Slottsväg, som får en ny sträckning, avses framöver knyta samman Hjalmar Söderbergs väg med Lindhagensgatan, via Kristinebergshöjden.

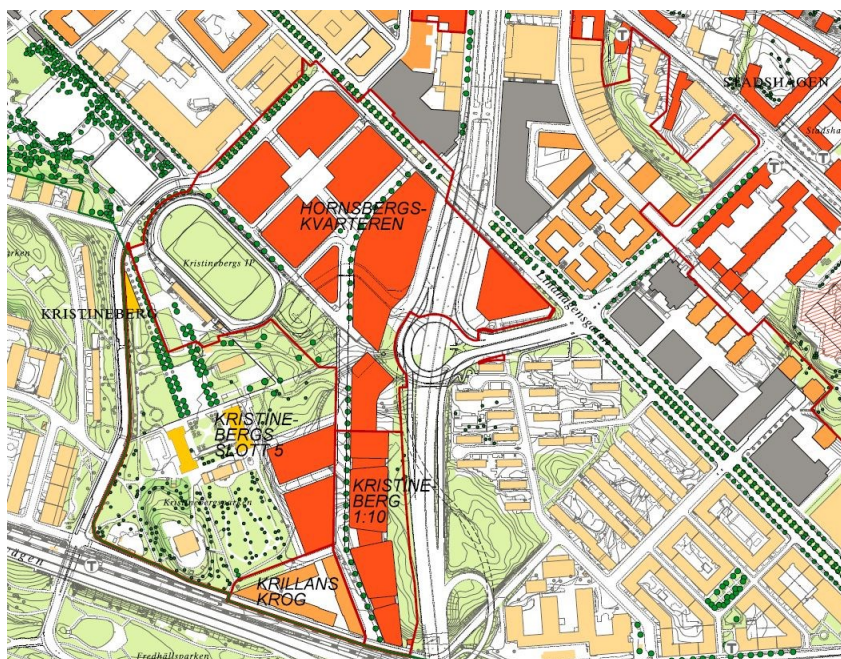
Inom stadsutvecklingsområdet är målet att skapa en attraktiv stadsmiljö med en blandning av bostäder och verksamheter. Det finns ett stort behov av bostäder i Stockholm idag, vilket medför att stadens mark måste användas så effektivt som möjligt. De tomter som exploateras bebyggs tätt och på friytorna skapas parker och offentliga platser som kan användas av alla.

Den övergripande strukturen är utformad utifrån dessa utgångspunkter:

- Att bygga i så stor utsträckning som möjligt på redan exploaterad mark.
- Att bygga tätt för att spara friytor.
- Att skapa en skärm av bebyggelse som skyddar parken, bostäderna och förskolan från miljöstörningar från Essingeleden.
- Att bevara sammanhållna grönområden som är viktiga för både biologisk mångfald och rekreation.
- Att skapa en tydligt avläsbar sammanhållen tät stadsstruktur.

Detaljplaner i området

Flera detaljplaner är på gång i denna del av stadsutvecklingsområdet.



Del av planöversikt för Västra Kungsholmen mars 2017

1. Den aktuella planen för Hornsbergskvarteren.

2. Kontor med lokaler för centrumändamål utmed gatan samt naturområde utmed Essingeleden, Dp 2011-09773.
3. Två nya bostadskvarter för 220-250 lägenheter, två förskolor, park och Kristinebergs slott (bostäder) med tillhörande flyglar (skola), Dp 2012-05679.
4. Detaljplan för Stadshagen, med bostäder (1900 lägenheter), idrottsytor, skola, förskola, kommersiell service, vård, kontor, park, torg och gata, Dp 2013-08100.

Natur

Markförhållanden

Marken inom området är kuperad. De lägst belägna partierna finns vid korsningen mellan Nordenflychtsvägen och Elersvägen. Områdets högst belägna delar finns i Kristinebergs slottspark.

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

Naturvärden

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 Kristinebergs slottspark 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 Kristinebergs slottspark 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.

Birger jarls ek är en ek som står i planområdet vid Essingeledens trafikplats Kristinebergsmotet. Den är uppemot 800 år gammal och därmed lika gammal som Stockholm varför den fått sitt namn efter stadens grundare. Eken har fortfarande ett par vitala grenar kvar och utgör högsta naturvärde, klass 1 motsvarande naturreservat. Eken är ihållig och fylld med betong och har en diameter på över 2 meter.

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

Rekreation och friluftsliv

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.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Nuvarande bussdepå och Kristinebergs IP ligger till största delen inom ett lerområde, medan slottsparken ligger på en urbergsplint som till större delen är täckt av ett tunt jordlager av morän och organisk jord. Lermäktigheten under bussdepån och idrottsplatsen ökar generellt åt nordost och är vid Nordenflychtsvägen som mest mellan 7-8 meter. Inom både depåområdet och idrottsplatsen överlagras leran, förutom av byggnader, av någon eller några meters fyllning under hårdgjorda ytor, idrottsplan m.m. I övergångszonen mellan lerområdet och urbergsplinten förekommer ett smalt stråk med morän i markytan. Fyllning överlagrar också till viss del även stråket med morän.

Området öster om Essingeleden utgörs främst av hårdgjorda asfalterade ytor. Marken under asfaltsyterna består huvudsakligen av fyllning på lera ovanpå friktionsjord och berg. Djupet ner till berg varierar mellan 2-15 meter. Fyllningen består troligen av sand, grus och sten men även lera och block kan finnas. Även grundläggningsrester från tidigare bebyggelse kan förekomma. Fyllningens tjocklek varierar från ca 1-3 meter. I slänten mot Kellgrensgatans finns dock fyllningar på upp till ca 7 meter. Lerans mäktighet varierar mellan 0-10 meter. Under leran finns friktionsjord som bedöms bestå av lös, mycket fast lagrad morän.

Markföroreningar

Delar av marken inom depåområdet i anslutning till tankning av bussarna är förorenad av drivmedel, olja m.m. de markföroreningar som förekommer är lokala och är sannolikt konsekvensen av läckage eller spill. Jorden under den nuvarande depån under byggnader och hårdgjorda utgör ytor av tät lera, vilken förhindrat läckage och spill att tränga ned till grundvattnet.

Markradon

Kontroll av berggrundens gammastrålning och radiumhalt krävs för att bestämma markradonklass. Detta rekommenderas göras när berget är frilagt. Baserat på resultatet av kontrollen görs bedömningen om särskilda åtgärder krävs för att förhindra inträngning av markradon.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Enligt riktlinjer bör sammanhållen bostadsbebyggelse placeras ovanför nivån för högsta dimensionerande flöde vilken enligt Länsstyrelsens och Stockholms stads rekommendationer för klimatanpassad bebyggelse ligger på +2,8 m i RH2000 inom Mälarenregionen (+2,8 motsvarar Mälarens högsta dimensionerande flöde), utan att särskilda åtgärder behöver vidtas. Översvämningsrisken bedöms som liten inom planområdet. Marken inom planområdet ligger ca 300 meter från Mälaren och marknivån ligger som lägst på ca +4 meter.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet ingår i Mälaren-Ulvsundasjöns tillrinningsområde. Mälaren-Ulvsundasjön (SE658229-162450) är en vattenförekomst enligt EU:s vattendirektiv, vilket innebär att det finns miljökvalitetsnormer som ska uppfyllas för vattenförekomsten. Den ekologiska statusen är idag måttlig. Enligt miljökvalitetsnormen ska god ekologisk status uppnås till år 2027. Den kemiska statusen uppnår idag ej god. Enligt miljökvalitetsnormen ska god kemisk status uppnås med undantag av följande ämnen.

För följande ämnen finns undantag i denna vattenförekomst:

- Kvicksilver och kvicksilverföroreningar
- Bromerad difenyleter

För följande ämnen finns en tidsfrist till 2027:

- Tributyltenn föreningar
- Bly och blyföreningar
- Antracen

Dagvatten

Dagvatten från området avleds idag till Mälaren-Ulvsundasjön via ledning D600 i Nordenflychtsvägen. I dagsläget är även en del av Essingeledens av-/påfart ansluten till ledningen längs med SL:s bussgarage. Geotekniska undersökningar genomförda inom och i närhet av planområdet visar att marken till stor del består av lera. Infiltrationen av dagvatten är därför försumbar.

För att nå tillräcklig rening av dagvatten på kvartersmark bör dagvattenanläggningar i staden dimensioneras med en våtvolum på 20 mm och ha en mer långtgående rening än sedimentation. För att ge tillräcklig avskiljning bör våtvolymer utformas som en permanentvolum eller en volum som avtappas under ca 12 timmar via ett filtrerande material. Det är viktigt att anläggningarna utrustas med bräddfunktion så att även flöden som överskrider 20 mm kan hanteras. Dagvattenfrågan kommer att studeras vidare i fortsatt planarbete.

Grundvatten

Grundvattnet strömmar idag ned från kringliggande höjdområdet till området längs Lindhagengatan. Lindhagensgatan går ovanpå en svacka i berggrunden. Längs med Lindhagensgatan strömmar grundvattnet sedan dels mot Lindhagensplan och Rålambshovsparken och dels mot Ulvsundasjön. Vattendelaren för de motriktade grundvattenflödena bedöms ligga tvärs Lindhagensgatan i höjd med Kellgrensgatan. Grundvattendelaren beror inte på någon bergtröskel utan är en så kallad gravitationsvattendelare, dvs. tillrinningen och grundvattenbildningens storlek bestämmer dess läge.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse inom planområdet

Planområdet domineras idag av Hornsberg bussdepå, som ursprungligen uppfördes på 1930-talet och har därefter förändrats och byggts till. Dagens depå är inhägnad och rymmer ca 140 bussar, personalutrymmen, servicefunktioner, tankplats, bilparkeringsplatser m.m. Bussdepån upptar ett markområde vars

storlek ungefär motsvarar Kronobergsparken eller Vasaparken. Essingeleden passerar på en bro över bussdepåns område och vidare över Lindhagensgatan.

I områdets sydvästra del ligger Kristinebergs idrottsplats, som används för föreningsverksamhet inom fotboll och friidrott. Anläggningen används flitigt och under sommarsäsongen används idrottsplatsens friidrottsytor dessutom av innerstadsskolor. Idrottsområdet är inhägnat, men är på dagtid öppet för allmänheten. Markområdet sydost om idrottsplatsen används för träning, uppvärmning samt upplag av idrottsmateriel, medan delen mot Nordenflychtsvägen används för parkering.

I den sydöstra delen finns idag resterna av den gamla på- och avfarten från Essingeleden, vilken ska rivas. Den nya, mer yteffektiva trafikplatsen stod färdig i november 2015, i vilken det även har byggts in en gång- och cykelväg under motorvägen.



Befintliga förhållanden Nordvästra Kungsholmen som bl a visar bussdepå, idrottsplats, Essingeleden.

Angränsande bebyggelse

Norr om planområdet, längst Lindhagensgatan, finns kontor- och bostadsbebyggelse samt kommersiella ytor, främst i form av gallerian i Lindhagenhuset som inrymmer bl.a. Ica Maxi och Systembolaget. Nordväst om Nordenflychtsvägen huserar läkemedelsföretaget Octapharma, som bedriver forskning och tillverkning i kvarteret Hornsberg. Företaget, som är landets enda

tillverkare av plasmabaserade läkemedel, har drygt 500 anställda på platsen. Under senare år har det gjorts stora investeringar i anläggningen, vilket medfört en kraftig expansion av verksamheten och det planeras och finns tillstånd för ytterligare expansion.

I söder finns Kristinebergs slott, som uppfördes omkring 1750, som malmgård av köpmannen Robert Schröder. Frimurarorden köpte 1864 slottsanläggningen och lät samtidigt uppföra de två existerande flygelbyggnaderna. Ordern drev ett barnhem i slottet. Stockholms stad köpte egendomen 1920 och har sedan 1928 hyrt ut slottets huvudbyggnad som bostäder, medan flygelbyggnaderna bl.a. används som skola. I sydöst och sydväst domineras bebyggelsen av bostäder från 1930–40-talen.

Stadsbild

Det aktuella området har ett mycket centralt läge i Stockholm. Området har flera baksidor, slutna fasader och upplevs relativt otryggt och inbjuder inte till stadsliv och rörelser.

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 Nordenflychtsvägen av ett långt plank. Essingeledens väldiga betongbroar bidrar till områdets storskaliga karaktär.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

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 och bärs upp av järnbågar med ca 60 meters spännvidd. Gavelpartierna liksom delar av taket utfördes med stora glaspartier. Anläggningens ursprungliga byggnader är tydliga exempel på den tidstypiska funktionalistiska arkitekturen.

Depåbyggnaderna har under de senaste decennierna förändrats, bl.a. genom tillbyggnader samt byten av fasad- och taktäckningsmaterial. Den lätta, funktionalistiska arkitekturen har därigenom delvis förvanskats. Även Essingeleden, som skär rakt igenom depåns område, försvårar upplevelsen av anläggningens ursprungliga kvaliteter. Stadsmuseet har bedömt att Hornsbergs bussdepå har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde (gulklassning).



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.

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 och Stadsmuseet bedömer att Kristinebergs idrottsplats är kulturhistoriskt särskilt värdefull (grönklassning).



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

Närliggande bebyggelse av kulturhistoriskt värde

Kristinebergs slott och Stora Bryggeriet, i söder respektive nordväst om planområdet, är blåklassade byggnader. Detta innebär att de kulturhistoriska värdena motsvarar fordringarna för byggnadsminnen i kulturminneslagen. Den närmsta bostadsbebyggelsen söder om området är grönklassad, medan den närmaste bebyggelsen i norr, längs Lindhagensgatan, ännu är oklassad.

Offentlig service

Skola och förskola

Söder om planområdet finns Kristinebergsskolan som är en grundskola med årskurs F-6 och ca 420 elever. Kungsholmens grundskola med ca 900 elever i årskurs F-9, har lokaler på flera platser öster om planområdet. På Fridhemsgatan nära Fridhemsplan ligger Sverigefinska skolan med ca 330 elever i årskurs F-9. Inom en radie på 1 km finns även Stockholms Internationella Montessoriskola (F-9) med ca 520 elever, Klastorpsskolan (F-3) med ca 290 elever, Rålambshovsskolan (4-9) och ca 640 elever och Thea Privata grundskola (6-9) med ca 150 elever.

Norr om planområdet finns fyra gymnasieskolor; Athleticagymnasiet, Design & Construction College Hermods, Mikael Elias teoretiska gymnasium och School of Experience & Science SES Nackademin. Söder och öster om planområdet finns inom 1 km fem gymnasieskolor; Thorildsplans gymnasium, Norra Djurgårdsgymnasiet, Jensen gymnasium Internationella och Stockholms Internationella restaurangskola.

Ett stort antal olika förskolor finns runt om i stadsdelen.

Sjukvård

Ca 300 meter öster om planområdet ligger Sankt Görans sjukhus, ett av Stockholms innerstads två akutsjukhus. Sjukhuset har drygt 300 vårdplatser. Närmaste vårdcentral ligger vid Fridhemsplan ca 1300 meter öster om planområdet.

Kommersiell service

Norr om planområdet vid Lindhagensgatan finns Lindhagenhuset med ett stort utbud av butiker och kommersiell service t.ex. mataffär, apotek och systembolaget. Längs Lindhagensgatan finns också flera restauranger och caféer.

Gator och trafik

Kollektivtrafik

Tunnelbanestationerna Stadshagen (blå linje) finns ca 300 meter norr om planområdet, Kristineberg (grön linje) ca 300 meter söder om planområdet och Thorildsplan (grön linje) ca 450 meter sydost om planområdet.

Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är trafikerade med buss i linjetrafik med hållplatser intill planområdet. I anslutning till området trafikerar tre busslinjer med olika linjesträckning, 50, 59 och 61. På grund av de korta avstånden till kollektivtrafik är förutsättningarna inom planområdet för en hög färdmedelsandel med kollektivtrafik goda.

Gång- och cykeltrafik

I närheten av och i anslutning till planområdet finns det cykelbanor på Lindhagensgatan (enkelriktade på båda sidor av gatan) och Nordenflychtsvägen (dubbelriktad på västra sidan av gatan). På övriga gator är cyklister hänvisade till blandtrafik. Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är klassificerade som pendlingsstråk.

Gatunät

Planområdet är omgärdat av gator och vägar. Genom planområdet går Essingeleden som är riksintresse, primär transportled för farligt gods, en del av E4/E20 och en av Sveriges mest trafikerade vägar. Essingeleden har cirka 100 000

fordon/dygn. Norr om planområdet går Lindhagensgatan, som är huvudgatan i stadsdelen, och som har cirka 10 000 fordon/dygn. Sydost om planområdet går Kellgrensgatan som på aktuell sträcka är en del av rampsystemet för Kristinebergs trafikplats och har cirka 8000 fordon/dygn. Nordenflychtsvägen i västra delen av planområdet har beräknats till cirka 4500 fordon/dygn.

Bilparkering

Idag finns gatuparkering längs Lindhagensgatan och längs Nordenflychtsvägen. Utanför planområdet under Essingeleden finns det idag två parkeringsanläggningar i flera våningsplan, P-hus Strandbergsgatan och Strandbergsdäcket. Tillsammans har dessa två anläggningar drygt 200 parkeringsplatser. Det finns även en parkeringsanläggning, P-hus Lindhagen, i flera plan vid ICA Maxi på andra sidan Lindhagensgatan väster om Essingeleden, som har 260 p-platser.

Störningar och risker

Farligt gods

Planområdet är lokaliserat till en, ur risksynpunkt, utsatt plats med hänsyn till att planerad bebyggelse ligger i nära anslutning till Essingeleden som är klassad som en primär transportled för farligt gods. Transporter av farligt gods till lokala målpunkter på Kungsholmen förekommer även på Kellgrensgatan som utgör av- och påfartsväg till Essingeleden samt på Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen som går igenom planområdet.

Förorenad mark

De miljötekniska markundersökningar som gjorts har visat att marken inom planområdet är förorenad. De fyllningsmassor som finns inom området innehåller metaller, oljekolväten och polyaromatiska kolväten (PAH) över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning och att halterna i den underliggande naturliga leran innehåller halter lägre än eller i nivå med känslig markanvändning. När det gäller föroreningsituationen i den översta metern av fyllningen kan planområdet delas in i två delområden. Delområde 1 där halten PAH är i nivå med farligt avfall och delområde 2 där halten PAH är lägre än riktvärden för känslig markanvändning.

Luft

Den stora utsläppskällan av luftföroreningar i Stockholmsregionen är vägtrafiken och högst haltnivåer finner man i anslutning till de stora trafiklederna. Utomhusluften får inte innehålla haltnivåer av luftföroreningar som kan medföra negativa hälsoeffekter. Som skydd för människors hälsa har regeringen i en förordning utfärdat miljökvalitetsnormer. Luften vid planområdet är förorenad främst från trafiken på Essingeleden och Lindhagensgatan. Miljökvalitetsnormen (MKN) för partiklar (PM10) överskrids idag på Essingeleden.

Buller

Bullerstörningarna från trafiken är stora i området, framförallt från Essingeleden men även från Lindhagensgatan. Buller förekommer även från inflygning till Bromma samt från Kristinebergs idrottsplats och Octapharmas anläggning.

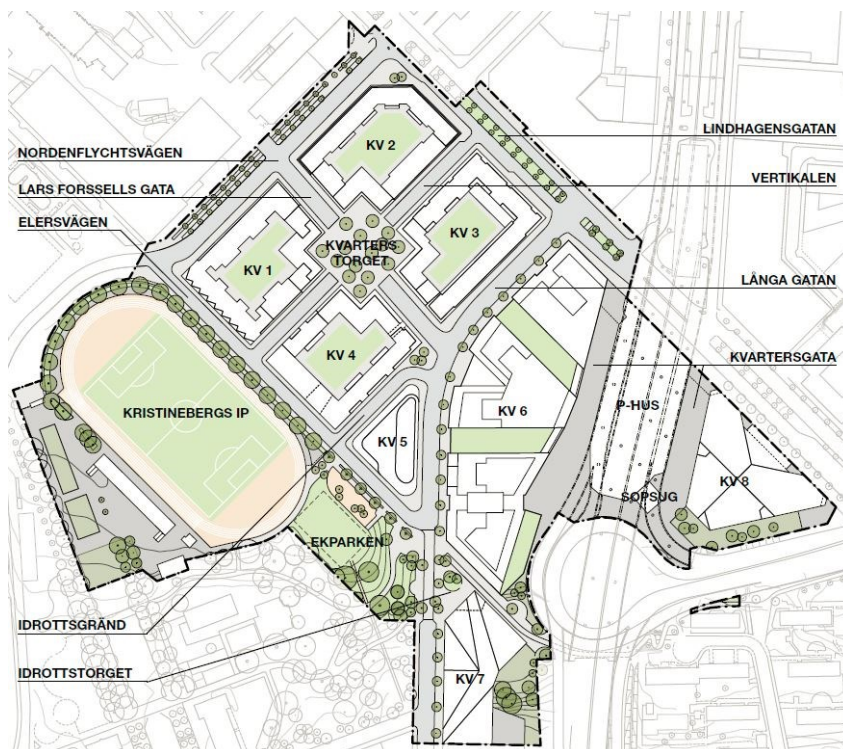
Planförslag

Hornsbergskvarteren är en central del av stadsutvecklingsområdet och förbinder de färdigställda norra delarna med planerad bebyggelse i stadsutvecklingsområdets södra delar kring Kristinebergs slott. Planförslaget grundar sig på den etablerade innerstadsstrukturen från planprogrammet med en tät kvartersbebyggelse som fullbordar Lindhagensgatans stadsrum och stärker kopplingarna öster och söderut. I den fortsatta planeringen har planprogrammet utvecklats med t ex större bostadskvarter och en platsbildning mellan dessa samt en tydligare avgränsning av Kristinebergs Slottspark där mer värdefull natur kan sparas. En ny gata (Långa gatan) mellan Lindhagensgatan och Hjalmar Söderbergs väg (parallellt med Essingeleden) kopplar mot de planerad bebyggelse kring Kristinebergs slott.

Planförslaget innehåller totalt 8 kvarter (fyra bostadskvarter, två kontorskvarter, ett hotellkvarter och ett kvarter med idrottsanläggning) samt ett parkeringshus. Planförslaget omfattar även del av slottsparken med Kristinebergs IP samt nyanlagd park mellan idrottsanläggningarna. En ny förrådsbyggnad i anslutning till idrottsplatsen ingår även i förslaget.

Kontorskvarteren samt idrottshallarna placeras närmast Essingeleden och skapar en skärm för att skydda bakomliggande stadsmiljö med park och bostäder från Essingeledens trafikstörningar t ex buller och även skydda vid olyckor med farligt gods på leden. På den i dag oanvända marken under Essingeledens höga brokonstruktion föreslås ett parkeringshus med en fasad mot Lindhagensgatan. Bottenvåningar mot Essingeleden samt markområde däremellan utformas för att inte uppmuntra till stadigvarande vistelse

Totalt innehåller planförslaget ca 750 lägenheter beräknat på 100 kvm ljus BTA/lgh eller enligt nu liggande förslag till lägenhetsfördelning från byggherrarna ca 850 stycken, vilket betyder att förslagen innehåller en större andel mindre lägenheter än snittet. Detta kan dock komma att ändras innan planens genomförande. Vidare innehåller planförslaget ca 90 000 kvm kontor, hotell, förskola med 8 avdelningar, parkeringshus, två fullstora idrottshallar, idrottsplats och ny park.



Översikt med gatunamn och kvartersindelning (Landskapslaget)



Flygvy över Nordvästra Kungsholmen med planförslaget markerat mörkare

Stadsbyggnadsidé

Ambitionen är att området ska bli en modern stadsdel med innerstadens starka attraktionskraft och stadsqualitéer. Den nya bebyggelsen planeras med stenstadens traditionella skala och täthet samt en blandad användning till bostäder, arbetsplatser och service med ett levande utåtriktat nyttjande av bottenvåningar för

att bidra till en levande stad. Den täta stadsmässiga bebyggelsen balanseras med god tillgång till attraktiva parker och en medveten utformning av gaturum och platser.

Struktur och skala

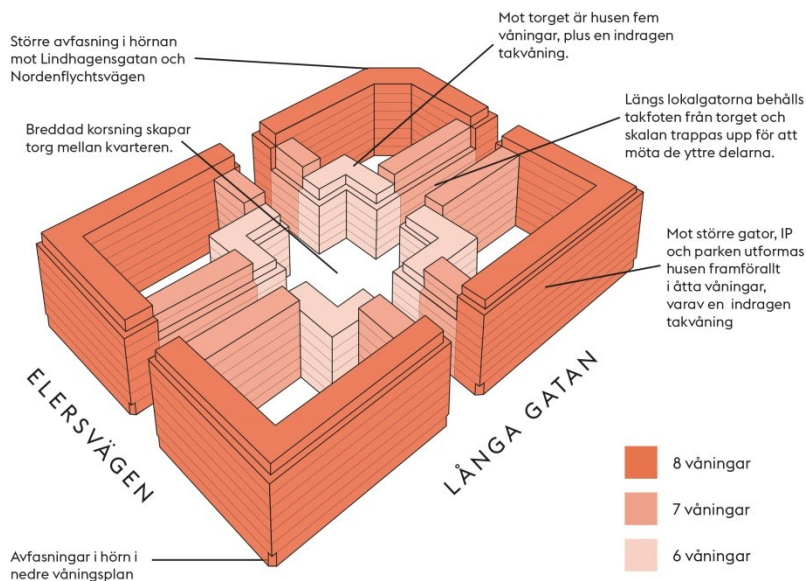
Kvartersstrukturen bygger på den struktur och stadsbyggnadsprinciper Nordvästra Kungsholmen är planerad och uppbyggd efter där den grundläggande stadsbyggnadsidén är att bygga ut stenstaden i modern tappning. Med en modern bebyggelse i en relativt traditionell kvartersstruktur, som återfinns i stora delar av innerstaden, är ambitionen att ta tillvara och förstärka de stadskvaliteter som innerstaden och de nybyggda delarna av Nordvästra Kungsholmen erbjuder.



Planområdets struktur och relation till området i övrigt

Den befintliga gatustrukturen (Lindhagensgatan, Lars Forsells gata, Elersvägen och Nordenflychtsvägen) ger tillsammans med den planerade "Långa gatan" förutsättningarna för den föreslagna kvartersstrukturen med totalt 8 kvarter.

Kvarteren har en skala i huvudsak motsvarande befintliga i området, men har olika förutsättningar med hänsyn till läge och innehåll.



Stadsbyggnadsprinciper för bostadskvarteren

Bostadskvarteren (kvarter 1-4)

Bostadskvarterens skala förhåller sig till de stadsmiljöer kvarteren vänder sig emot. Mot de större gatorna och slottsparken/idrottsplatsen har kvarteren en skala motsvarande befintliga kvarter mot Lindhagensgatan, i huvudsak med totalt 8 våningar inklusive en eller två takvåningar. För att ge bättre sikt och utrymme på trottoaren fasas bostadskvarterens hörn i nedre våningsplan mot de större gatorna likt tidigare etapper i Hornsberg.

Mot kvarterstorget får kvarteren en något lägre skala, 5 våningar plus en indragen takvåning, som förhåller sig till platsen och dess solljusförhållanden. Bottenvåningarna är något lägre och ska även här innehålla lokaler. Längs de smala lokalgatorna behålls i huvudsak takfotsnivån från torget och beroende på nivåskillnader trappas husen upp mot den yttre högre skalan med ytterligare en takvåning eller att gatans lutning medför att ytterligare en våning ryms under takfotsnivån.

Bostadskvarteren är slutna med relativt stora gårdar och formar tydliga gaturum och platser. Som ett komplement till de stora parkerna och för att balansera den täta bebyggelsestrukturen skapas ett mindre torg ("kvarterstorget") i korsningen av de smala lokalgatorna centralt mellan bostadskvarteren. Torget är främst tänkt som en lugnare, mindre bullrig och mer exklusiv

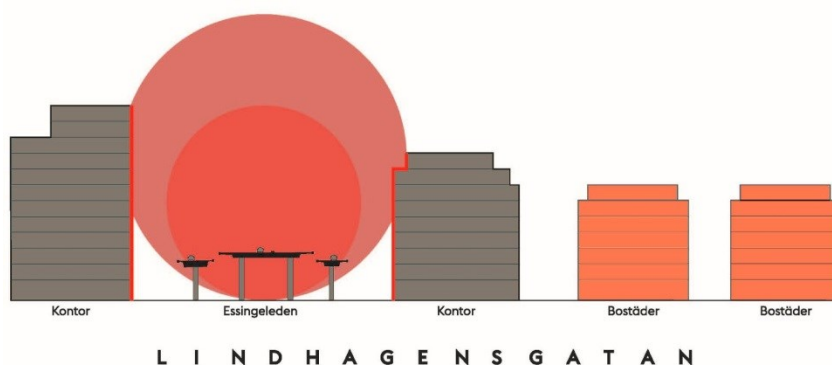
plats i kontrast till de mer livfulla gatumiljöerna samt idrottsplatsen runt bostadskvarteren.

Hotellkvarteret (Kvarter 5)

Centralt i planområdet bildas ett mindre trekantigt kvarter i övergången mellan bostadskvarteren och kontorskvarteret mot Essingeleden. Kvarteret utgör en viktig nod i bebyggelsestrukturen och består av en byggnad, som totalt reser sig åtta våningar där de två översta våningarna delvis dras in för att möta intilliggande bebyggelses skala.

Kontorskvarteren (kvarter 6 och 8)

Kontorskvarteren har mot Lindhagensgatan och Långa gatan en skala som förhåller sig till närliggande kvarter i gatumiljön. Mot Essingeleden trappas volymerna upp för att utgöra ett bättre skydd mot trafikens störningar för bakomliggande bebyggelse samt möta den mer storskaliga stadsmiljön utmed leden. Kvarter 8 har ett mer framträdande och representativt läge i stadsrummet och är en central punkt i stadsdelen, vid entrén från Essingeleden. Kvarteret har därför en mer monumental volym, som delvis är högre än bebyggelsen övriga delar i planområdet och blir ett landmärke. Höjden begränsas dock här av riksintresset Bromma flygplats.



Stadsbyggnadsprincip för skyddande kontorsbebyggelse

Idrottshall (kvarter 7)

Idrottshallsbyggnaden utgör också del av den skyddande bebyggelsen mot Essingeleden, men är på grund av sitt innehåll något lägre än omgivande bebyggelse. För att komma upp i höjd och för att få en publik bottenvåning mot torget placeras själva hallarna på ett övre plan.

Gestaltungsprinciper

Värdena i stadsmiljön i planområdet kommer förutom markens anordnande till stor del att präglas av husens arkitektoniska utformning. Till planbeskrivningen hör ett gestaltungsprogram som förtydligar detaljplanens intentioner avseende gestaltning av bebyggelsen och allmän plats. Gestaltungsprogrammet är utarbetat gemensamt av staden och byggherrar och redovisar en gemensam, mellan parterna överenskommen ambitionsnivå inför projektets fortsatta bearbetning. I gestaltungsprogrammet redovisas gestaltungsprinciper som gäller för allmän plats och de enskilda husen mer ingående och ska därför läsas parallellt med denna planbeskrivning.

Generellt eftersträvas en modern bebyggelse med en variation inom ramen för stenstadens klassiska grammatik i gestaltningen av kvarteren och bebyggelsen får i huvudsak en tydlig indelning med en förhöjd bottenvåning, mellandel och takvåning. Nedan beskrivs planförslagets generella gestaltungsprinciper och kvarterens gestaltning kortfattat. I gestaltungsprogrammet redovisas gestaltungsprinciper och gestaltningen för de enskilda husen mer ingående och detaljerat.

Indelning av kvarter

Bostadskvarteren är relativt stora och för att uppnå en variation i kvarterens gestaltning har kvarteren gestaltungsmissigt delats in i flera sammanbyggda hus. Även det stora kontorskvarteret i kvarter 6 delas upp i olika hus för att bättre samspele med stadsmiljön. För att uppnå ytterligare variation ritas dessutom husen i varje bostadskvarter av två olika arkitektkonor. Husen förhåller sig till det offentliga rummet huset möter och har en tydlig egen gestalt, som samtidigt är i harmoni med omkringliggande byggnader och bidrar till stadsmiljön som helhet.

Idrottshallen, Hotellkvarteret och kontorshuset i Kvarter 8, triangeltomten föreslås dock med hänsyn till kvarterens storlek, innehåll och läge få byggnader med enhetlig gestaltning. Dessa byggnader skiljer sig också på olika sätt från sin omgivning i gestaltning och volym.

Bottenvåningar

Bottenvåningar är den delen av en byggnad vars innehåll och arkitektoniska gestaltning mest påverkar gatumiljön och stadslivet. Bottenvåningarna ska mot gator och torg ha en publik karaktär och stärka den urbana miljö som eftersträvas i området.

Bottenvåning ska därför här utformas med stor omsorg i detaljer och materialval med hög kvalitet, relief och struktur.

Bottenvåningarna är förhöjda och höjden varierar beroende på byggnadens skala och gestaltning samt markens lutning. Entréer vänds mot gatan och artikuleras för att bjuda besökare in i huset. Något indragna entréer kan underlätta en tillgänglig entré och skapar en hybridzon/mötesplats i gaturummet.

Planområdets centrala läge ger relativt goda förutsättningar för publika lokaler i bottenvåningen. Mot de större gatorna och torgen ställer detaljplanen krav på att utöver entréer till trapphus, utrymmen för cykelparkering och miljörum ska bottenvåningen innehålla lokaler för centrumändamål. Här reglerar också detaljplanen lägsta sockelhöjd, vilket innebär att bottenvåningen ska vara tydlig markerad med högre höjd och avvikande karaktär i förhållande till övriga våningar, men behöver inte markeras med annat material. Där bottenvåningens höjd medger entresolplan får detta utföras utöver angivet våningsantal.

Längs de smala lokalgatorna får bottenvåningarna innehålla både bostäder och lokaler, men ska fortfarande utföras med stor omsorg. Mot Essingeleden utformas bottenvåningar och dess innehåll för att ej uppmuntra till stadigvarande vistelse i området närmast leden.

Tak/Takvåningar

Då bostadshusens upplevda skala från gatan till stor del motsvaras av fasadhöjden upp till en tydlig takfot får husen (undantaget idrottshallen och kontorshuset på kv 8) därutöver en till två takvåningar, som i mindre utsträckning påverkar upplevelsen av omgivande stadsrum. Den grundläggande gestaltungsprincipen för takvåningarna är att stäva efter sammanhållna kvarter med ett ”varierat taklandskap” utan stora höjdvariationer.

Takfoten markeras tydligt och i kvarterens hörn är takvåningen i huvudsak tydligt indragen utan gavlar. Takvåning/takvåningar ska vara tydligt indragna från fasadliv eller ligga i takfallet ovan tydlig takfotslinje. Undantaget är bostadshuset mot idrottsplatsen där takvåningarna i kvarterens hörn får gavlar. Frontespiser och takkupor placerade i takfallet, tydligt tillbakadragna från fasadliv, får förekomma. Räcken placeras indragna. Installationer och tekniska utrymmen ska inrymmas inom byggnadsvolymen.

Mindre installationer ska placeras så att de inte är synliga från gatan.

Balkonger

Den eftersträlvade innerstadsmiljön med en hög exploatering och trånga gatumått innebär begränsningar vid utformningen av balkonger mot allmän plats. Generellt är den grundläggande principen att balkonger i huvudsak finns mot gård och inte mot allmän plats. När balkonger finns mot allmän plats ska de vara av stor betydelse för husets gestaltning och ta hänsyn till det offentliga rummet. Mot slottsparkens och idrottsplatsens stora parkrum får bostadskvarteren fasader där stora balkonger utgör en betydande del av gestaltningen. Även mot torg får husen ha balkonger. Dessa får maximalt kraga ut 1 m från fasadliv och ska utföras med omsorgsfullt utformade räcken för att bidra till den offentliga torgmiljön. Mot Lindhagensgatan tillåts inga utskjutande balkonger i linje med tidigare framtagna stadsbyggnadsprinciper för bebyggelse längs gatan. Mot övriga gator får grunda balkonger (s.k. stockholmsbalkonger), kraga ut maximalt 0,3 m där de är en betydande del av fasadens gestaltning med t ex reliefverkan. Utanpåliggande balkonger mot allmän plats får inte glasas in, undantaget bullerskyddsåtgärd.

Material och kulör

Material och kulör ska medvetet förhålla sig till stenstadens material- och kulörpalett och ta upp den klassiska stenstadens fastighetsvisa rytmisering och varierade färgskala. I det fortsatta arbetet med gestaltungsprogrammet kommer bl a fasadmaterial och färgsättning stämmas av mer noggrant mellan projekten och preciseras i slutlig planhandling.

Elementskarvar

Bestämmelse finns på plankartan om att elementskarvar inte får vara synliga. Syftet är att skapa arkitektur med hög kvalité lika den klassiska stenstaden som berikar gaturummet. Med inte synliga avses att elementskarvar ska underordnas den övergripande fasadgestaltningen. Inga synliga fogar mellan prefabricerade element tillåts och eventuella elementskarvar ska hanteras medvetet och tydligt ingå som en gestaltungsidé.

Ny bebyggelse

Kvarter 1: Bostäder, centrumändamål

Kvarteret har ett exponerat läge i stadsdelen och vänder sin “framsida” mot Elersvägen och Nordenflychtsvägen, där den blir en del av bebyggelsefronten mot slottsparken och idrottsplatsen. Totalt delas kvarteret upp i fyra olika hus, vilka ges olika uttryck som speglar dess olika lägen. Från den lilla lokalgatan, till den större Nordenflychtsvägen, från den utblickande och öppna fasaden mot IP till den lite mindre och lokala skalan mot torget.

I den södra delen är husen genomgående putsade med en varierad kulörsättning och där balkongerna är viktiga för gestaltningen och utförs i perforerad plåt. I den norra delen har huset vid torget en fasad i ljust tegel, med en tydlig horisontell känsla som förstärks av de långa längsgående balkongerna.



*Förslag på nytt bostadshus (kvarter 1), vy från korsningen Elersvägen/
Nordenflychtsvägen (Fojab Arkitekter)*



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 1), vy från Kvarterstorget (AIX Arkitekter)

Kvarter 2: Bostäder, centrumändamål

Belägen i hörnet av de större gatorna Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen är kvarteret på många sätt en viktig knutpunkt. Med den kraftiga avfasningen av kvarteret, som speglar det som sker på andra sidan Nordenflychtsvägen skapas ett storslaget rum i hörnan. Torghuset ligger även i söderläge, vilket ger det goda förutsättningar att utgöra en aktiv och levande del av torget.



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 2), vy från Lindhagensgatan (Tengbom)



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 2), vy från Kvarterstorget (Enter Arkitektur)

Kvarteret delas upp i sju kvartersdelar där varje del betraktas som ett eget hus. Gemensamt för hela kvarterets gestaltning är den dämpade färgpaletten. I den norra delen hämtar fasaderna uttryck från de klassiska bostadsfasaderna på Kungsholmen. Husen skiljer sig åt genom olika takutformningar, materialstrukturer samt accentmaterial och färger. I den södra delen har husen en distinkt indelning i kulörer men en liknande behandling av fasaderna. Fasadmaterialen består i huvudsak av tegel och puts och de har alla indragna takvåningar som är klädda i plåt.

Kvarter 3: Bostäder, förskola, centrumändamål

Kvarteret ligger i hörnet mot Lindhagensgatan och Långa gatan och är det största av de fyra bostadskvarteren. Tegel och puts är genomgående material inom kvarteret. I kvarterets norra del ingår en förskola med åtta avdelningar i två våningar mot Vertikalen och Lindhagensgatan. I huset mot kvarterstorget, i den södra delen, finns även ett LSS-boende med sex stycken lägenheter.

Bostadshuset i den norra delen har utformats som en samlad volym i tegel, rik på detaljer och upptar halva kvarteret. Form, gestaltning och materialval syftar till att ge en samtida tolkning av Stockholms stenstad men också kommunicera med den närmaste befintliga bebyggelsen och dess mer industriella karaktär.



Förslag på nytt bostadshus inklusive förskola (kvarter 3), vy från Lindhagensgatan (Belatchew Arkitekter)

Den södra kvartersdelen delas upp i fem olika hus. Bebyggelsen som vetter mot torget och väster får en lägre skala och en enkel rytmisk fasad. Längs Lars Forsells gata terrasseras bebyggelsen för att anpassas till gatans skala. Utmed Långa gatan harmonierar de tre bostadshusen i skala och höjd med kontorshusen på andra sidan gatan.



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 3), vy från Kvarterstorget (Brunnberg & Forshed Arkitektkontor)

Kvarter 4: Bostäder, centrumändamål

Kvarteret ligger i hörnan av Elersvägen och idrottsgränd. Likt kvarter 1 är den södra sidan del av bebyggelsefronten mot slottsparken och idrottsplatsen. Mässingsfärgad plåt är ett sammanhängande material för hela kvarteret och detta används i olika utsträckning.

Huset mot söder har en gestaltning inspirerad av idrottsplatsens läktarbyggnad ritad av Paul Hedqvist. Takvåningen är indragen mot IP och har ett kraftigt utskjutande pulpettak med pelare i takterrassens framkant. Mot Vertikalen och Idrottsgränd kommer takvåning fram och skapar ett tydligt gavelmotiv. I en stor portik med en generös läktartrappa skapas en sydvänd mötesplats med utblick över parken och idrottsplatsen. Portiken ger en visuell koppling från gården till det gröna aktivitetsstråk som idrottsplatsen är en del av.

I den norra delen speglas karaktär och materialval utifrån placering i kvarteret och hur de betraktas från gaturummet. Varje hus i kvarteret ges ett eget uttryck men med ett formspråk som binder dem samman. Materialen som används är i huvudsak tegel, plåt och natursten.



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 4), vy från Kvarterstorget (ÅWL Arkitekter)



Förslag på nytt bostadshus (kvarter 4), vy från idrottsplatsen (Alessandro Ripellino Arkitekter)

Kvarter 5: Hotellet

Kvarteret ligger centralt i planområdet. I detta läge möter varje sida olika rum; Långa gatan med det stora kontorskvarteret i öst, den mindre gränden mot bostadsbebyggelsen i nordväst samt parkfronten i söder. Byggnaden bildar en viktig nod i bebyggelsestrukturen och utgör en övergång mellan kontoren och bostadsbebyggelsen.

Kvarteret består av en triangelformad byggnad med rundade hörn, som får ett starkt arkitektoniskt enhetligt uttryck och en fasadbehandling som skiljer sig från övrig bebyggelse, med stora delar som är uppglasade. Bottenvåningen följer gatornas olika lutningar och dess transparens, med entréer och lokaler mot både Långa gatan och Elersvägen ger liv till gatan. Totalt reser sig byggnaden åtta våningar, där de två översta delvis bryter sig fria från övriga husets form och bildar takterrasser i delar av våningsplanen.



Förslag på hotellbyggnad (till vänster) och kontorsbyggnad (till höger), vy från Långa gatan (Brunnberg & Forshed Arkitektkontor)

Kvarter 6: Kontorskvarteret

Kontorskvarteret utformas som tre huvudsakliga volymer – tre byggnader – förenade i en sammanhängande bottenvåning. Mellan volymerna finns upphöjda gårdar för att bryta upp skalan och förbättra solljusinsläppet i byggnader och på gatan. Mot Essingeleden skyddas dessa gårdar och den bakomliggande bebyggelsen av stora glaspartier, så att hela komplexet får en kontinuerlig skyddande fasad mot motorvägen. Längst med Långa gatan möter kontorsbebyggelsen stadslivet och bottenvåningarna levandegörs med lokaler i bottenvåningarna, som ger service till boende och arbetande i området.

Bebyggelsen relaterar till sin omgivning och uppförs i sex till nio våningar ovan mark, något högre än bostadskvarteren för att kunna ha den skyddande effekt som eftersträvas. Skalan har sin utgångspunkt i kringliggande bebyggelse, som Centrum Lindhagen och kontorsbebyggelsen i Lindhagensterrassen. En stor publik entré förläggs i korsningen med Lars Forsells gata, som visuellt kopplar genom bostadskvarteren, kvarterstorget och vidare till vattnet, i vilken gatan avslutas i väster. Det är viktigt att byggnaderna gestaltningsmässigt förhåller sig till de olika förhållandena i området för att sammanlänka de olika strukturerna och förbättra sambanden inom stadsdelen.

Fasader och volymer ges egna identiteter och uttryck inom gemensamma ramar såsom skala, rytm, transparens, tyngd och materialval. Basen i designuttrycket är stramt och skulpturalt.

Fönstersättningen gestaltas som ”hål i mur” med en genomtänkt relation mellan öppet och slutet. Materialen som används är huvudsak tegel, natursten, glas och metall.



Förslag på kontorsbyggnader i kvarter 6 till vänster och kvarter 8 till höger, vy från Essingeleden (Brunnberg & Forshed Arkitektkontor)

Kvarter 7: Idrottshallarna

Idrottshallarna utgör också del av den skyddande bebyggelsen mot Essingeleden, men är på grund av sitt innehåll något lägre. Byggnaden sträcker sig i en utdragen form längs en brant del av Långa gatan och vid korsningen med Elersvägen vinklar fasaden upp sig mot det torg som skapas där. Mot gata och torg utförs bottenvåningen med stora glaspartier, som delvis är indragna mot torget för att på så sätt erbjuda regn- och vindskydd. Från torget går gång- och cykelvägen under Essingeleden och här ger de uppglasade partier liv åt den förhållandevis trånga passagen. Bottenvåningen mot trafikleden är även den försedd med stora fönster mot upplagsytor och natur. De öppna ytorna disponeras med lager och verkstadsytor som serverar Kungsholmens utomhusidrottsanläggningar. I övrigt har byggnadens övre delar en genomgående sluten fasad i förzinkad stålplåt och med några få välplacerade fönsterpartier.



Förslag på idrottshall och idrottstorget, vy från Långa gatan (Vida Arkitektkontor)

Kvarter 8: Triangeltomten, kontor

Öster om Essingeleden ges den planerade kontorsbebyggelsen en mer framträdande och representativ roll i stadsrummet, såväl från gaturummet som från motorvägen. Bebyggelsen tillåts vara högre än övriga delar i planområdet och uppstår som en mer monumental volym. I och med dess läge, mitt i infrastrukturlandskapet blir byggnaden synlig från längre håll, som fondmotiv för Essingeleden söderifrån och Lindhagensgatan från sydöst.

Den stora triangulära tomten ger en byggnad med ett stort fotavtryck, men genom att dela in byggnaden i olika volymer bryts skalan ner och kan bättre knyta an till omgivningen. Byggnaden uppförs i 6-11 våningar och reser sig i höjd mot Essingeleden i väster vilket också bidrar till att skärma av trafiken mot Lindhagensgatan och de bostäder som finns där idag. Mot Lindhagensgatan trappas byggnaden ner för att möta den befintliga bebyggelsens höjder. Volymen går ner som mest i den sydöstra delen och får på så sätt en tydlig relation till Kellgrensgatans låga smalhus från 40-talet.

Fasaden består av keramiskt material i en grön ton och får en tydlig vertikal indelning. I entréplanet avslutas de vertikala linjerna med en övergång till en bågform och skapar indragna entréer ger även väderskydd och generös yta att vistas på längs gatan. Uptill återfinns en liknande bågform och byggnadens hörn accentueras ytterligare genom att de lyfts upp och ger byggnaden ett tydligt avslut. Mellan de vertikala linjerna veckar

sig fasaden inåt, vilket skapar variation och skuggspel när man rör sig längst byggnaden.



*Förslag på kontorshus på triangeltomten, vy från korsningen
Lindhagensgatan/ Kellgrensgatan (Fojab Arkitekter)*

Parkeringsgarage

Längst Lindhagensgatans södra sida föreslås ett allmänt parkeringsgarage under Essingeledens bro. På motsatt sida av gatan finns idag ett liknande sådant parkeringshus. Under motorvägen får stadigvarande vistelse inte förekomma, men det är samtidigt viktigt att passagen levandegörs och fungerar som en kontinuerlig del av stadsrummet. För att åstadkomma detta utformas parkeringshuset med egna fasader och entréer som ger något till gaturummet.

Passagen under bron får inte bli ett långt avbrott, som kan upplevas som obefolkat och otryggt. Ljussättning och olika former av dekorationer är ytterligare faktorer som kan bidra till att göra platsen mer intressant och tillgänglig.



*Förslag på parkeringsgarage under Essingeleden, vy från Lindhagensgatan
(Wählin Arkitekter)*

Kristinebergs idrottsplats (IP)

Inom området för Kristinebergs IP föreslås ett nytt förråd för materiel och förvaring kopplat till driften av idrottsplatsen. Denna orienterar sig i parallell linje med slottet och uppförs i souterräng sydöst om läktaren, där taket binds samman med bakomliggande parkmark. Fasaden går i betong och knyter an till de stödmurar som finns i direkt anslutning till förrådet.



Förslag på ny förrådsbyggnad vid Kristinebergs IP (Cedervall Arkitekter)

Torg och parker

Kvarterstorget

Det centrala kvarterstorget som planeras mellan bostadskvarteren blir ett komplement till de stora parkerna i området. Platsen är främst tänkt som en kvalité för boende i kvarteren, men platsen har även potential att få besökare från exempelvis närliggande arbetsplatser. Torget utformas med en sammanhållen hårdgjord yta i vilken trafikslagen inte skiljs åt genom trottoarkanter eller annorlunda markbeläggning. Genom markbeläggnings mönster, trädplantering och torgets möblering kommer dock biltrafiken att styras, för att skapa möjligheter till uteserveringar och plats för vistelse i närheten av husen och dess lokaler. Visionen är att skapa en intim plats för vistelse och möten med inslag av grönska, det är tänkt att vara en något gömd oas i den täta kvartersstrukturen.



Kvarterstorget, vy mot söder (SWECO Architects)

Idrottstorget

Idrottstorget utgör en entréplats till det västra kontorskvarterets sydligaste hus och idrottshallen, men är också ett länkande stadsrum där flera viktiga stråk möts. Torget ligger i slutet av det aktivitetsstråk som löper längs Elersvägen från Kristinebergs strandpark.

Det gång- och cykelstråk som går under Essingeleden in mot centrala Kungsholmen och Stadshagens tunnelbana har också sin koppling till denna punkt där även det nord-sydliga stråket längs

Långa gatan går förbi. Torgets markbeläggning spannar över Långa gatan – vars körbana smalnar av i detta läge – och länkar torget till slottsparken samt dämpar farten förbi torget.

Kristinebergs slottspark - Ekparken

I och med exploateringen av västra Kungsholmen utvecklas Kristinebergs slottspark. Med den tillkommande bebyggelsen får parken en tydligare innerstadskaraktär med en stadsfront i öster, och blir tillgänglig för nya användare. Parken består av fem parkdelar med olika karaktär, där delar av Ekparken ingår i planområdet för Hornsbergskvarteren. Inom planområdets del skapas en ny park med aktivitetstema mellan Kristinebergs idrottsplats och den planerade idrottshallen, som binder ihop parken med det aktivitetsstråk som löper längs hela Elersvägen. De nya kopplingar som skapas genom parken blir också viktiga genvägar från Hornsbergskvarteren till bland annat tunnelbana, cykelstråk och skola.



Ekparken, vy från Elersvägen (Nivå Landskapsarkitektur)

Övriga platser

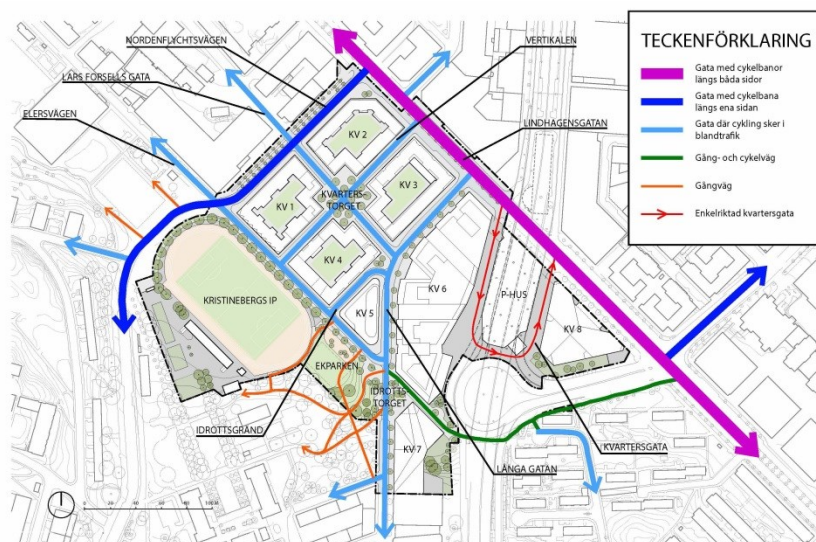
Genom gatornas sträckning och husens lägen bildas ytterligare mindre platsbildningar. Grönskan och möbleringen i dessa kan vara av samma typ som på torget. Dessa ytor kan också vara möjliga platser för t ex placering av konstverk.

Gator och trafik

Gatunät

Den befintliga gatustrukturen, med Lindhagensgatan, Lars Forsells gata, Elersvägen och Nordenflychtsvägen ger tillsammans med den planerade Långa gatan förutsättningarna för

planens föreslagna kvartersstruktur. Bebyggelsen i planområdet har en stadsmässig karaktär med en variation inom ramen för stenstadens klassiska grammatik. Den täta bebyggelsen balanseras med en omsorgsfull utformning av gaturum, platser och parker av hög kvalitet.



Gatustruktur

Lindhagensgatan är stadsdelens pulsåder som förbinder stadsutvecklingsområdet med de centrala delarna av Kungsholmen. I och med utvecklingen av Nordvästra Kungsholmen har Lindhagensgatan utvecklats och rustats upp. Stadslivet har fått ett lyft genom ny bebyggelse med en allt större andel lokaler och verksamheter i bottenvåningarna. Dock är utvecklingen än så länge framförallt koncentrerad till gatans norra sida, medan den södra sidan idag är mer otillgänglig och präglas av slutenhet. Den mer slutna södra sidan av gatan får genom denna detaljplan ny bebyggelse och nya tvärförbindelser i form av Långgatan och Vertikalen. Tillsammans med den befintliga Nordenflychtsvägen öppnar de upp för ökade flöden och ger en tydligare orienterbarhet inom området. Långgatan kopplar även vidare till Hjalmar Söderbergs väg och planerad bebyggelse kring Kristinebergs slott, söder om planområdet. Tillsammans med denna skapar planen en ny inramning av Kristinebergs slottspark.

Lars Forsells gata och Elersvägen förlängs och ger planområdet fler kopplingar till vattnet. Där Lars Forsells gata korsar Vertikalen öppnar strukturen upp sig och skapar ett torg mellan bostadskvarteren. Elersvägen utgör gränsen mellan bebyggelse och park. Parksidan utvecklas till ett sammanhängande

aktivitetsstråk som löper från vattnet upp till det planerade torget vid idrottshallarna. I Elersvägens förlängning kopplar gång- och cykelväg vidare till befintlig passage under Essingeleden. Idrottsgränd utgör en kort gata som kopplar ihop Långa gatan och Elersvägen samt knyter an till det finmaskiga stråk som går genom parken.

Gång- och cykeltrafik

Samtliga allmänna gator inom området kommer att ha gångbanor med en minsta bredd på 2,5 meter, där 2,25 meter är själva gångbanan och 0,25 meter är möbleringsfritt mot fasad.

Kvarterstorget kommer att vara tillåtet för biltrafik på de gåendes villkor. I huvudsak kommer den fordonstrafik som passerar torget att utgöra angöringstrafik, då garage är placerade i anslutning till omkringliggande gator. Inom planområdet kommer det att finnas gångbanor av god kvalitet på vardera sidan av samtliga lokalgator.

Inom området kommer cykling att vara hänvisad till blandtrafik, då alla gator utgörs av lokalgator med hastighetsbegränsningen 30 km/h. Anslutningarna av lokalgator till Nordenflychtsvägen och Lindhagensgatan är föreslagna att utformas med genomgående cykelbanor. Det är viktigt att korsningspunkter utformas på ett trafiksäkert sätt med hastighetsdämpande åtgärder.



Utbyggd gång- och cykelväg, vy mot trafikplats Kristineberg (Nivå Landskapsarkitektur)

Cykling längs Långa gatan i blandtrafik kommer att vara ett alternativ till Nordenflychtsvägen för cyklister till och från det klassificerade pendlingsstråket längs Drottningholmsvägen. En gång- och cykelväg under den nya trafikplatsen länkar planområdet med områdena öster om Essingeleden.

Tillgänglighet

Alla gator är tillgänglighetsanpassade med maximalt 5 % lutning, förutom en mindre del längs Elersvägen närmast Ekiparken. Där tillgängligheten inte uppfylls finns ett tillgänglighetsanpassat alternativ i närheten.

Tillgängligheten till bebyggelsen inom planområdet är god framför allt möjligheten att anlägga parkeringsplatser för rörelsehindrade i entrénära lägen.

Boendeparkering

Planförslaget medför att gatorna i området primärt ska användas för trafik i rörelse och angöring till fastigheterna. Markparkering kommer inte att möjliggöras annat än för att tillgodose parkeringsmöjligheter för rörelsehindrade och korttids-uppställning. Byggnadernas behov av parkering ska hanteras i nya och befintliga garage inom kvartersmark.

Bilparkering anordnas i garage under respektive bostadskvarter. Intentionen är att all bilparkering ska kunna hanteras inom respektive fastighet. Även möjligheten till parkeringsköp finns i Stockholm Parkerings angränsande anläggningar.

Det lägesbaserade parkeringstalet för bil i området är 0,35 parkeringsplatser per lägenhet. När utrymme för besöksparkering inkluderas blir det projektspecifika parkeringstalet 0,39 parkeringsplatser per lägenhet, i enlighet med vad som framgår i ”Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad”.

Parkeringstalet för bil är förhållandevis lågt för såväl bostäder som verksamheter. För boende har förutsättningarna bedömts som goda för att kunna bo och leva på platsen utan att uppleva krav på att äga en egen bil.

Garageutfartars lokalisering och utformning ska ske beaktande negativ påverkan på gatumiljön och fotgängares rörelsebehov.

Stadens riktlinjer för parkering medger en justering av parkeringstalet (uppåt eller nedåt) med hänsyn till lägenhetsstorlekar. Osäkerheter inom byggnadernas lägenhetssammansättningar medför att eventuell rabatt eller påslag på parkeringstalet baserat på lägenhetsstorlekar behöver hanteras i ett senare skede och under förutsättningar att mobilitetstjänster för gröna parkeringstal har vidtagits.

Gröna parkeringstal

Enligt Stockholms stads riktlinjer kan fastighetsägare tillämpa Gröna parkeringstal i syfte att underlätta för boende att avstå från egen ägd bil. Områdets förutsättningar och beräknad utbudsnivå av bilparkering har medfört motiv för att implementera mobilitetsåtgärder i planområdet och påverka parkeringstalet nedåt. Ambitionsnivån för området är att genom mobilitetsåtgärder möjliggöra en 20 % reduktion av parkeringsutbudet.

Planförslaget utgår därmed från att 0,31 bilparkeringsplatser kan anordnas per lägenhet inom området under förutsättning att byggherrarna genomför följande mobilitetsåtgärder:

- Subventionerad tillgång till bilpoolsbilar, med dedikerade platser inom området, i minst fem år.
- Kvalitativa cykelparkeringslösningar med dedikerade platser för boende, särskilda utrymmen för lastcyklar och möjlighet till enklare reparationer inom respektive fastighet.
- Subventionerad cykelpool inklusive elassisterade lastcyklar, cykelkärror och elcyklar.
- Startpaket för boende inklusive information om resandealternativ och subventionerat månadskort för kollektivtrafik.

Byggherrarna avser vidare att till bostadsköpare och hyresgäster särskilt informera om förutsättningarna för resande i området samt att anordna minst en marknadsföringsinsats kring mobilitetstjänsterna före och efter inflyttning.

Allmänna parkeringsgarage

Stockholm parkering har en befintlig anläggning med cirka 160 bilparkeringsplatser på Strandbergsgatan 2, cirka 200 meter från bostäderna. Planförslaget inkluderar möjligheten för Stockholm parkering att uppföra en ny parkeringsanläggning med offentligt

tillgängliga parkeringsplatser under Essingeleden, sydväst om Lindhagensgatan. Förutsättningar medges att under kort eller längre tid hyra en parkeringsplats i någon av Stockholms Parkerings anläggningar.

Bilparkering kontor

Parkeringsstalet för parkering vid kontor och hotell är enligt planförslaget 7 bilparkeringsplatser per 1 000 kvm BTA. För en exploatering om 9 500 kvm hotell i kvarter 5 och 67 500 kvm kontorsverksamhet i kvarter 6 medför det ett parkeringsutbud på totalt 539 bilparkeringsplatser. För kontor, hotell och handel syftar det förhållandevis låga parkeringstalet till att begränsa tillgång till parkering och minska andelen bilresor till arbetsplatserna.

Parkering för kvarter 5 och 6 avses uppföras som garageparkering i två plan. Förutsättningarna för att binda samman parkeringsanläggningarna och komplettera med ytterligare parkeringsplatser under Långa gatan utreds. Utredning pågår även avseende om (en del av) anläggningen ska kunna vara offentligt tillgänglig.

Cykelparkering

Cykelparkering för bostäder inom området ska anordnas på ett sådant sätt att de upplevs som väl utformade, trygga, säkra, enkla att använda och tillräckliga i antal. Parkering för cykel ska anordnas på kvartersmark och vara lättillgängliga för såväl boende som besökare. Föreslagna lösningar medför att cykelparkeringar i huvudsak lokaliseras inomhus på entréplan, i källare och på gårdar. All cykelparkering ska ha ram-ställ eller möjlighet till låsta utrymmen samt följa stadens riktlinjer avseende utformning och placering.

Inom planområdet ska 3 cykelparkeringsplatser per 100 kvm ljus BTA anordnas i syfte att tillgodose förväntad efterfrågan. För de 851 planerade lägenheterna motsvarar det sammantaget 2 300 cykelparkeringsplatser.

Cykelparkering för anställda och verksamma ska anordnas inomhus, i anslutning till entréer och nära hissar. I direkt anslutning ska det finnas omklädningsrum med dusch och möjlighet till förvaring av ombyteskläder.

Besökande cyklister ställer normalt krav på att kunna parkera i direkt anslutning till cykelvägar och inom en radie av 25 meter från målpunkten där så är möjligt. Cykelparkeringsplatser för verksamheternas besökare ska vara lättillgängliga, väl synliga, i direkt anslutning till entréerna. Parkering för besökare ska primärt anordnas på kvartersmark, vilket framförallt kommer att behöva ske inom byggnaderna. För att möjliggöra markparkering i anslutning till fastigheterna kan utrymme i viss mån behöva tillgodoses på allmän platsmark.

För detaljplanen ska ett parkeringstal om 10 cykelparkeringsplatser per 1 000 kvm ljus BTA kontor tillämpas och vara 7,5 platser på 1 000 kvm ljus BTA för hotell och publika verksamheter. Det motsvarar för kontorshuset 655 cykelparkeringsplatser och för hotellfastigheten cirka 70 platser.

Teknisk försörjning

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele, och el finns framdragna i anslutning till området. Ledningssamordning pågår mellan staden och ledningsägarna.

Vattenförsörjning, spillvatten

Området förses med vatten genom rundmatning av två stycken V800 vattenledningar. Dessa kommer från Lovöns vattenverk och Norsborgs vattenverk. VA- och spillvattenledningar finns i Lindhagensgatan. Vattenserviser från planområdet kan anslutas till befintligt ledningsnät. För spillvatten föreslås att befintlig trycksatt ledning i Lindhagensgatan används.

El/Tele

El-, tele- och optoledningar finns i Lindhagensgatan. Tillkommande bebyggelse kan försörjas från befintligt nät samt kompletteras med nya ledningar. Inom planområdet finns behov av två nya elnätsstationer (markerade med E på plankartan).

Energiförsörjning

Byggnaderna kan försörjas via bergvärme och solvärme. Tak kan förses med solceller eller solfångare som producerar dels elektricitet och dels varmvatten till fastigheterna. Överskott från varmvattnet kan lagras och användas då det finns värmebehov. Därutöver finns ledningar för fjärrvärme och fjärrkyla i Lindhagensgatan. Tillkommande bebyggelse kan anslutas till befintliga ledningar.

Avfallshantering

En sopsugsterminal kommer att anläggas under Essingeleden och där ska avfallet samlas in i containrar inne i terminalbyggnaden. Terminalen kommer att försörja både Hornsbergskvarteren och planerade bostäder och lokaler i detaljplanen Kristinebergs slott 5 m.fl. Terminal samt ledningar utanför kvartersmark kommer att ägas gemensamt av fastighetsägarna.

Sopsugssystemet samlar tre avfallsslag:

- Restavfall
- organiskt avfall och
- ett förpackningsslag alternativt returpapper (tidningar).

Både hushåll och verksamheter kommer att anslutas till systemet som byggs med 400 mm-rör ända in på kvartersmark. För restauranger och storhushåll ska andra insamlingssystem väljas för det organiska avfallet, t.ex. matavfallsquav eller kärl.

På kvartersmark kommer inkast att inrättas för de tre avfallsslagen. Verksamhetsutövare planeras ha större inkast än hushållen för att kunna slänga säckar som rymmer upp till 60 liter.

Miljörum ska finnas för hushållens övriga förpackningsslag/tidningar, mindre elavfall samt eventuellt farligt avfall. I miljörummen ska även mindre grovavfall kunna slängas i kärl eftersom det inte finns plats för tillfälligt ståendes containrar på kvartersmark. Verksamhetsutövare kommer antingen ha tillgång till miljörum alternativt ha utrymme i de egna lokalerna för kärl då förpackningar och returpapper också ska kunna sorteras ut.

Räddningstjänst

Planförslaget beaktar behovet av framkomlighet och uppställningsplats för brandkårens räddningsfordon och övriga servicefordon. Avståndet mellan räddningstjänstens fordon och punkten för räddningsinsats ska vara maximalt 50 meter. Föreslagna byggnader kan nås via allmänna gator eller kvartersgator. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (1987) 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Störningar och risker

Transporter av farligt gods

Planområdet är lokaliserat till en, från risksynpunkt, utsatt plats med hänsyn till att planerad bebyggelse ligger i nära anslutning till Essingeleden som är klassad som en primär transportled för farligt gods. Transporter av farligt gods till lokala målpunkter på Kungsholmen förekommer även på Kellgrensgatan som utgör av- och påfartsväg till Essingeleden samt på Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen som går igenom planområdet. En detaljerad riskanalys för detaljplanen har gjorts (*Riskutredning avseende människors säkerhet och hälsa, detaljplan Hornsbergskvarteren, RiskTec Projektledning, 2017*). Riskutredningen omfattar bedömning avseende individrisk och samhällsrisknivå. Vid hantering av samhällsrisk inkluderas befintlig bebyggelse i analysen, tillsammans med nytillkommande bebyggelse.

Vad gäller transportriskerna på Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen samt Kellgrensgatan så innebär de trafikala förutsättningarna (låg hastighet och låg risk för våldsamma kollisioner) samt det relativt lilla transportarbetet att riskerna förknippade med farligt godsolyckor är ringa. Detta åskådliggörs av redogjorda individriskprofiler som tydliggör att acceptabla risknivåer kan förväntas i den direkta närheten av transportlederna. Transportriskerna på Essingeleden har åskådliggjorts ha en betydande påverkan på risksituationen i omgivningen.

Essingeleden går delvis på bro, ca 10 meter över marknivån invid planområdet och utgör idag en av Sveriges mest trafikerade vägar med ca 100 000 fordon/dygn enligt mätningar från 2009. Andelen tung trafik utgör ca 9-10 %. I höjd med studerat område är vägen utförd som motorväg med tre filer i varje riktning. De båda körriktningarna är åtskilda av en barriär. Den skyltade hastigheten förbi aktuellt område är 70 km/tim. Essingeleden är försedd med avåkningsräcken vilka ska förhindra ett fordon att lämna vägen.

Länsstyrelsen har beslutat att ge Norra länken, delen under Hagastaden, tunnelkategori B med ett undantag om transporter av ADR-klass 2 klassificeringskoderna F, TF och TFC. Detta innebär att samtliga transporter, utöver transport av brandfarlig gas, som vid olycka kan generera en mycket stor explosion förbjuds genom Hagatunnlarna och även på aktuell sträcka av Essingeleden förbi planområdet.

Hur den framtida situationen kommer att se ut på Essingeleden är svårt att bedöma eftersom transportstrukturen troligtvis kommer att förändras i och med nya trafiklösningar. Det pågår flera projekt för att minska genomfartstrafiken av farligt gods inom Stockholm, varvid byggandet av Förbifart Stockholm betraktas som den mest betydande. Den förväntade avlastning av tung genomfartstrafik som Förbifart Stockholm kan förväntas medföra kommer med stor sannolikhet leda till en betydande minskning av farligt godstransporter på Essingeleden. Riskexponeringen från Essingeleden kan således förväntas minska i framtiden sett till dagens situation.

Essingeledens funktion som genomfartsled och nationellt viktig infrastruktur-länk innebär att flera olika typer av transporter av farligt gods kan förväntas, vilket innebär komplexa förutsättningar för riskhantering. Risknivån utmed Essingeleden har konstaterats vara relativt hög och riskreducerande åtgärder bedöms vara nödvändiga för att möjliggöra ny bebyggelse närmast vägen. Den största risken är förknippad med transporter av drivmedel, vilket främst påverkar det närmsta området runt leden. Risk för större påverkansområden runt vägen är primärt förknippade med explosionsförlopp som kan uppstå i samband med olycka involverande utsläpp av brännbar gas.

Analys av explosionsförlopp inom tätbebyggda områden är ytterst komplex och är förknippat med stora osäkerheter. För att

minimera osäkerheterna i riskutredningen och för att identifiera hur ett erforderligt skydd kan skapas mot explosion på Essingeleden har en fördjupad konsekvensanalys av potentiella explosionsförlopp (Nordvästra Kungsholmen – Konsekvensbedömning med avseende på explosion, Johansson, M., 2017) på Essingeleden tagits fram.

Riskhänsyn vid fysisk planering intill farligt godsleder.

Typ av bebyggelse	Avstånd
Bebyggelsefritt	25 m
Tät kontorsbebyggelse	40 m
Sammanhållen bostadsbebyggelse	75 m
Personintensiv verksamhet	75 m

Av Länsstyrelsen i Stockholms län rekommenderade skyddsavstånd till infrastruktur med transporter av farligt gods.

Enligt länsstyrelsen ska möjliga risker studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla. De angivna skyddsavstånden anger det minsta avstånd som bör hållas mellan bebyggelse och riskobjekt. Avsteg kan göras om risknivån bedöms som låg eller om man genom att tillämpa säkerhetshöjande åtgärder kan sänka risknivån.

Risikanalysen har fastställt att ett antal skyddsåtgärder är nödvändiga för att säkerställa godtagbara risknivåer:

- Byggnader ska placeras minst 25 m från Essingeledens huvudkörbanors vägkant och minst 15 meter från av-/påfartsramperna.
- Parkeringsgarage under Essingeleden ska utformas så att ett fortskridande ras av översta bjälklaget inte tillåts uppstå vid explosion motsvarande karakteristiska tryck och impulstätheter, enligt figur 15.
- Området utomhus mellan byggnader och Essingeleden samt tillhörande av-/påfartsramper ska utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Byggnader som planeras närmast Essingeleden, kv.6, kv.7 samt kv. 8 ska utformas med följande byggnadstekniska åtgärder:

- Fasader mot Essingeleden, av-/påfartsramper samt Lindhagensgatan ska utföras i obrännbart material, glaspartier i fasad ska utformas för att klara en temperatur om 600 °C under minst 10 minuters tid.

- Huvudentréer ska placeras mot trygg sida, d.v.s. mot sida som inte vetter mot Essingeleden. Alternativa utrymningsvägar får planeras mot Essingeleden.
- Byggnaders fasader som vetter mot Essingeleden ska utformas ”tät” för att motstå karakteristiska tryck och impulstätheter, enligt figur 14.
- Byggnaders bärande stommar ska utformas för att förhindra fortskridande ras vid explosion motsvarande karakteristiska tryck och impulstätheter, enligt figur 14.
- Glaspartier i fasad som vetter mot Essingeleden ska inom 50 meter från vägbanan utformas i explosionsresistent klass ER 1 enligt EN 13541.
- Byggnader ska utformas med friskluftsintag på trygg sida, d.v.s mot sida bort från Essingeleden.

Byggnader som planeras bakom första radens bebyggelse ska utformas med friskluftsintag på trygg sida, d.v.s mot sida bort från Essingeleden. Eventuella springventiler i fasad mot Essingeleden accepteras.

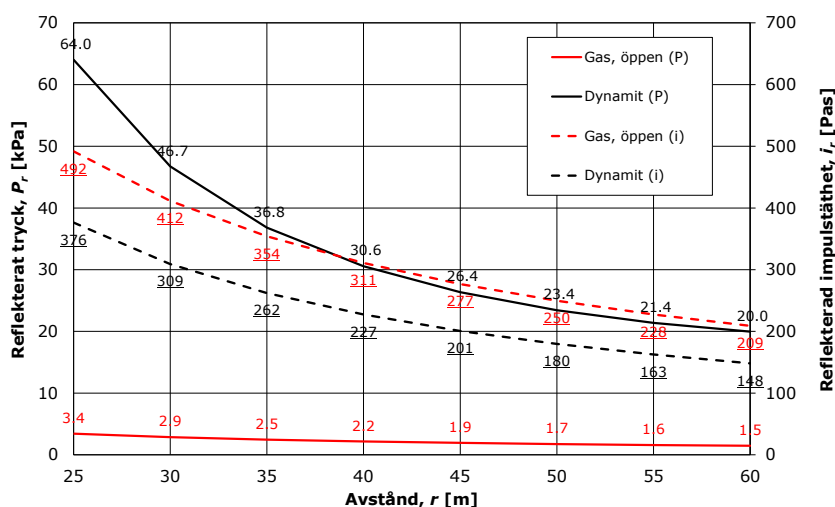
Mot bakgrund av att en pölbrand på Lindhagensgatan kan ge upphov till allvarliga konsekvenser i omgivningen bör säkerhetshöjande åtgärder vidtas så långt som rimligt möjligt. Med anledning av detta ges nedan förslag på säkerhetshöjande åtgärder för ny bebyggelse inom studerat område som bedöms motiverade utifrån ett kostnad-/nyttoperspektiv.

Åtgärder utmed Nordenflychtsvägen gäller från Lindhagensgatan fram till in-/utfart till Octapharma. För kv. 1 gäller således enbart åtgärder inom 25 meter från infarten till Octapharma.

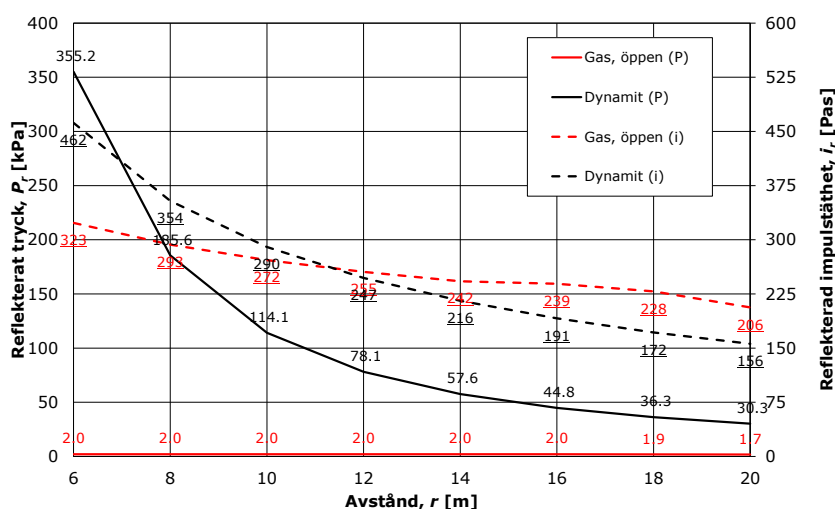
- Områden utomhus mellan Lindhagensgatan/Nordenflychtsvägen och planerad bebyggelse ska inte utföras så att de uppmuntrar till omfattande stadigvarande vistelse (ex. större torgytor, lekplatser, förskolegård etc.).
- Fasader som vetter mot Lindhagensgatan/Nordenflychtsvägen ska utföras i obrännbart material, glaspartier i dessa fasader ska utformas för att klara en temperatur om 600 °C under minst 10 minuters tid.
- Svårutrymda verksamheter (ex. förskola och äldreboende) som planeras med yttervägg mot Lindhagensgatan eller Nordenflychtsvägen utförs med glaspartier i fasad motsvarande lägst brandteknisk klass EI 30.

- Byggnader som ligger utmed Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen ska utföras med en alternativ utrymningsväg bort från dessa gator.

Mindre brännbara detaljer accepteras i fasader som ska utföras i obrännbart material så länge avsett skydd mot brandspridning inte påverkas.



Figur 14. Resultater tryck (P) och impulstäthet (i), vid reflekterad stötvåg, för olika lastkällor samt varierande avstånd. Aktuella lastvärden anges i figuren.



Figur 15. Resultater tryck (P) och impulstäthet (i), vid oreflekerad stötvåg, för last mot P-hus för olika lastkällor samt varierande avstånd. Aktuella lastvärden anges i figuren.

Länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd för kontorsbyggnader intill farligt godsleder är 40 m. Genomförd riskutredning påvisar att den riskreducerande effekt som erhålls av att flytta byggnaderna 5-15 meter längre från Essingeleden

medför en mycket liten positiv effekt på den sammanvägda risknivån inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det skydd som föreslås i planen motsvarar det skydd som ytterligare 5-15 m skyddszon skulle innebära och dessutom innebär ett ökat skydd för områden bakom tillkommande bebyggelse ifråga.

Med hänsyn till förväntad riskbild efter implementering av de omfattande skyddsåtgärderna, samt att föreslagen markanvändning även innebär ett skydd och en förbättring av säkerheten på bakomvarande mark, anser stadsbyggnadskontoret att detaljplanen har hanterat den förhöjda risknivån och att den är tolerabel med hänsyn till den samhällsnytta, värden och kvaliteter som detaljplanen medför.

Essingeleden

Föreslaget nytt parkeringshus innebär att brandrisker och ett hot mot trafiksystemets tillgänglighet tillförs platsen. Norr om aktuellt planområde finns idag två öppna garage placerade rakt under Essingeleden. En förutsättning för att möjliggöra det nya parkeringshuset har varit att minska den totala riskbilden för Essingeleden vid brand i underliggande garage. Analys av potentiella skyddsåtgärder som säkerställer att Essingeleden ges ett tillfredställande skydd mot påverkan vid brand inom garagen har utförts i en separat utredning (Brandskyddslaget 2017-03-17). För att sänka den totala riskbilden rekommenderas att såväl befintliga samt planerat parkeringshus förses med en automatisk vattensprinkleranläggning i övre planen samt att pelare förses med en flam-/strålningsskyddande skärm i form av exempelvis en svept, lätt demonterbar plåt. Den enhetliga skyddslösningen för samtliga garage kommer att regleras i separat avtal mellan garageoperatör/staden och Trafikverket.

Bromma flygplats

Risker för tredje man förknippade med flygtrafiken har studerats inom ramen för det pågående arbetet med riksintressepreciseringen för Bromma flygplats. Risken för att ett flygplanshaveri skulle påverka planförslaget bedöms i detta arbete som mycket liten. Närheten till Bromma flygplats bedöms därför ej innebära krav på riskhänsyn vid exploatering inom området annat än genom att följa de krav på hinderfria ytor som Transportstyrelsen kräver.

Markföroreningar

Konstaterade föroreningar bedöms inte utgöra någon uppenbar spridningsrisk till omgivande fastigheter, Ulvsundaviken eller utgöra någon hälsorisk för människor som vistas på fastigheten. Spridningsrisken av föroreningar inom/från området bedöms som låg, dels pga. de mäktiga lerlagren i området, dels pga. ett begränsat grundvattenflöde (begränsad infiltration) då samtliga ej bebyggda ytor är hårdgjorda med asfalt. Ingen tydlig spridning av föroreningar har påvisats. Ingen påvisad spridning av föroreningar har skett från bussgarageverksamheten inomhus till underliggande jordlager. Utförda undersökningar bedöms ge en god översiktlig bild av föroreningssituationen i området.

En undersökning visar att föroreningar av kreosot (PAH) förekommer i fyllningen i ett avgränsat område öster om Essingeleden. Inga tecken finns på att föroreningen trängt ned i leran. Kreosotföroreningar binds relativt hårt i marken och området är hårdgjort med asfalt, spridningsrisken bedöms därmed som låg. Sannolikt har fyllningsmassorna varit förorenade då de placerats i detta område. Inga kända historiska förorenade verksamheter har förekommit i området.

Övriga undersökta delområden visar på låga halter av föroreningar, generellt under riktvärde för känslig markanvändning.

Tidigare utredningar inom bussdepåområdet visar på två mindre områden med oljeföroreningar, dels lokalt i sprickor och friktionsjord i leran mellan den södra delen av bussgaragen och verkstadsbyggnaden, dels oljeförorenat grundvatten kring dieselcisterner.

Spill och mindre läckage av olja har i huvudsak fångats upp av betongbjälklaget i byggnaderna, dvs. ingen omfattande spridning har ägt rum som kan förklara de tidigare påträffade oljeföroreningarna i den södra delen av bussgaragen och verkstadsbyggnaden.

Oljeföroreningen vid dieselcisternerna bedöms även vara lokal. Anledningen till detta är att uppföljande kontroller av grundvattnet kring föroreningen inte visat på någon spridning av oljan.

Den samlade bedömningen är att marken inom bussdepåområdet kan åtgärdas i samband med exploateringen av fastigheten.

En översiktlig bedömning av förorenad markvolym inom triangeltomten där kreosot påträffats har grovt uppskattats till 11000 m³, vilket baserats på en area om 7300 kvm och ett snittdjup för förorenad fyllning om 1,5 m.

Föroreningar har påträffats och därmed ska tillsynsmyndigheten upplysas om detta, enligt miljölagstiftningen. Innan sanerings/ efterbehandlingsåtgärder genomförs ska anmälan om efterbehandling lämnas till tillsynsmyndigheten

Buller

Genom det aktuella området stäcker sig den mycket hårt trafikerade Essingeleden. En förutsättning för bostadsbebyggelsen är att höga byggnader (kontorshus och idrottshallar) uppförs mellan Essingeleden och bostadshusen för att fungera som en bullerskärm.

Utöver vägtrafikbuller kommer den planerade bostadsbebyggelsen även påverkas av buller från Kristinebergs idrottsplats, Octapharmas industrianläggning och övrigt industribuller samt flygtrafik.

I tidigare genomförd förstudie av bullerpåverkan i området konstaterades att det är en nödvändighet att uppföra bostadskvarteren som slutna bebyggelse och att lägenheternas planlösningar måste vara väl genomtänkta med hänsyn till bullersituationen. I förstudien rekommenderades även genomgående lägenheter för de mest bullerutsatta lägena.

Resultatet av bullerberäkningarna, vad avser vägtrafikbuller, visar generellt på höga ljudnivåer på fasad. Merparten av lägenheterna kommer dock få tillgång till ljuddämpad sida mot innergård och därmed uppfylls riktvärdena. För ett fåtal lägenheter, främst hörnlägenheter, där detta inte varit möjligt, har istället ljuddämpad sida åstadkommits genom en speciallösning med indrag av balkonger, tätt räcke, absorbenter i balkongtak och delvis inglasning. Vidare kommer samtliga lägenheter få tillgång till gemensam uteplats på innergård där riktvärdena uppfylls. Utöver detta förutsätts som kompensationsåtgärd för höga ljudnivåer på de mest utsatta fasaderna ljudklass B, vilket innebär högre krav på fasadisolering.

Beträffande bullerpåverkan från Kristinebergs IP, har beräkningar av ljudspridningen utförts av aktiviteter som bedömts vara karaktäristiska för det framtida nyttjandet av idrottsplatsen. Resultaten av beräkningarna visar att periodvis kommer kvarter 1 och 4 utsättas för ljudnivåer högre än Boverkets riktvärde på fasad. I och med vetskapen om detta har ansträngningar gjorts för att utföra åtgärder som leder till att byggnaderna bulleranpassas (högre krav på ljudisolering och att sovrummen orienteras mot innergård) samt ge bästa möjliga ljudmiljö i området.

Resultaten av utförda beräkningar av buller från Octapharmas anläggning och övriga industribullerkällor i omgivningarna (kylmedelkylare etc.) visar att gällande riktvärden uppfylls.

Några åtgärder är inte heller nödvändiga att göra med hänsyn till buller från flygtrafik eftersom de planerade bostadsbyggnaderna kommer vara belägna utanför influensområdet för flygbuller.

En jämförelse mellan resultaten av utförda beräkningar för nuläge och av situationen efter uppförandet av planerad bebyggelse i detaljplaneområdet och närområdet, visar på lägre ljudnivåer i det sistnämnda beräkningsfallet. Exempelvis förväntas delar av Kristinebergs IP och Uggleparken (belägen i sydvästra delen av detaljplaneområdet) få ljudnivåer som är uppmot 5 dBA lägre.

Luftkvalitet, partiklar

En luftkvalitetsutredning samt spridningsberäkningar har utförts. Spridningsberäkningar har genomförts för år 2030 då detaljplanen förväntas vara klar för inflyttning. Beräkningarna visar att det främst är trafiken på Essingeleden som har lokal påverkan på luftkvaliteten inom planområdet och det är även främst byggnaderna utmed Essingeleden som riskerar att skapa gaturum med förhöjda partikelhalter.

De spridningsberäkningar som har utförts i ett utbyggnads-scenario för detaljplan för Hornsbergskvarteren visar att miljökvalitetsnormerna innehålls på omkringliggande gator där människor kommer att röra sig inom detaljplanen. Däremot riskerar miljökvalitetsnormerna att överskridas på eller i direkt anslutning till Essingeleden. Miljökvalitetsnormerna gäller generellt där människor kan uppehålla sig men inte på körbanan eller i direkt anslutning till vägbanan längs större vägar, förutsatt att inte människor rör sig där. Eftersom Essingeleden går i ett

upphöjt läge förbi planområdet och endast resenärer befinner sig på körbanan bör inte miljö kvalitetsnormerna beaktas där.

Den framtida trenden för partikelhalter (som PM10) i Stockholm beror till stor del på dubbdäcksanvändningen. I de utförda spridningsberäkningarna har andelen trafik som använder dubbdäck ansatts till 55 %. Prognosen för direktutsläpp av partiklar från fordons avgaser, som främst består av PM2,5-fraktionen, är att de minskar i framtiden med modernare bilar.

En av de största orsakerna till att trenden med minskande utsläpp av kväveoxider från fordon har stannat upp på senare år är att andelen dieselfordon i fordonsparken har ökat. Utsläppen av kväveoxider från dieselmotorer är generellt högre än från bensindrivna fordon.

För att minimera risken med höga haltnivåer i de nya byggnaderna inom planområdet så bör hänsyn tas till hur uteluftsintag och ventilation placeras. Detta är framförallt viktigt för de byggnader som ligger närmast Essingeleden.

Även växtlighet kan planteras inom planområdet som utöver trivsselfaktorn även kan fungera som naturliga luftrenare.

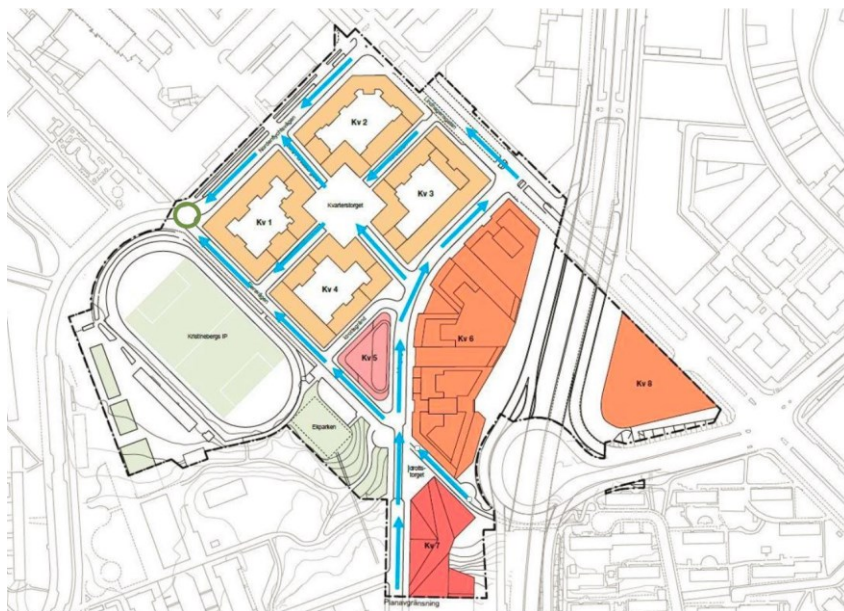
Sammanfattningsvis bedöms luftkvaliteten av partiklar och kvävedioxid vara acceptabel för exploatering inom planområdet Hornsberg och miljö kvalitetsnormer bedöms innehållas längs med de gator där människor kommer att röra sig. Prognosen är också att utsläppen från trafiken kommer att minska i framtiden vilket innebär att luftkvaliteten kommer att förbättras inom planområdet.

Dagvatten

I och med ombyggnationen ersätts stora sammanhängande hårdgjorda ytor med kvarter med låg avrinningskoefficient, lokalgator och torg med trädgröpar och skelettjorlar.

Planområdet kommer fortsatt avvattnas mot ledning D600 i Nordenflychtsvägen. Anslutningen från Essingeledens av-/påfart kommer behöva kopplas av från planområdet då vägen byggs om. Områdets höjdsättning skapar inga instängda områden.

Avrinningsområde för sekundär avledning ändras inte och hårdgöringsgraden ökar inte. Planens byggnation bedöms därför inte ha en förvärrande effekt på konsekvenser av skyfallsflöden.



Blå pilar visar yttlig flödesriktning. Grön cirkel visar läge för anslutningspunkt till ledning D600 i Nordenflychtsvägen (SWECO Environments).

Kvartersmark

Inom kvarteren ansvarar byggherrarna för att komma ner till avrinningskoefficient 0,25. Detta kan inom kvarter 1-4 åstadkommas genom en hög andel grönyta på innergårdar, gröna tak, att takvatten leds in mot växtbäddar med fördröjningszon på innergårdar eller magasin under gårdsyta. Gröna lösningar föredras då dessa även har en renande effekt på dagvattnet. För kvarter 5, 6 och 8 kan förutom gröna tak också takterasser anläggas dit dagvatten från taken kan ledas mot växtbäddar med god fördröjningskapacitet. För kvarter 7 kan gröna tak anläggas, och takvattnet kan utnyttjas för att bevattna ekarna i grönytan öster om kvarteret.

Allmän plats

I Långa Gatan anläggs trädtrader med dämmen där dagvatten från gata, gång- och cykelbanor kan fördröjas och renas. Trädtrader kan med fördel fyllas med kross och biokol för att uppnå en god infiltrationsförmåga som möjliggör fördröjning. Biokolen har även en god renande effekt på dagvattnet. På kvarterstorget planeras trädplanteringar med skelettjordar i vardera hörn av torget. På gatorna in mot Kvarterstorget utreds möjlighet att placera krossmagasin under mark för att skapa ytterligare

fördröjningsvolym. Dagvatten från idrottstorget leds via trädgropar mot Ekparken. Möjligheten att placera ett fördröjningsmagasin under spontanidrottsplatsen i Ekparken dit dagvatten kan ledas via brunnar för fördrojning utreds.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Ulvsundasjön.

Dagvatten från planområdet ska fördröjas och tas om hand inom planområdet så mycket som möjligt innan avledning sker till den kombinerade avloppsledningen i Nordenflychtvägen. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

En mer utförlig dagvattenutredning kommer att tas fram i fortsatt planarbete. Utredningen ska visa att exploateringen av området inte leder till att Mälaren-Ulvsundasjön belastas med föroreningar från planområdet i sådan utsträckning att normerna riskerar att inte kunna följas.

Stadsbild

Den föreslagna bebyggelsestrukturen, med varierad skala, tydligt avgränsade boendemiljöer, sammanhängande gatu- och platsstruktur, gröna rum och kopplingar mot omgivningen bedöms utgöra ett positivt bidrag till stadsbilden i Hornsberg. Planen är ett viktigt led i att fylla den lucka i stadsrummet som existerar på platsen och den helhetskomposition som den framväxande stadsdelen eftersträvar.

Skalförändringen och den ökade tätheten i den planerade stadsstrukturen bidrar till att binda ihop Lindhagensgatan och ansluter till den bebyggelse som vuxit fram i Hornsberg under senare år. Fler och tydligare kopplingar, framförallt i nord-sydlig riktning, skapas av den nya gatustrukturen. Detta bidrar till en mer integrerad stadsdel och förbättrar rörelsen mellan områden. Genom att området i stor utsträckning blandar flera funktioner bedöms stadslivet bli mer levande, med en god rörelse av människor, under större delar av dygnet. Bebyggelsen mot Essingeleden bidrar även till att området i större utsträckning skyddas mot riskkällor samt att motorvägens storskaliga intryck relativt till bebyggelsen minskar.

Planförslaget möjliggör attraktiva och levande stadsmiljöer i anslutning till befintlig bebyggelse samt sätter förutsättningar för en fortsatt komplettering med ny bebyggelse i närområdet. Planförslaget följer visionen för Nordvästra Kungsholmen som genom fortsatt stadsmässig förtätning tydligare kopplas ihop med den klassiska stenstaden och innerstadens stadsliv.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Hela Hornsbergsdepåområdet och dess bebyggelse kommer att rivas, för att ge plats åt planförslaget. Depåanläggningen är utpekad av Stockholms stadsmuseum och har tillskrivits ett ”visst kulturhistoriskt värde”. Stadsbyggnadskontoret anser dock att de värden som tillkommer när detaljplanen förverkligas överstiger de värden som den befintliga anläggningen besitter. Den nuvarande funktionen är planerad att flytta och anläggningen ligger idag på en lägre nivå i förhållande till Lindhagensgatan och omgärdas av stängsel, vilket utgör en barriär i stadsrummet.

Byggnadernas exteriörer har genomgått flera förändringar de senaste decennierna och har bland annat fått ny taktäckning och i vissa fall även erhållit ny fasadbeklädnad. Detta framgår särskilt tydligt vad avser bussgaragens gavelfasader där de tidigare helglasade gavelpartierna delvis ersattes av plåtfasader på 1970-talet. Då sattes även de sågtandsformade taklanterninerna igen. Den i sen tid uppförda trafikexpeditionen, intill det södra bussgaraget sydöstra gavel, bidrar också till att bussgaragets tidigare öppna och luftiga arkitektoniska uttryck något har förvanskats. Vidare har nya portar, dörrar och fönster delvis ersatt äldre, vilket påverkat bussgaragens och tvätthallarnas exteriöra karaktär.

Kristinebergs idrottsplats kommer inte att påverkas i någon större utsträckning. Trädplanteringen bevaras till största del. Ny förrådsbyggnad tillkommer. Upprustningar kommer ske. Läktare och biljettkiosk skyddas i planen med planbestämmelser.

Naturmiljö

Kristinebergs slottsparks stora naturvärde finns i ekparken. De uråldriga ekarna har rötter i ett senmedeltida beteslandskap. Idag är områdets värde svårt att upptäcka bland upplag och bodar, men återställt med varsam hand kommer ekparken att bli en upplevelserik och ur ekologisk synpunkt omistlig del av parken.

Om gamla ekar måste avverkas inom området, eller närliggande exploateringsområden, kan ekstammar återbrukas och eventuellt monteras på storskaliga stativ. Ekstammar kan även återbrukas till lekelement placerade i naturmark, på skolgården eller på lekplatserna.

Ljusförhållanden

Från Kristinebergs idrottsplats finns risk för ljusstörningar för intilliggande bostadsbebyggelse. Idrottsplatsen har dock vissa ljuskrav. Stålkastare bör kunna riktas så att de inte stör oacceptabelt mycket. Frågan ska utredas vidare i fortsatt planarbete.

För bostadsbebyggelsen har solstudier tagits fram, midsommar kl 9, 12, 15 och 17 samt vårdagjämning kl 9 12 och 15.

Vårdagjämning



9.00

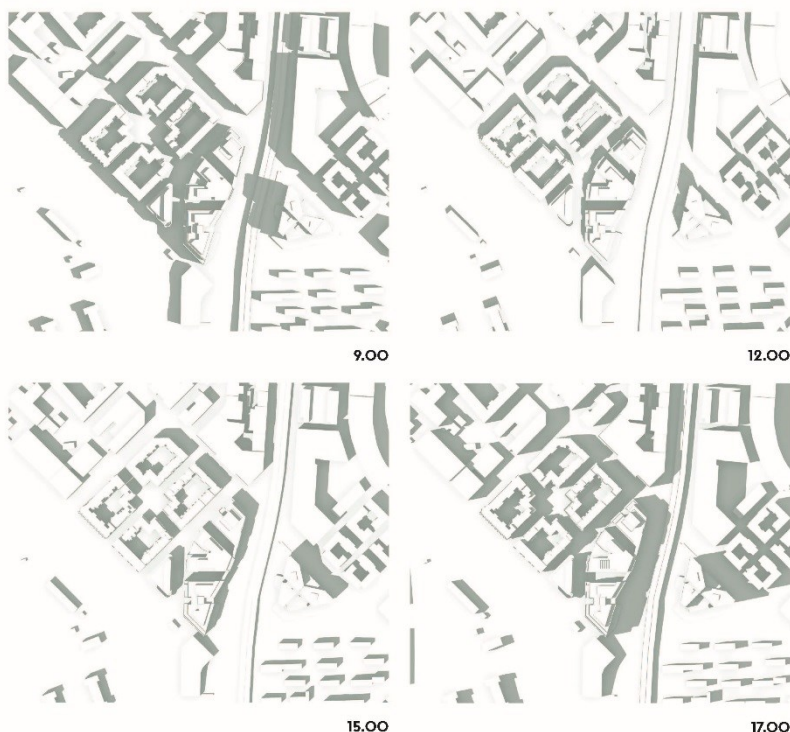


12.00



15.00

Midsommar



Solstudier midsommar och vårdagjämning (Tengbom)

Barnkonsekvenser

Området planeras som en utvidgning av den befintliga stadsstrukturen på Kungsholmen, som till stor del är så kallad stenstad, tätt bebyggda kvarter mellan gator i genomgående rutnät.

Områdets parktillgång bedöms vara tillfredsställande. Det finns idag stora gröna ytor inom och i anslutning till planområdet. Kristinebergs slottspark, Kristinebergs IP, Fredhällsparken, Stadshagsberget liksom Kristinebergs strandpark, Nelly Sachs park, Hornsbergs strandpark och Brovaktarparken och utgör viktiga befintliga rekreativa ytor.

En stor trafikled löper genom området, Essingeleden. Den är en barriär i staden och en källa till buller och emissioner. Den tillkommande kontorsbebyggelsen mot Essingeleden kommer att förbättra buller- och luftsituationen för de planerade bostadskvarteren och i Kristinebergs slottspark.

Att bygga ut stadsdelen efter den täta stenstadens modell anses skapa förutsättningar för ett rikt stadsliv och för ett minskat

behov av transporter. Modellen medför samtidigt begränsningar för mindre barns möjligheter att röra sig på egen hand. Gatorna som omgärdar kvarteren på samtliga sidor hindrar barn från att själva ta sig till sina lek- och vistelseplatser.

De kringbyggda och slutna gårdarna har dock fördelar. Gården är en känd och trygg miljö, barnen håller sig inom räckhåll och husen skyddar gården från buller. Gårdarna ska ha tillräckliga vistelseytor för lek och aktiviteter och får inte planeras alltför små och mörka. Detta förutsätter en rymlig och funktionsduglig gård. I ett av bostadskvarteren planeras en förskola, hela gården ska vara tillgänglig för barnen, även om en del av den måste hägnas in för de minsta barnen.

Den befintliga gång- och cykelpassagen under Essingeleden ska förbättras genom ökad orienterbarhet och trygghet.

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglov och bygganmälan.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

Exploateringskontoret ansvarar för upprättande av nödvändiga avtal och överenskommelser samt för utbyggnaden av allmän plats inom detaljplanen samt överlåtelse och tomträttsupplåtelse av mark.

Trafikkontoret (gator, torg) och stadsdelsförvaltningen (park) ansvarar för drift och underhåll av anläggningarna inom allmän platsmark.

Byggherrarna ansvarar för och bekostar uppförande, drift och skötsel av bebyggelse, anläggningar och utemiljöer på kvartersmark.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för de allmänna platserna inom planområdet. Trafikkontoret ansvarar för driften av gatumark och torg inom planområdet och Kungsholmens stadsdelsförvaltning för skötsel av parkmark.

Den planerade stationäras sopsuganläggningen avses inrättas som en gemensamhetsanläggning och fungera med en samfällighetsförening som huvudman.

Huvudman för allmänna va-ledningar, el och fjärrvärme är staden genom Stockholm Vatten AB respektive AB Fortum Distribution och AB Fortum Värme. Huvudman för data- och teleledningar är STOKAB och Telia.

Avtal

Genomförandet av detaljplanen regleras i överenskommelse om exploatering mellan staden och byggherrarna innan beslut om antagande av planförslaget. I överenskommelserna regleras markförsäljningar, fastighetsreglering, upplåtelser med tomträtt samt fördelning av ansvar vid genomförandet av detaljplanen.

Åtgärder i befintliga ledningsnät regleras i avtal mellan byggherrarna och ledningsägare för privat mark och mellan staden och ledningsägare för stadens mark. För ledningssamordning ansvarar Exploateringskontoret.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Pl. 943A, Pl. 1233, Pl. 1978, Pl. 6111, Pl. 6338 och Dp 2003-16067 helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Kristinebergs slott 3, 4 och 10, hela fastigheterna Kristinebergs slott 11, Kristineberg 1:3 och Kristineberg 1:7 samt delar av fastigheterna Stadshagen 1:1, Kristineberg 1:2, Kristineberg 1:4 samt del av fastigheten Alsiskan 1.

Kristinebergs slott 10 ägs av AB Storstockholms Lokaltrafik. Kristinebergs slott 3 och 11, Stadshagen 1:1, Kristineberg 1:2, 1:3, 1:4, 1:7 och Alsiskan 1, ägs av Stockholms kommun.

Kristinebergs slott 4 ägs av Stockholms kommun med Skolfastigheter i Stockholm SISAB som tomträttsinnehavare.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsningar mellan användningar inom kvartersmark och allmän plats. Planen möjliggör markanvändning för bostäder, centrumändamål, förskola, parkering, hotell, kontor, idrottsanläggning, elnätsstation och sopsugsterminal inom kvartersmark. På den allmänna platsmarken medges gata, torg, gång- och cykelväg, park och naturmark samt väg (genomfartstrafik på bro).

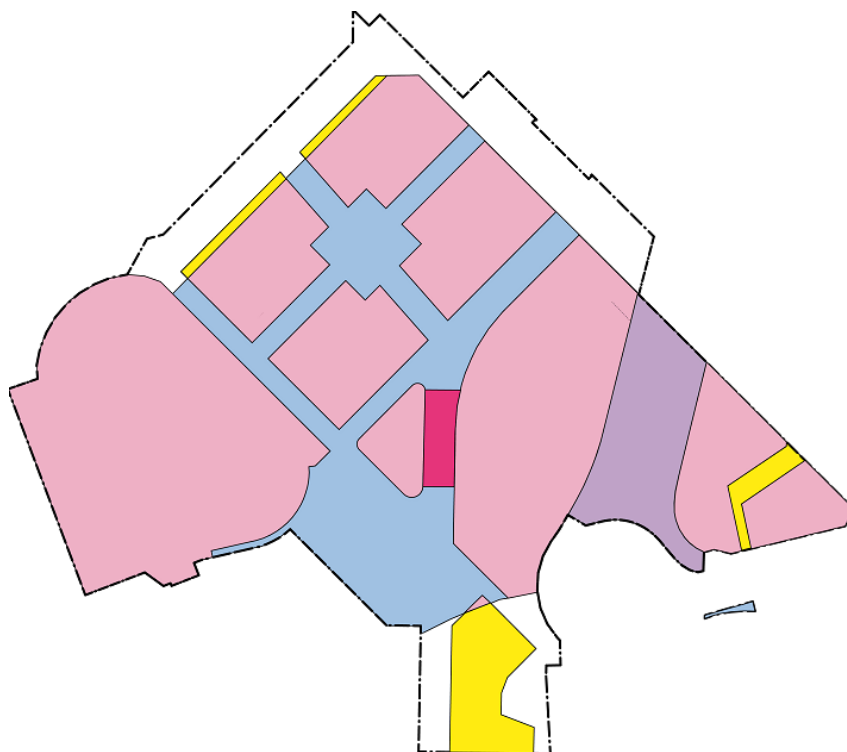
Fastighetsbildning

För planens genomförande krävs fastighetsbildning. Fastighetsbildning kan ske med detaljplanen som grund. Prövning av behov av rättigheter görs vid lantmäteriförättning.

Delar av fastigheterna Kristinebergs slott 3, 4, 10 och 11, Kristineberg 1:3, 1:4, 1:7 utlagda som kvartersmark för bostäder, centrumändamål, förskola, teknisk anläggning, parkering, hotell, kontor, idrottsanläggning ska utgöra flera separata fastigheter genom avstyckning och fastighetsreglering. Möjlighet till tredimensionell fastighetsbildning finns i vissa delar, prövning av lämplighet m.m. prövas av lantmäterimyndigheten vid lantmäteriförättning.

Område utlagt som kvartersmark med markanvändning "P2" (Parkering under vägbro) och "E2" (sopsugsterminal) ska fastighetsbildas genom tredimensionell fastighetsbildning och utgöra separata fastigheter.

Del av fastigheten Alsiskan 1 ska övergå från kvartersmark till allmän plats (gc-väg) och fastighetsregleras.



Figuren illustrerar ändringar av användning mellan kvartersmark och allmän platsmark.

Ljus rosa – fortsatt kvartersmark

Blå – mark som ändras från kvartersmark till allmän plats

Gul – mark som ändras från allmän plats till kvartersmark

Mörk rosa – kvartersmark som delvis ändras till allmän plats och delvis fortsätter att vara kvartersmark (bestämmelser i höjdled)

Lila – allmän platsmark som delvis ändras till kvartersmark och delvis fortsätter att vara allmän plats (bestämmelser i höjdled)

Vit – fortsatt allmän platsmark

Servitut och rättigheter

Rätten till att bibehålla och underhålla befintliga pelare för allmän vägbro (Essingeleden) inom den nybildade fastigheten för parkering "P2", kan säkras genom servitut (t1, t2 och t3).

Markreservat för allmän gångtrafik markeras med x-område på plankartan. Rättigheten kan säkras genom servitut.

Mark som enligt detaljplanen ska utgöra allmän plats kan kommunen lösa in med stöd av 6 kap. 13 § Plan- och bygglagen. Kommunen har också en inlösensskyldighet enligt 14 kap. 14 §. Avsikten och berörda fastighetsägare innan detaljplanen antas ska träffa avtal om marköverföringarna.

Inom planområdet finns ett flertal befintliga rättigheter (officialservitut, avtalsservitut, och gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter). Förändringar i dessa hanteras i samband med lantmäteriförrättningen.

Inom fastigheten Kristinebergs Slott 10 finns ett avtalsservitut för motortrafikled (IM2-69/1928.1) som avses vara kvar.

Markreservat för gemensam in- och utfart har avsatts (g1) för rätt för de tillkommande kontorsfastigheterna och parkeringsgaraget till utfart fram till allmän gata. Markreservat för gemensamma ledningar (g2) till sopsugsterminalen har avsatts. Rätten kan säkras genom inrättande av servitut eller gemensamhetsanläggning.

Fastighetsindelningsbestämmelser

Fastighetsindelningsbestämmelser saknas idag inom området.

Inrättande av fastighetsindelningsbestämmelser bedöms inte som nödvändigt. Fastighetsbildning kan ske med hjälp av detaljplanen.

Ekonomiska frågor

Stadens intäkter utgörs av det markvärde som skapas vid planläggningen. I markanvisningsavtalen har överenskommit att mark delvis ska säljas och delvis upplåtas med tomträtt.

Stadens kostnader utgörs av exploateringskostnader, vilket avser kostnader för utredning, projektering, vissa anslutningsavgifter, fastighetsbildning samt anläggning av gator och parker.

Stadens kostnader för exploateringen finansieras via exploateringskontorets investeringsbudget.

Vatten och avlopp

Stockholm Vatten AB ansvarar för utbyggnaden av VA-systemet efter överenskommelse med exploatörerna.

Byggherrarna svarar för eventuella anslutningsavgifter till tekniska ledningsnät för de blivande fastigheterna, bortsett från anslutning för de fastigheter vilka upplåts med tomträtt. För dessa svarar staden för VA-anslutningarna.

Anslutningspunkter för bostadskvarteren planeras i Lars Forssells gata och för övrig bebyggelse från Långa gatan respektive Lindhagensgatan.

Gatukostnader

Kostnader för ombyggnation av Nordenflychtsvägen svarar staden för.

Exploatörerna bekostar planarbetet, vilket regleras genom planavtal mellan stadsbyggnadskontoret och exploatörerna.

Ersättning vid markförvärv

Staden har tidigare förvärvat fastigheterna Kristineberg slott 10, Kristinebergs Slott 11 och Kristinebergs Slott 1:3 från SLL men ännu inte tillträtt marken.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetägarrens initiativ och bekostnad. Staden ansöker om fastighetsbildning hos Lantmäterimyndigheten.

El och tele m.m.

Ansaret för utbyggnad av de tekniska försörjningssystemen åvilar respektive leverantör. Behov av två nya elnätstationer finns för området. En placeras i kontorsbyggnad utmed Långa gatan och en placeras i Skanska Nya Hems kvarter.

Tekniska frågor

Vattenförsörjning, spillvatten, el, tele och värme

Ledningar för vatten, avlopp, fjärrvärme, tele, el och gas finns framdragna i anslutning till området. Ledningssamordning pågår mellan staden och ledningsägarna. Behov finns av två nya elnätstationer inom planområdet (markerade med E på plankartan).

Dagvatten

Dagvatten som alstras inom planområdet ska, enligt Stockholms stads dagvattenstrategi, lokalt omhändertas och infiltreras och fördröjas i möjligaste mån. Målsättningen för planområdet är att inte öka flödet jämfört med idag. Dagvattnet ska studeras vidare i fortsatt planarbete.

Sopsug

Bostadskvarteren kommer att anslutas till planerat sopsugssystem inom planområdet. Ledningar kommer att gå i kulvert genom kontorshuset till planerad sopsugsterminal under Essingeleden.

Störningar under byggtiden

En miljöplan ska tas fram av exploatörerna och staden som underlag för entreprenadarbetena. I miljöplanen ska bland annat regleras förebyggande miljöskyddsåtgärder under entreprenadarbetena.

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar 7 år efter det att planen vunnit laga kraft.