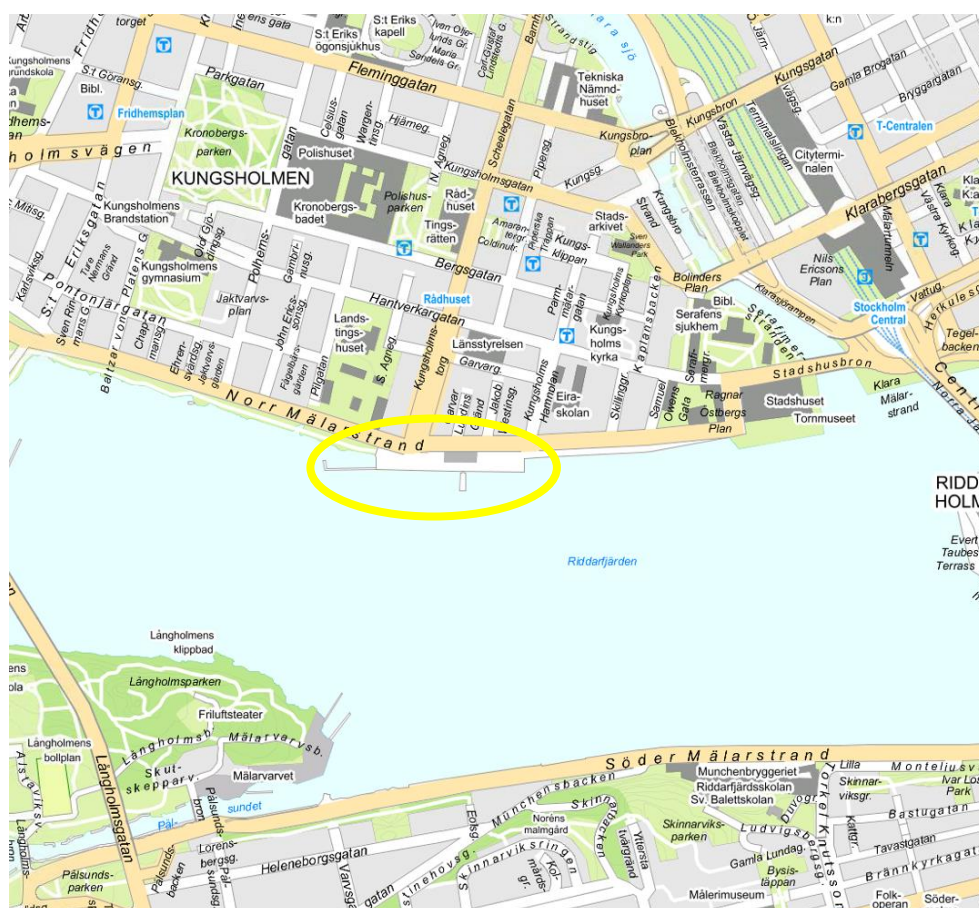


Planbeskrivning Detaljplan för Stuvaren 1 m.m i stadsdelen Kungsholmen, S-Dp 2011-17670



Planområdets läge.

Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Detaljplanen möjliggör för småbåtshamn och publik verksamhet med restaurang i angränsning till en mindre gästhamn. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand. Detaljplanen möjliggör också permanent förtöjning av fartyg med publik verksamhet vid kajen. Med publik verksamhet avses verksamheter som allmänheten har tillträde till och som ger rekreativa kvalitéer och attraktioner, som exempelvis restaurang, café, utställningslokal och museum. Detaljplanen bekräftar nuvarande användning i befintliga byggnader.

Platsen är en del av Norr Mälarstrands riksintresse för kultur- miljövärden och bebyggelsen ska därför hålla hög arkitektonisk kvalitet. Vyer från framträdande utsiktspunkter och platsens karaktär som stadens front samt ett publikt rum är viktiga aspekter att beakta i gestaltningen. Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader. Varaktigt placerade pontoner och fartyg i vatten bör begränsas för att värna vattenspegeln och utblickar mot vattnet. Byggnader och tekniska anläggningar ska hållas låga för att värna utblickar mot kajen och vattnet. Byggnader och tekniska anläggningar ska inte heller hindra fri passage längs kajkanten och ska utformas med hänsyn till platsens kulturhistoriskt värdefulla omgivning.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen medför att kajens planlagda användning ändras från kvartersmark för hamnändamål till allmän plats för kajändamål. Detaljplanen möjliggör för de befintliga verksamheterna (restaurang, drivmedelstation, handel) att ligga kvar och utvecklas på kajen vid Norr Mälarstrand samtidigt som kajen används som angränsnings- och tilläggs möjlighet för båtar och fartyg.

Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ges en mer attraktiv gestaltning. Mindre utbyggnader möjliggörs söderut så att byggnaden får en sammanhållen volym. Planen möjliggör också att drivmedelstationen kan utveckla verksamheten med en så kallad "sjömack" på en ponton vid kajen och anläggningar för att erbjuda biogas till både fordon och båtar. Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre

gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen.

Detaljplanen syftar till att säkra och förbättra allmänhetens tillgång till kajen samt möjliggöra fler sjönära aktiviteter och målpunkter utmed kajpromenaden. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholms torg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholms torgs centrala promenad ner till kajen.

Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader för att skapa en enhetlig bebyggelse och för att värna omgivande kulturhistorisk miljö och bevara utblickar mot vattnet.

Miljöbedömning

Miljöförvaltningen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan anta innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB. Miljöförvaltningen bedömer att transporter och dagvatten utgör de viktigaste miljöfrågorna att beakta i detaljplaneringen och att redovisa i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

Samråd	2:a kv 2015
Granskning	2:a kv 2019
Antagande	4:e kv 2019

Innehåll

Sammanfattning.....	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	3
Tidplan	3
Inledning	5
Handlingar	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	10
Natur	10
Geotekniska förhållanden	10
Hydrologiska förhållanden	10
Dagvatten	11
Befintlig bebyggelse	11
Landskapsbild/stadsbild	12
Kulturhistoriskt värdefull miljö	13
Kommersiell service	13
Gator och trafik	13
Störningar och risker	16
Planförslag	17
Ny bebyggelse	17
Park och vattenområden	20
Gator och trafik	21
Teknisk försörjning	24
Gestaltungsprinciper	27
Konsekvenser	33
Undersökning om betydande miljöpåverkan	33
Miljökvalitetsnormer för vatten	34
Landskapsbild/stadsbild	34
Kulturhistoriskt värdefull miljö	35
Riksintresse	35
Störningar och risker	36
Upphävande av strandskydd	40
Tillstånd för vattenverksamhet	43
Barnkonsekvenser	43
Tidplan	43
Genomförande	44
Organisatoriska frågor	44
Verkan på befintliga detaljplaner	44
Fastighetsrättsliga frågor	44
Ekonomiska frågor	45
Tekniska frågor	46
Genomförandetid	46

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

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

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Körspårsanalys av snötippning - Norr Mälarstrand* (Sweco, 2014-01-17)
- *Preems station Norr Mälarstrand, kompletterande utredning* (Brandskyddslaget, 2015-03-02)
- *Risikanalys för Preems station på Norr Mälarstrand inom del av kv. Stuvaren 1 mm* (Brandskyddslaget, 2017-04-07)
- *Marinarkeologisk rapport* (Statens maritima museer, 2017-05-24)
- *Dagvattenutredning* (Dämningsverket AB, 2018-08-23)
- *Trafikutredning för detaljplan Stuvaren* (Sweco, 2019-04-05)

Medverkande

Planen är framtagen av Andrew Blank, stadsbyggnadskontoret samt Ida-Maria Classon Frangos, stadsplanerare Landskapslaget AB. Planen har tagits fram i samarbete med Stockholms hamnar genom Louisa Åkerfeldt och Peder Weitoft, samt deras projektledare Yusuf Pektas från EttElva arkitekter. Stockholm hamnars arkitekt har varit Tengbom arkitekter. Dessutom har en representant från Preem och dennes arkitekt från Arkoo arkitekter AB samt Riddarfjärdens Marina och dennes arkitekt Andreas Martin-Löf medverkat. Kartingenjör är Katarina Eriksson.

Planens syfte och huvuddrag

Detaljplanen medför att kajens planlagda användning ändras från kvartersmark för hamnändamål till allmän plats för kajändamål. Detaljplanen möjliggör för de befintliga verksamheterna (restaurang, drivmedelstation, handel) att ligga kvar och utvecklas på kajen vid Norr Mälarstrand samtidigt som kajen används som angörings- och tilläggsmöjlighet för båtar och fartyg.

Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ges en mer attraktiv gestaltning. Mindre utbyggnader möjliggörs söderut så att byggnaden får en sammanhållen volym. Planen möjliggör också att drivmedelstationen kan utveckla verksamheten med en så kallad "sjömack" på en ponton vid kajen och anläggningar för att erbjuda biogas till både fordon och båtar. Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen.

Detaljplanen syftar till att säkra och förbättra allmänhetens tillgång till kajen samt möjliggöra fler sjönära aktiviteter och målpunkter utmed kajpromenaden. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholms torg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholms torgs centrala promenad ner till kajen.

Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader för att skapa en enhetlig bebyggelse och för att värna omgivande kulturhistorisk miljö och bevara utblickar mot vattnet.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet ligger på Kungsholmen vid Norr Mälarstrand och omfattar kajen och en del av vattenområdet. Planområdet är drygt 2 hektar stort.

Detaljplaneområdet omfattar fastigheten Stuvaren 1, inom vilken befintlig byggnad står, samt delar av fastigheterna Kungsholmen 2:2 (marken) och Kungsholmen 2:8 (vattenområdet).

Marken ägs av Stockholms stad och disponeras genom avtal av Stockholms Hamnar (Stockholms Hamn AB). Delar av marken upplåts till en restaurang med uteservering såväl på kajen som på en ponton i vattenrummet, samt till en drivmedelstation. Ett vattenområde väster om kajen upplåts till Riddarfjärdens marina.



Planområdets läge och ungefärliga avgränsning.

Tidigare ställningstaganden

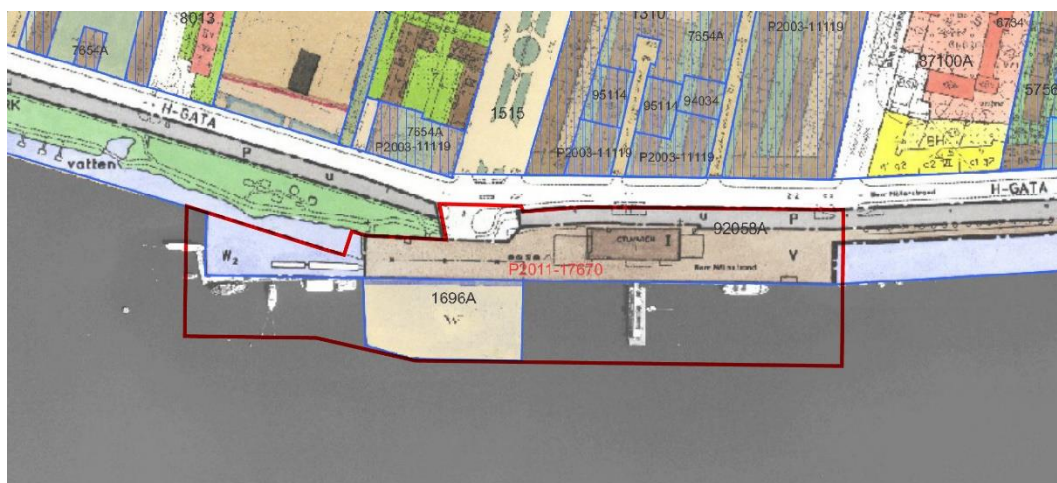
Översiktsplan

Detaljplanen upprättas med stöd av översiktsplanen för Stockholms stad, antagen av kommunfullmäktige i februari 2018. Stockholm ska vara en stad för alla, med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspelar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Stadens översiktsplan omfattar fyra mål: En växande stad; en sammanhängande stad; god offentlig miljö; en klimatsmart och tålig stad.

Översiktsplanen ser att en utvecklingsmöjlighet för Kungsholmen är vidareutvecklingen av strandpromenader och parkstråk runt hela Kungsholmen, samt en sammankoppling av promenadstråken med Bromma och Norrmalm. En ny förbindelse för pendelbåttrafik skulle underlätta resandet till andra stadsdelar och översiktsplanen pekar ut en möjlig pendelbåthållplats inom planområdet.

Detaljplan

För området gäller detaljplan Dp 92058A från 1993. Den anger kvartersmark med hamnändamål för kajen och vattenområdet i öster, samt småbåtshamn för en del av vattenområdet i väster. För en del av vattenområdet gäller Dp 1696A från 1937 och anger vattenområde.



Planmosaik som visar gällande detaljplaner. Ungefärlig avgränsning av planområdet markerad i rött.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att bifalla start-PM för detaljplan den 2012-01-19 § 7, i syfte att bekräfta befintliga verksamheter inom området. Det beslutades också om ett tilläggsuppdrag att utreda möjligheterna till att på platsen uppföra en gästhamn. Nämnden anförde dessutom en skrivelse om vikten av ett allmäntillgängligt vattennära promenadstråk med tillskott av mötesplatser i form av restauranger, serveringar och gästhamn.

Plansamråd

Planförslaget var ute på samråd mellan maj och juni 2015. Flertalet remissinstanser tillstyrker samrådsförslaget men framförde synpunkter vad gäller hantering av risker, försämrade utblickar från kajen och öppenhet mot vattenrummet samt utformning och placering av ny byggnad. Några remissinstanser påpekade möjlig negativ påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön samt utblickar mot vattnet, eller risken att del av vattenrummen privatiseras. Flera remissinstanser framför också positiva synpunkter på bland annat gästhamnen och den förbättrade kopplingen till Kungsholmstorg.

Av de sakägare och övriga boende som framfört synpunkter är flera positiva till upprustning av befintlig byggnad och den nya gästhamnen. Många önskar dock att drivmedelsstationen ska förflyttas från platsen och beklagar att utblickar går förlorade. Flera anser också att det inte finns behov av fler restauranger i detta läge. Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att samrådsförslaget har övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare i det fortsatta planarbetet:

- Hantering av riskfrågor
- En arkeologisk utredning av båtlämningar i området
- Hamnkontorets gestaltning
- Plats för cykelparkeringar
- Möjlighet att gräva ned den förslagna kompressorbyggnaden
- Nedgrävd avfallshantering för fartygen
- Avfallshantering för den nya restaurangen i hamnkontoret
- Eventuellt läge för ny elnätstation
- Dagvattenhantering från kajen

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2015-12-10 § 23, enligt stadsbyggnadskontorets förslag att godkänna redovisningen av plansamrådet och gav kontoret i uppdrag att upprätta slutligt detaljplaneförslag.

Riksintressen

Norr Mälarstrand är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som är av riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken (3 kap. 6 §). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde.

Vattenrummen och stadens front mot vattenrummen är utpekade som karaktärsdrag inom riksintresset, liksom Stockholms inlopp både från Saltsjön och Mälaren, stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet.

Inom riksintresset beskrivs karaktärsdraget *stadens front mot vattenrummen* enligt följande: ”Stockholm har byggts i ett kuperat skärgårdslandskap i mötet mellan Saltsjön och Mälaren. Vattnet är en viktig del i Stockholms historia och stadens front mot vattnet har alltid utgjort en väsentlig fråga för alla tiders stadsbyggare.”

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt inom planområdet. Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Därigenom inträder strandskyddet automatiskt när ett tidigare planlagt område ersätts med en ny detaljplan, enligt 7 kap 18g § miljöbalken.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Strandskyddet kan upphävas om särskilda skäl föreligger, enligt 7 kap 18c § miljöbalken.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Planområdet utgörs till största delen av en anlagd, utfylld kaj med hårdgjorda ytor, till största del smågatsten. I kajens östra del finns ett antal nyplanterade pilträd.

Rekreation och friluftsliv

Kajområdet ingår som en del i det välutnyttjade promenadstråket utmed Norr Mälarstrand och binder samman parkstråket från Rålambshovsparken med strandpromenaden till Ragnar Östbergs plan vid Stadshuset. Cykelbanan genom planområdet är också en av stadens mer trafikerade cykelstråk.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Enligt jordartskartan (SGU, 2019) består planområdet och en stor del av omgivande mark av fyllning.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Kajen ligger på en höjd av + 2,6 meter över nollplanet. Därmed bedöms det inte föreligga någon risk för översvämning.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår inte i skyddszon för vattenskyddsområde.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområde för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm (SE657596-161702)

med avrinning mot Mälaren-Riddarfjärden. Enligt VISS senaste beslutade klassificering (2017-02-23) har Riddarfjärden måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Riddarfjärden är god ekologisk status år 2021 och god kemisk status år 2027.

Dagvatten

Dagvatten och spillvatten från drivmedelsstationens område vid pumpar, centralpåfyllning och biltvätt, är kopplade via en oljeavskiljare på det allmänna spillvattennätet till reningsverk.

Dagvattnet i övriga området förbehandlas inte på något vis innan det når ut i Riddarfjärden. Dagvatten inom området leds ner i brunnar tillhörande trafikkontoret. De ansluter i den östra delen till trafikverkets ledning som mynnar ut i Riddarfjärden. Runt befintlig byggnad finns brunnar som ansluter till Stockholm Vattens dagvattenledning, vilken också mynnar ut i Riddarfjärden.

Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivåer ska följas. En dagvattenstrategi antogs 2015, vars syfte är att göra stadens dagvattenhantering mer hållbar. Strategin fokuserar bland annat på vattenkvalitet och hur klimatförändringsrelaterade utmaningar kan hanteras i en stadsmiljö som förtätas. Stockholms stad antog 2016 riktlinjer för åtgärdsnivå som ska tillämpas vid ny- och större ombyggnation. Syftet är att på ett tydligt och lättbegripligt sätt konkretisera vilka dagvattenåtgärder som krävs för att både uppfylla lagkrav och målen i stadens dagvattenstrategi.

Befintlig bebyggelse

Området användes ursprungligen som lossningsplats för fartyg lastade med sten. I planområdet finns en byggnad innehållande drivmedelsstation och restaurang. Byggnaden inom Stuvaren 1 uppfördes som hamnskjul. År 1956 etablerades en bilverkstad, som med tiden kom att inrymma en drivmedelstation, och på 1980-talet gavs tillfälligt lov för en restaurang.

Nuvarande drivmedelsstation har tillfälligt bygglov. Drivmedelstationen har tillstånd för hantering av brandfarlig vara t.o.m. år 2022. Under 2014 fick restaurangverksamheten efter överprövning permanent lov i enlighet med detaljplan som anger hamnändamål. Under åren har en rad tillbyggnader för inlastning,

förvaring, sophantering och uteserveringar gjorts. De olika tillbyggnaderna bidrar till att byggnaden upplevs som brokig och något tillfällig. Fasaderna är klädda med ett skivmaterial i en ljusgul kulör. Drivmedelstationen är en av få kvarvarande i Stockholms innerstad och tillhandahåller förutom bensin och diesel också etanol och laddning av elbilar samt biltvätt och uthyrning av släp.

Vid kajens västra del ligger Riddarfjärdens marina, med båtförsäljning och småbåtshamn. Inom planområdet finns också parkering och vid kajen förtöjer fartyg. En yta reserverad för snötippning finns i den västra delen av kajplanet.

Landskapsbild/stadsbild

Planområdet ingår i den vidsträckta vyn över Riddarfjärden sett från Söder Mälarstrand. Vyn domineras av Kungsholmens stenstad i en enhetlig skala och stockholmstypiska kulörer samt den ridå av storgrova träd som kantar strandpromenaden. Stenstadens front mot vattenrummet är en tydlig och karaktäristisk del av Stockholms stadsbild.



Planområdets bebyggelse underordnas stenstadens bebyggelse, vilken dominerar stadsbilden mot vattnet. Av planområdets bebyggelse är särskilt drivmedelstationens skärmtak och skyltning framträdande (till vänster i bild).

Planområdet med sin stenkädda kajkant och hårdgjorda öppna yta skiljer sig från resten av Kungsholmens front mot vattnet, eftersom den inte har grönskan mot vattnet. Här är stenstadens bebyggelse dominerande och kajens låga hamnbebyggelse i en våning är underordnad. Den befintliga byggnaden är något brokig, med varierande material och flera tillbyggnader. På håll är drivmedelsstationens skärmtak och kulörta skyltning det mest synliga från platsens bebyggelse.

Från platsen finns uppskattade utblickar och vyer mot Västerbron, Holger Bloms park och Södermalms stadssilhuett. Det finns en visuell koppling mellan Kungsholms torg och vattenrummet.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Fornlämningar

Statens maritima museer har genomfört en arkeologisk utredning av vattenområdet/sjöbotten inom planområdet. Vid utredningen besiktigades två skeppsvrak/fartygslämningar (RAÄ-nr Stockholm 890 och RAÄ-nr Stockholm 1043). För att en fartygslämning ska definieras som en fornlämning enligt KLM gäller att den ska ha förlist före 1850. Stockholm 890 bedömdes vara en så kallad Galeas från 1800-talets andra hälft. Maritima museet bedömer att vraket Stockholm 1043 sannolikt förlist före år 1850.

När det gäller statusen för Stockholm 1043 har Länsstyrelsen gjort en annan bedömning än Statens maritima museer. Länsstyrelsen bedömer att fartygslämningen troligen förlistes efter 1850 och att det då inte är en lagskyddad fornlämning enligt 2 kap. 1 a § kulturmiljölagen (1988:950). Länsstyrelsen kan därför inte ställa krav på att man ska vidta särskilda åtgärder för att bevara vraket och eventuella anläggningar i anslutning till vraket är inte heller tillståndspliktiga ur fornlämningssynpunkt.

Vraken bedöms däremot vara av värde för kulturmiljön och att de allmänna hänsynsregler som anges i kulturmiljölagens portalparagraf (1 kap. 1 §) är tillämpliga och ska följas vid genomförandet av planförslaget.

Kommersiell service

Inom planområdet finns en restaurang och en drivmedelstation med butik.

Gator och trafik

Gatunät

In- och utfart till planområdet från Norr Mälarstrand finns i den västra delen i Kungsholmstorgs förlängning, samt i den östra

delen vid Kungsholms hamnplan. Mellan dessa löper en gata inom planområdet parallellt med Norr Mälarstrand och försörjer parkeringsplatser och verksamheter på kajen.



Kajen har två in- och utfarter, en i öster och en i väster. Området nås via tre övergångsställen över Norr Mälarstrand. Norr om planområdet löper ett cykelpendlingsstråk.

Biltrafik

Norr Mälarstrand har en trafikmängd om cirka 1300 fordon/h i högtrafik. Den öppna kajplanen på den västra delen är inte avsedd för trafik, men avgränsningen är otydlig vilket gör att området ofta tas i anspråk för parkering. Detta gör kajplanen tidvis till en kaotisk och oattraktiv plats för vistelse trots läget.

Sjöfart

Ett förslag till "Kajstrategi för Stockholms hamnar" har varit på remiss under våren 2014. Rapporten ska formulera strategier kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I rapporten konstateras att Stockholms hamnar främst ska nyttjas för större fartyg, eftersom det råder brist på sådana kajplatser.

Det finns dock önskemål från Stockholm stad om en innerstadsmarina med gästplatser för besökare och Stockholms Hamnar kommer därför i samarbete med andra förvaltare av kajer och strandlinjer försöka utveckla utbudet av gästhamnsplatser i såväl Mälaren som i Saltsjön. Det konstateras att en lokalisering vid Norr Mälarstrand inte nämnvärt skulle störa annan sjöfart. Utöver gästhamn bör det vid kajen också finnas möjlighet till evenemang, kommersiella stillaliggande fartyg, snötipp och en båthållplats.



Kartbilaga ur rapporten "Kajstrategi för Stockholms hamnar". Bilden visar vilka funktioner och verksamheter som bör finnas vid kajen på Norr Mälärstrand idag och imorgon. Ungefärlig avgränsning av planområdet markerad i rött.

Gång- och cykeltrafik

Tre övergångsställen över Norr Mälärstrand leder till kajen. Vid Kungsholmstorg, som är en gata med tre gångbanor, finns endast ett övergångsställe. Det är placerat vid gatans västra gångbana, vilket gör att gående på den östra trottoaren måste korsa tre körbanor för att nå kajen.

Övergångsstället vid Garvar Lundins gränd landar vid långsidan av restaurangbyggnaden, därifrån leder en smal trottoar österut. På kajen finns markerade gångbanor i östlig-västlig riktning, vilka är en del i det sammanhängande promenadstråket längs norr Mälärstrand.

Norr om planområdet går en cykelbana längs Norr Mälärstrand, som korsar infarterna till kajen. Cykelbanan är utpekad som cykelpendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och ska ges högsta prioritet när det gäller åtgärder.

Antal cyklister är stort i rusningstid på morgnar och eftermiddagar. I högtrafik (kl 8:00–9:00) uppgår antalet cyklister som passerar området till ca 900.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats finns vid Kungsholmstorg och närmaste tunnelbanestation är Rådhuset, båda ca 300 meter från området. En tillfällig båthållplats på kajen har prövats under en period.

Tillgänglighet

Planområdet är plant och lättillgänglig för cyklister och fotgängare.

Vintertid används den västra delen av kajen för snötippning vilket genererar tunga transporter i planområdet. Som mest under maxtimme, det vill säga nattetid, är det cirka 50 lastbilar per timme som tippar snö på platsen.

Störningar och risker

Farligt gods

Enligt Länsstyrelsen ska möjliga risker studeras vid exploatering närmare än 150 meter från en riskkälla, i denna detaljplan definieras drivmedelstationen som en riskkälla.

Rekommenderade riskavstånd mellan vägar med transport av farligt gods och sammanhållen bostadsbebyggelse är 75 meter. Mellan drivmedelstation och sammanhållen bostadsbebyggelse rekommenderas ett avstånd på minst 50 meter. Avsteg kan göras från de rekommenderade avstånden om risknivån bedöms som låg eller om man genom att tillämpa säkerhetshöjande åtgärder kan sänka risknivån.

Vid stationen hanteras drivmedel i form av bensen, etanol och diesel. Verksamheten omfattar även hantering av spolarvätska och gasol samt andra brandfarliga varor i mindre mängder.

Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) säger att byggnader och andra anläggningar där brandfarliga eller explosiva varor hanteras ska vara inrättade så att de är betryggande ur brand- och explosionssynpunkt och förlagda på sådant avstånd från omgivningen som behövs med hänsyn till hanteringen. Den som bedriver verksamhet ska se till att det finns tillfredsställande utredning av riskerna för brand eller explosion.

För att uppfylla LBE finns föreskrifter och allmänna råd som ska uppfyllas vid hantering av brandfarliga varor. Här finns redovisat minsta avstånd mellan olika verksamhetsdelar inom drivmedelstationen och omgivande bebyggelse. Avståndet kan minskas om säkerheten kan uppnås på annat sätt.

Leveranser av drivmedel sker med tankbil utan släp från depån via Essingeleden och Norr Mälarstrand till stationen. Leveranser sker i princip dagligen, och måste enligt tillstånd för brandfarlig

Situationsplan över planområdet. (Bild: Tengbom)

Hamnen och kajen

Riddarfjärden ska fortsätta vara en tillgång för alla stockholmare och ett allmäntillgängligt, vattennära promenadstråk med tillskott av mötesplatser. Kajen ska erbjuda ett promenadstråk som är tryggt, tillgängligt och där allmänheten känner sig välkommen. De allmänna platserna utgör tillsammans med restauranger och serveringar intill vattnet viktiga mötespunkter med utsiktsplatser för stockholmare, besökare och turister.

Kajens markhöjd avses inte byggas om eller förändras enligt förslaget. Området vid kajen avses främst nyttjas för större fartyg, eftersom det råder brist på kajplatser för sådana fartyg. Detaljplanen medger anörings- och tilläggsförmåga för båtar och fartyg, även turbåtar och reguljärtrafik. En tillfällig hållplats för pendelbåtar har funnits längs kajen sedan sommaren 2015 och i framtiden kan det bli aktuellt med en mer permanent hållplats.

Permanent förtöjning medges för fartyg med publik verksamhet vid kajens östra del där fartygen inte kommer i konflikt med drivmedelstationen, snötipp eller siktlinjer från Kungsholms torg. Med publik verksamhet avses verksamheter som allmänheten har tillträde till, och som kan ge rekreativa kvalitéer och attraktioner, som exempelvis restaurang, café, utställningslokal och museum. Huruvida ett fartyg är lämpligt att förtöja permanent vid kajen med hänsyn till storlek och utseende prövas i bygglov.

Stockholms Hamnar som förvaltar kajen har till uppgift att disponera kajplatserna, underhålla kajerna samt tillhandahålla service som el, färskvatten och avfallshantering till fartygen.

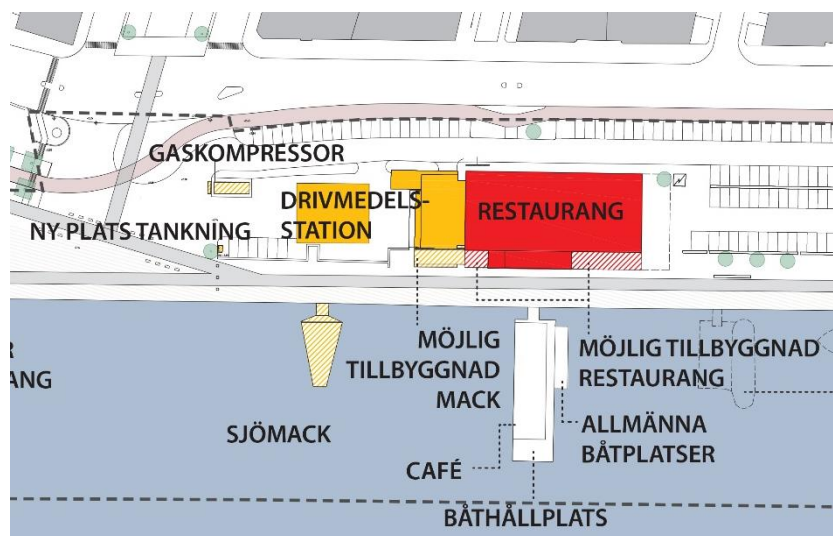
Drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden

Byggnaden ska rustas upp och ges en enhetlig fasadutformning. En möjlighet ges också att bygga ut byggnaden åt söder, i liv med restaurangens befintliga utbyggnad. Syftet med utbyggnaden är att säkerställa verksamheternas fortlevnad och att ge möjlighet att lösa inlastning, sophantering och förvaring inne i byggnaden.

Restaurangens befintliga utbyggnad mot norr och den påbyggda verandan mot vattnet, vilka båda har en mer eller mindre tillfällig karaktär, ska rivas så att byggnaden får en samlad och enhetlig volym. En uteservering föreslås vid byggnadens östra gavel.

Entré till drivmedelstationens butik föreslås i byggnadens sydvästra hörn. Inom stationens område möjliggörs en fristående

kompressorbyggnad för biogashantering. Kompressorbyggnaden ska grävas ned med omkring 1,0 meter. Det gör att byggnaden endast blir 1,5 meter ovan mark och stör utblickar mot kajen i mindre utsträckning. Läge för centralpåfyllning av drivmedel föreslås i det sydvästra hörnet, där plats finns för uppställning av tankbil, utan att framkomligheten för övrig trafik påverkas. Vid kajen ges möjlighet för en sjömack, som ska kunna tillhandahålla bland annat biogas.



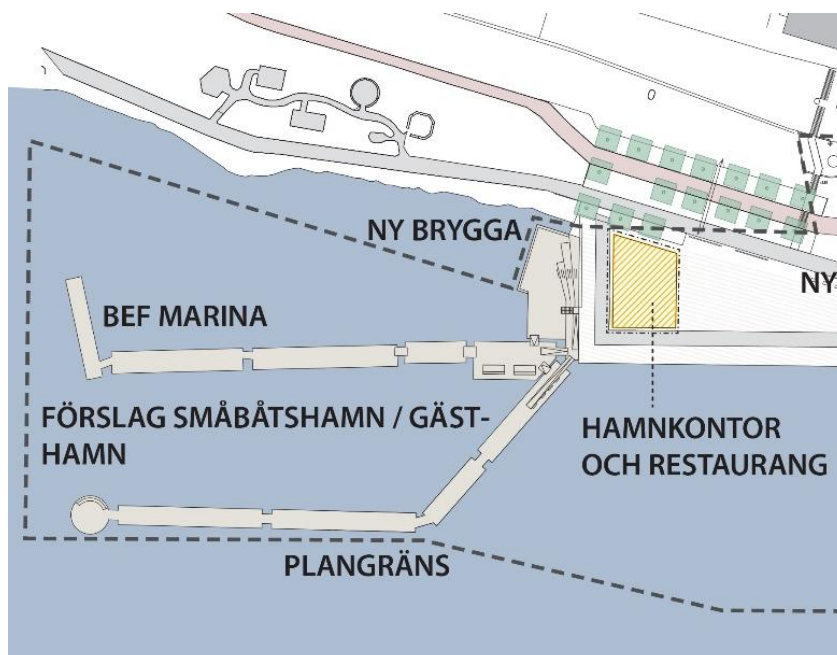
Situationsplan över drivmedelstationen och restaurangbyggnaden. Bilden visar föreslagna utbyggnader på byggnaden. (Bild: Tengbom)

Hamnkontor och restaurang

På kajen intill småbåtshamnen möjliggörs en byggnad för restaurang, hamnkontor samt service i form av toalett, dusch och avfallshantering för gästbåtar.

Restaurangen kan utgöra en målpunkt vid promenadstråket och utgöra entrén till Holger Bloms park. Öster om huset samt på den föreslagna pontonen i väster finns möjlighet till uteservering.

Det är viktigt att utformningen av byggnaden inte försämrar framkomligheten på kajen. Byggnaden utgör en hörnsten i kajen och bidrar till att göra kajens västra hörna mer publik. Byggnaden ska vara indragen från kajkanten, med samma avstånd som den befintliga byggnaden på den östra delen av kajen, för att inte försämma framkomligheten eller utsikt för gående. Dörrar får inte öppnas ut över gångbanor.



Situationsplan över den föreslagna småbåtshamnen och gästhamnen, samt tillhörande hamnkontor och restaurang. (Bild: Tengbom)

Park och vattenområden

Småbåtshamn och gästhamn

Gästhamnen ska vara ett tillskott till promenadstråket längst Norr Mälarstrand och får inte bidra till att platsen upplevs som privat eller otillgänglig.

Stockholm präglas än idag av det skärgårdslandskap i vilket staden grundades. Stadens öppna vattenrum och de många utblickarna är ett värdefullt bidrag till upplevelsen av Stockholm som en hamnstad vid Östersjön och fyller ett stort rekreativt och estetiskt värde. Detta ska värnas och utvecklas.

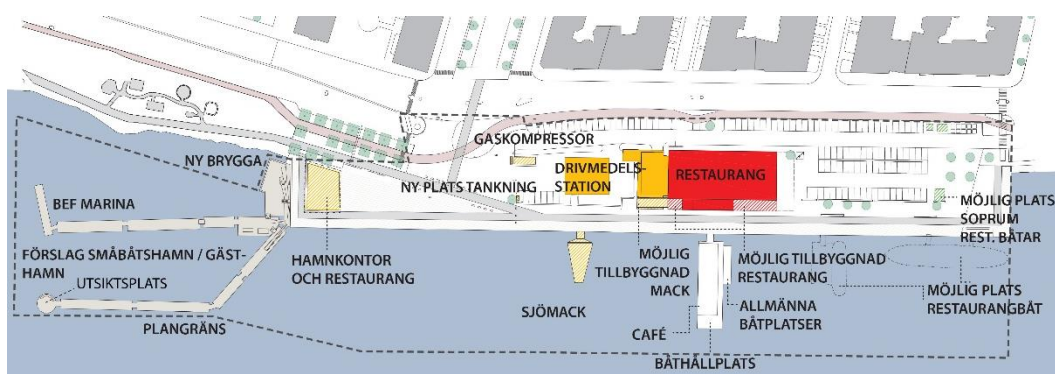
Ponton

För småbåtshamnen möjliggörs ytterligare en ponton, söder om befintlig ponton (benämnd som "bef marina" på situationsplanen). Den ska vinklas västerut med 45 grader från kajen för att inte hindra framkomligheten för fartyg vid kajen. Åt väster tillåts pontonerna breda ut sig som högst ungefär 150 meter från kajkant, för att inte skymma utsikten över vattenrummet från Norr Mälarstrands promenadstråk. Båtar får enbart placeras på insidan av pontonen för gästhamnen.

Småbåtshamnen uppskattas ge plats åt ungefär 80 båtar, vilket är ungefär en fördubbling av befintlig situation. Antal båtar som kan

Den nya bryggan som föreslås invid Holger Bloms park och väster om det nya hamnkontoret och restaurangen, ska vara allmänt tillgänglig. Hälften av bryggans yta får nyttjas för uteservering, men hela ytan ska fortfarande vara allmänt tillgänglig.

Den södra pontonen, som leder till utsiktsplatsen, ska vara tillgänglig för allmänheten och nås via trappa och ramp från kajen. Den ska ha sittplatser och plats för vistelse i ett läge som ger god utsikt över Riddarfjärden.



Situationsplanen visar den utvidgade småbåtshamnen och pontoner utmed kajen. (Bild: Tengbom)

Gator och trafik

Biltrafik

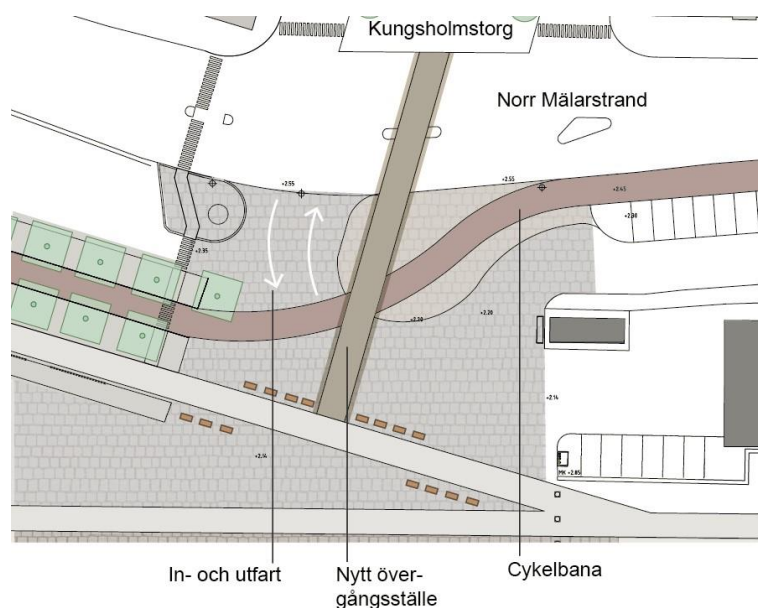
Inga större förändringar görs i trafiklösningen. Fordonstrafik är inte tillåtet inom kajområdet, undantaget snöröjnings- och räddningsfordon samt nödvändiga transporter till fartyg som angör kajen.

Verksamheterna på kajen angörs från gatan inom planområdet. För att förhindra biltrafik föreslås en tydlig avgränsning mellan körbanor och kajplan.

Den bilfria gränsen föreslås utgöras av låga betongsuggor klädda i exempelvis sten och trä som placeras längs gångstråket. Läget för centralpåfyllning för drivmedelsstationen flyttas för att påfyllningsfordon inte ska köra längs med kajen. Den nya placeringen på centralpåfyllningen planeras ligga väster om

parkeringsplatserna vid drivmedelsstationen (benämnd som ”ny plats tankning” på situationsplanen).

Inom kajområdet är det inte tillåtet att parkera, förutom på anvisad plats öster om den befintliga restaurangbyggnaden.



Situationsplan för korsningen Kungsholmstorg/Norr Mälarstrand. Bilden visar det föreslagna övergångsstället som leds till befintligt gångstråk på kajen. Cykelbanan och övergångsstället föreslås få en markbeläggning i en avvikande kulör. (Bild: Tengbom/Landskapslaget)

Gång- och cykeltrafik

För att förbättra tillgängligheten till kajen för gående föreslås ett nytt övergångsställe över Norr Mälarstrand, utöver de befintliga. Övergångsstället föreslås från Kungsholmstorgs gröna promenadstråk i mitten av gaturummet ner till kajen.

Det nya övergångsstället och gångbanan föreslås i ett avvikande material och kulör, för att andra trafikanter ska uppmärksamma gångstråket. Den korsande cykelbanan föreslås få en beläggning av exempelvis rödfärgad asfalt. I övrigt föreslås liksom idag, smågatsten som markmaterial på platsen.

En flytt av befintliga övergångsstället från korsningen vid Garvar Lundins gränd till korsningen mot Jakob Westinsgatan föreslås på sikt. Ett övergångsställe vid Jakob Westinsgatan skulle kunna ge förutsättningar för bättre och tydligare gångstråk genom området, framförallt i nord-sydlig riktning. Samtidigt kan en ombyggnation av lastplatsen vid befintlig restaurang skapa en bättre situation för gående vid övergångsstället på befintligt läge.



Perspektivbild sedd från söder. Bilden visar det föreslagna övergångsstället från Kungsholmstorg till kajen. (Bild: Tengbom)



En flytt av befintliga övergångsstället från korsningen vid Garvar Lundins gränd till korsningen mot Jakob Westinsgatan föreslås på sikt.

Kollektivtrafik

Kajen är ett strategiskt hållplatsläge för framtida utbyggd kollektivtrafik på vatten. En båthållplats kommer att kunna vara flyttbar för att placeras på lämplig del av kajen. En lämplig placering med hänsyn till gångstråk och orienterbarhet är direkt söder om infarten till området, i Kungsholms torgs förlängning.

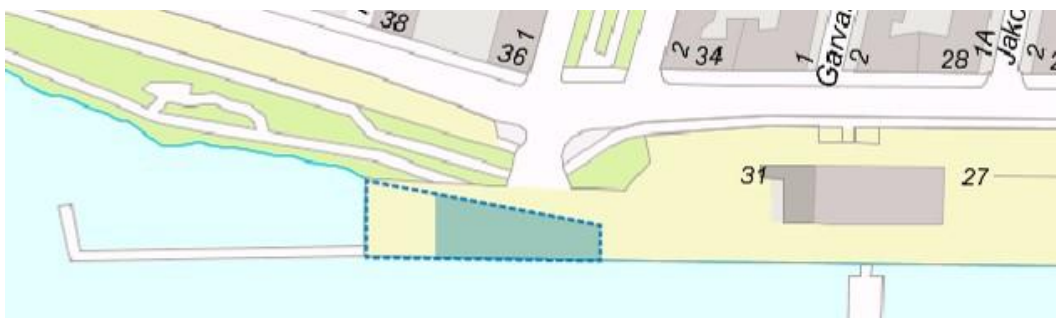
Tillgänglighet

Planområdet är flackt, vilket underlättar för tillgängligheten till byggnadernas entréer. Stockholms stads riktlinjer för

tillgänglighet En stad för alla, ska följas. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska i första hand anordnas inom 10 meter från entréer, men i de fall det strider mot målet om en bilfri kaj ska dessa anordnas inom 25 meter och i enlighet med BBR. Parkeringsplats för personer med funktionsvariation föreslås placeras inom 25 meter norr om den nya restaurangens entré enligt framtagen trafikutredning. Pontoner ska göras tillgängliga för alla, genom ramper med en största lutning på 1:20.

För att möjliggöra för en ny byggnad på kajens västra del behöver snötippningsområdets område minska, jämfört med idag. En analys har gjorts och ligger till grund för ett nytt förslag till avgränsning av ett mindre område.

Det nya området för snötippning dras in 20 meter från kajens västra kortsida för att möjliggöra för en ny byggnad. Idag ställs en bemannad byggbod upp inom området. Om det nya hamnkontoret kan användas för personal för snötippningen, kan området användas mer effektivt för snötippning. Möjlighet finns också att genom digitala hjälpmedel slippa ha en bemanning vid tippningsplatsen. Med ett mer effektivt nyttjande inom området, kan snötippning ske med samma kapacitet som idag med ett minskat område för snötippningsverksamhet.



Bilden visar dagens utbredning av ytan för snötippning med streckad blå linje. Det blåfärgade fältet inom det streckade området visar snötippningsområdets minskade utbredning.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Bebyggelse ska kopplas på det befintliga ledningsnätet för vatten och avlopp. Spillvatten från restauranger ska ledas genom en fettavskiljare innan det avleds till det allmänna spillvattennätet.

El/Tele

Bebyggelse ska kopplas på det befintliga ledningsnätet för el, tele och fjärrvärme i närområdet. Detaljplanen medger en elnätstation vid östra parkeringen. Inom stationens område möjliggörs en

fristående kompressorbyggnad för biogashantering. Tekniska anläggningar ska grävas ned med omkring en meter, så att anläggningen endast blir 1,5 meter ovan mark och stör utblickar mot kajen i mindre utsträckning.

Dagvatten

Dagvatten leds idag utan rening via brunnar och ledningar till Riddarfjärden. Dagvattnet föreslås ledas via gröna fördröjande lösningar (exempelvis regnträdgårdar, gröna tak, skelettjordar, gräsbeklädda diken, krossdiken) till ledningsnätet. På de platser detta inte är möjligt bör oljeavskiljning och sedimentering i någon form installeras.

Verksamhetsutövaren ansvarar för att dagvatten från drivmedelsstationen hanteras på ett godkänt sätt. Omhändertagandet av dagvatten från stationsområdet ska samrådask med tillsynsmyndigheten. Vid drivmedelstationen finns idag en godkänd lösning för dagvattenhanteringen. Allt dagvatten inom stationens område är via en oljeavskiljare kopplad till det kommunala spillvattennätet. För dagvatten från drivmedelsstationen rekommenderas också en anordning som möjliggör stängning för dagvatten vid eventuella olyckor och utsläpp.

Fyra förslag till dagvattenhantering har tagits fram för detaljplanen (Dämningsverket AB, 2018). Stockholms stads åtgärdsnivå, dvs fördröjning och mer långtgående rening än sedimentation för 20 mm nederbörd, har använts som utgångsläge. Samtliga förslag är utformade för att ta till vara på befintliga dagvattennät i så stor mån som möjligt. Eftersom ledningarna ligger relativt djupt (mellan ca -0,2 till +0,5) bör anslutning till dessa inte medföra problem. Vid detaljprojektering behöver dock befintliga VA-ledningar mätas in för att ge en säkrare bild av förutsättningarna.

Förslagen är rangordnade utifrån bedömd lämplighet. Planbeskrivningen utgår från det förslag som dagvattenutredningen bedömt vara den samlade lösning som ger de mest fördelaktiga nettoeffekterna utifrån ekonomiska, miljömässiga och stadsbyggnadsmässiga perspektiv.

Eftersom markanvändningen i detaljplanen inte förändras i hög grad förblir dagvattenflödet detsamma för befintlig och framtida situation under förutsättningen att flödena beräknas med samma återkomsttider och utan nya fördröjningsåtgärder. Det finns dock

goda möjligheter att förbättra reningen och fördröjningen på det dagvatten som genereras på ytan i dagsläget och alla åtgärder som utförs innebär förbättring.

Eftersom dagvattnet renas till bättre nivåer än i dagsläget i den föreslagna dagvattenhanteringen bedöms den nya planen bidra till en förbättring i recipienten utifrån miljökvalitetsnormer.

Inga befintliga dagvattenledningar inom området bedöms behöva läggas om för något av de föreslagna alternativen eftersom framtida flöden uppskattas minska med föreslagna åtgärderna.

Vid framtida detaljprojektering av lösningar för dagvattenhantering är det viktigt att de krav som ställs i Stockholms stads dagvattenstrategi och åtgärdsnivå bevakas.

Avfallshantering

Såväl restaurangens som drivmedelstationens avfallshantering ska ordnas inne i byggnaden, med hämtning i norr. I den nya byggnaden vid småbåtshamnen ska det finnas utrymme för avfallshantering för både restaurangen och småbåtshamnen. Eftersom inga bilar tillåts köra på kajen, föreslås tömning av avfallskärnen ske på parkeringsplatsen ca 20 meter norr om den nya byggnaden i den västra delen av kajen. Intill småbåtshamnen ska det finnas möjlighet till latrintömning.

Kärl för hushållens källsortering, pappersinsamling samt behållare för miljöfarligt avfall, föreslås att samlas i planområdets östra del. Här finns redan idag ett antal behållare för källsortering. Förslaget innebär att cirka fyra parkeringsplatser behöver tas i anspråk för detta ändamål.

Avfallsanordningar, t ex sophus, ska integreras i byggnadsvolymen eller under mark.

Räddningstjänst

Planområdet är beläget så att framkomsttiden för räddningstjänsten understiger 10 minuter. Samtliga byggnader är tillgängliga för räddningsfordon och området nås via två infarter. Området närmast kajkanten är avstängt för all biltrafik utom räddningstjänstens fordon.

Gestaltungsprinciper

Hamnen och kajen

Gestaltungsprinciper ska vara vägledande i utformningen av hamnen och kajen:

- Bebyggelse ska anläggas med särskild hänsyn och arkitektonisk kvalitet som förstärker det offentliga rummet och allmänhetens tillgång till hamnen och kajen.
- Kajområdet ska skapa en attraktiv vattennära stadsmiljö.
- Bebyggelsen på kajen ska vara sammanhållen och väl inordnad i platsens befintliga bebyggelse och befintlig bebyggelse längs Norr Mälarstrand.
- Möbleringen i denna marina miljö ska präglas av stensatta kajer och granitskoning mot vattnet. Materialet bör vara i robusta material som tål slitage och som passar till den marina karaktären så som omålat trä och granit.
- Platsen möbleras med olika typer av sittmöbler.
- Tekniska installationer, avfall- och inlastningsanordningar ska integreras i möblemanget, byggnadsvolym eller under mark.
- Gatumiljön och kajen ska upplevas välordnad och som en sammanhängande öppenhet.

Drivmedelstationen och restaurangbyggnaden

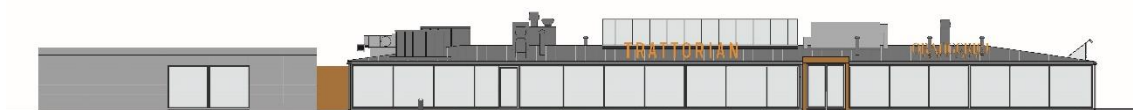
Gestaltungsprinciper ska vara vägledande i utformningen av drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden:

- Länken mellan de två, tidigare separata, huskropparna för drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden ska vara markerad genom att huslivet dras in något.
- Byggnaderna ska ges en samlad och enhetlig volym.
- Byggnadens ursprung och karaktär av funkis ska vara vägledande i gestaltningen.
- Tillägg till den befintliga byggnaden ska vara smäckra och rena, och hålla hög detaljeringsgrad.
- Fasader ska utföras i ljus puts i varma toner. Drivmedelsstationens fasad får alternativt utföras i ljusa granitplattor eller med annan lösning och andra material av likvärdig kvalitet och karaktär.
- Utbyggnader och glaspartier ska vara stålinfattade.
- Tak ska ges en konsekvent utformning i färg och material för att ge ett mer enhetligt taklandskap, och skapa ett mer sammanhängande och harmoniskt utformat taklandskap.
- Takinstallationer ska integreras så långt som möjligt för att minska påverkan på helheten och taklandskapet.

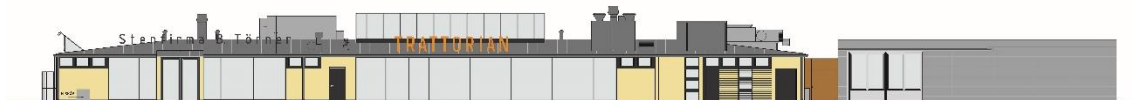
- Tak får utformas för att kunna användas för rening och fördröjning av dagvatten, men inte för uteservering, evenemangsytor eller andra aktiviteter.
- Kompressorbyggnadens fasader ska ha samma kulör och material som huvudbyggnaden.

Material ska väljas utifrån:

- Hög kvalitet som ger platsen en tilltalande och god gestaltning som överensstämmer med omgivande bebyggelse.
- Platsens roll som en entré från vattnet till staden.
- Platsens vattennäraläge i en marin miljö samt allmän kaj.
- Material ska vara slitstarka och robusta med hänsyn till platsens funktion som drivmedelsstation.
- Materialmässigt ska byggnaden knyta an till den palett av material som redan finns i de tidstypiska funktionalistiska byggnaderna på andra sidan av Norr Mälarstrand.



Bilden visar byggnadens fasad mot söder. Mot norr ska den befintliga putsade murväggen bevaras. Länken mellan de två användningarna i huset ska markeras genom att fasaden dras in från husliv och kläs i ett avvikande fasadmaterial. (Bild: Tengbom)



Bilden visar byggnadens fasad mot norr. Den befintliga putsade murväggen bevaras mot norr. (Bild: Tengbom)



Bilden visar byggnadens fasad mot väster och öster. (Bild: Tengbom)



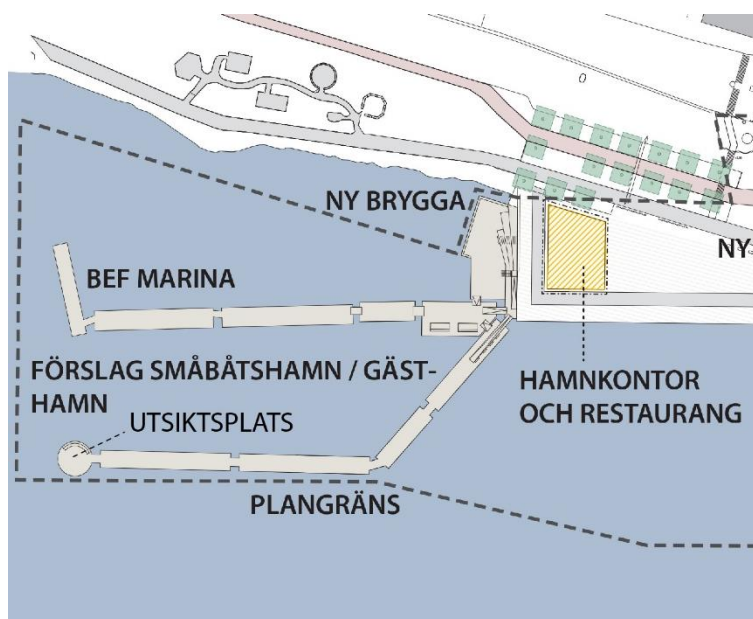
Perspektivbild sedd från nordväst. Bilden visar den putsade murväggen i en ljus kulör som avses att bevaras. Resten av byggnaden för drivmedelsstationen ska kläs i ett enhetligt ljus material. (Bild: Tengbom)



Perspektivbild sedd från öster. Bilden visar den tilltänkta uteserveringen på den befintliga byggnadens östra sida och en båthållplats på befintlig ponton på byggnadens södra sida. Alla installationer på taket ska målas i samma mörka kulör för att skapa ett mer enhetligt taklandskap. (Bild: Tengbom)

Småbåtshamn, gästhamn och ponton
Gestaltungsprinciper ska vara vägledande i utformningen av
pontoner och val av förtöjningssystem:

- Båtar får enbart placeras på insidan av pontoner vid gästhamn (se situationsplan nedanför) för att minska skymd utsikt mot söder.
- Vattenspegel och utblickar mot vattnet ska respekteras av fartyg och publika verksamheter i vattnet.
- Vattenspegeln ska inte byggas bort. Den generella regeln är att desto större en stillaliggande verksamhet är desto mer fritt vatten bör den omges av. En samling mindre fartyg eller båtar kan således ligga relativt tätt, medan stora fartyg eller båtar som skymmer utsikten påtagligt och skymmer stora delar av vattenspegeln behöver ett större avstånd mellan varandra.
- Även om utformningen av varaktig sjötrafik och byggnader på vattnet inte behöver diskret inordna sig i stenstaden så som byggnader och anläggningar på kajen, bör enskilda verksamheter ha en väl sammanhållen utformning.
- Byggnadsdelar på pontoner ska underordna sig kaj och allmänt tillgängliga pontoner får inte stängslas in.



Situationsplan över småbåtshamnen. Båtar får endast placeras på insidan av pontonen för gästhamnen. (Bild: Tengbom)

Hamnkontor och restaurang

Gestaltungsprinciper ska vara vägledande i utformningen av byggnaden med hamnkontor och restaurang:

- Byggnaden ska utföras i två volymer, varav den ena underordnar sig den andre.

- Bärande konstruktionsdelar av den större volymen ska möjliggöra en lättare konstruktion i övrigt, t.ex. kan den större volymen hållas samman av fyra pelare för att i övrigt utgöra en lättare glasstruktur.
- Gestaltningen av byggnadens volymer ska vara representativa respektives funktion och tillgänglighet för allmänheten, dvs. publik del ska vara genomsiktligt utifrån, t.ex. uppglasad fasad, medan tekniska rum ska vara av opakt material.
- Publika entréer ska finnas i alla väderstreck. Byggnaden ska inte vända en baksida åt något håll.
- Byggnaden ska underordna sig gångstråk och publika platser.
- Byggnaden ska förhålla sig till Norr Mälarstrands kulturmiljö.
- Byggnaden ska ha en tydlig karaktär av paviljong och signalera en lätthet.
- Smäckra och rena former ska utgöra byggnaden och hålla hög detaljeringsgrad.
- Fasader ska utföras i ljusa toner och får utföras i marmor och trä eller i annat material av likvärdig kvalitet och karaktär. Glaspartier ska vara stålinfattade eller i massivt trä.
- Skärmtak får uppföras med en fri höjd om minst 4,5 meter.
- Tak ska ges en konsekvent utformning i färg och material för att ge ett mer enhetligt taklandskap och skapa ett mer sammanhängande och harmoniskt utformat taklandskap.
- Tak får utformas för att kunna användas för rening och fördröjning av dagvatten, men inte för uteservering, evenemangsytor eller andra aktiviteter.

Material ska väljas utifrån:

- Hög kvalitet som ger platsen en tilltalande och god gestaltning som överensstämmer med omgivande bebyggelse.
- Platsens roll som en entré från vattnet till staden och som en entré till strandpromenaden från Holger Bloms plats och Kungsholmstorg.
- Platsens vattennäraläge i en marin miljö samt allmän kaj.
- Materialmässigt ska byggnaden knyta an till den palett av material som redan finns i de tidstypiska funktionalistiska byggnaderna på andra sidan av Norr Mälarstrand.



Perspektivbild sedd från öster. Bilden visar den föreslagna byggnaden avsedd för ett mindre hamnkontor och restaurang. Byggnaden ska vara indragen från kajkanten så att den inte försämrar för utsikten eller framkomligheten på kajen. Bilden visar hur den större volymen kan utföras med en tydlig bärande konstruktion och i övrigt en lättare glaskonstruktion, samt hur gestaltningen av fasadmateriäl kan visa volymernas offentlighet och funktion. (Bild: Andreas Martin-Löf Arkitekter)



Perspektivbild från söder. Bilden visar upplevelsen av den nya byggnaden från vattnet som en lättare glasbyggnad med en tydlig bärande konstruktion. (Bild: Andreas Martin-Löf Arkitekter)



Perspektivbild sedd från öster. Bilden visar föreslagna material för byggnaden som utgör hamnkontor och restaurang. Pelarna och takfoten i ljus marmor, taket i dovt grågrön plåt, glaspartier i smäckra smidda profiler klädda i blankpolerad plåt. Den bakre tätare volymen är tänkt att kläs i tunna träribbor som för tankarna till funkistidens paviljongbyggnader. (Bild: Andreas Martin-Löf Arkitekter)

Konsekvenser

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Miljöförvaltningen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan anta innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB. Miljöförvaltningen bedömer att transporter och dagvatten utgör de viktigaste miljöfrågorna att beakta i detaljplaneringen och att redovisa i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

I detaljplaneringen har undersökningar gjorts för att utreda transporter av farligt gods och dagvattenhantering. Lösningar för transport och dagvatten redovisas i planbeskrivningen. Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. 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.

Hamnar för fritidsbåtar pekas ut som en verksamhet som kan innebära betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar. Definitionen av huruvida den ska betraktas som betydande miljöpåverkan eller ej är dock inte helt tydlig. Föreslagen utökning av småbåtshamn bedöms dock inte innebära betydande miljöpåverkan. Bedömningen görs utifrån att utbredningen är relativt begränsad, jämfört med befintlig småbåtshamn.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Stockholm. Byggaktör får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Landskapsbild/stadsbild

Planförslaget har utformats med hänsyn till värdefulla utblickar och vyer från kajen mot vattnet samt kontakten med vattnet. Dagens situation kommer att förändras men värdena består. Vyer mot Västerbron och Holger Bloms park kommer fortfarande finnas kvar. Förslaget bedöms också tillföra nya utsiktspunkter och nya sätt att uppleva vattenrummet från allmänt tillgängliga pontoner. Förslaget skapar nya målpunkter längs kajen som gör att fler kan ta del av platsens utblickar och vyer under hela året. Detaljplanen reglerar att byggnadsdelar på ponton ska underordna sig kajen.

Jämfört med dagens situation bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget innebär att stadsbilden förbättras. Byggnadernas föreslagna gestaltning, karaktär och material tar avstamp i såväl marina miljöer som andra tillägg på Stockholms kajer.

Byggnaderna underordnar sig platsens förutsättningar, de befintliga byggnaderna och vattenrummet. Kajens bebyggelse blir mer enhetlig jämfört med idag. På så sätt blir stadens front mot vattnet mer sammanhållen.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Skeppsvrak/fartygslämningarna (RAÄ-nr Stockholm 890 och RAÄ-nr Stockholm 1043) bedöms av Länsstyrelsen inte vara fornlämning enligt Kulturmiljölagen (KML). Vraken bedöms dock vara av värde för kulturmiljön och att de allmänna hänsynsregler som anges i kulturmiljölagens portalparagraf (1 kap. 1 §) är tillämpliga och bör beaktas vid det fortsatta planarbetet. Pontoner inom planområdet ska placeras och förankras på så sätt att skepps-vraken inte skadas. För exakt läge på vraken hänvisas till Fornsök och framtagna arkeologisk rapport (Sjöhistoriska museet, 2017).

Fornlämningar skyddas enligt 2 kap Kulturmiljölagen tillsammans med ett tillhörande fornlämningsområde. Ingrepp som berör fornlämning får inte ske utan tillstånd från Länsstyrelsen. Om fornlämningar skulle påträffas i samband med markarbetena ska dessa, i enlighet med 2 kap 10 § i Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.

Riksintresse

I utformningen av planförslaget har karaktärsdragen för riksintresse för kulturmiljövård beaktats. Planförslaget tar hänsyn till att platsen är del av stadens front mot vattenrummet, till stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet. Gestaltungsprinciper för hamnen, kajen, pontoner och byggnader ska vara vägledande i utformningen av platsen. Gestaltungsprinciperna förespråkar enhetlighet i volym, material och kulörer. Materialval ska göras med hänsyn till omgivande bebyggelse, till platsens marinmiljö och kajens offentlighet. I överlag innebär planförslaget endast en liten förändring jämfört med befintlig situation. Förslaget bedöms inte skada riksintresset för kulturmiljövården.

Störningar och risker

Buller

Planförslaget bedöms inte innebära bullerstörningar för omgivande bostäder.

Miljöfarlig verksamhet

Drivmedelstationen utgör en så kallad miljöfarlig verksamhet, C-anläggning. En drivmedelsstation innebär så kallad miljöfarlig verksamhet och ska därför anmälas till stadens tillsynsmyndighet enligt 9 kap. miljöbalken. Anmälan sker av den som ansvarar för verksamheten.

Föroreningar i mark

Om föroreningar i mark upptäcks ska stadens miljöförvaltning underrättas. Vid eventuell efterbehandling/återställandeåtgärder ska en anmälan enligt 28 § förordningen miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd sändas in till miljöförvaltningen i god tid innan planerad åtgärd.

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse och samhällsviktiga funktioner vid Mälarens stränder behöver placeras ovan nivån 2,7 meter (RH2000) med hänsyn till risken för översvämning.

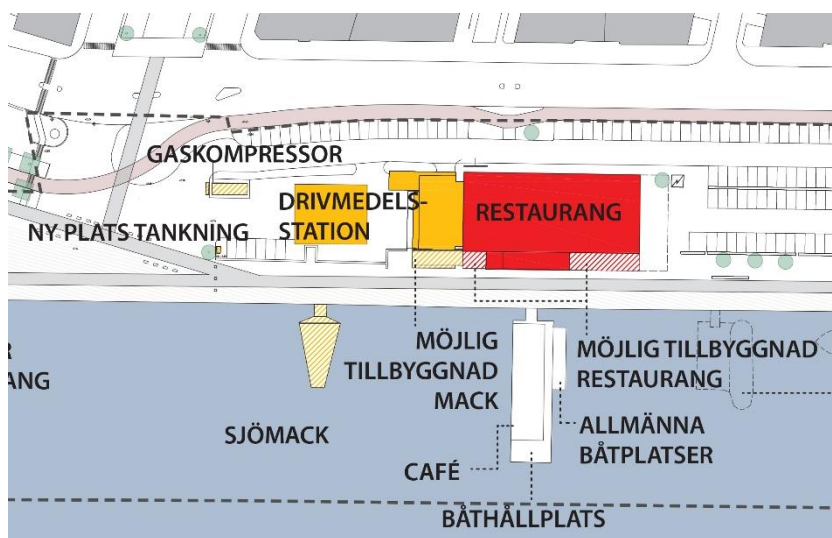
Inom planområdet finns ingen bebyggelse på kajen som har viktiga samhällsfunktioner, därmed bedöms kajen inte omfattas av Länsstyrelsens rekommendation om lägsta grundläggningsnivå. Eftersom kajens nivå är mellan ca +2.65 till +2.95 meter bedöms grundläggningsnivån inte heller påverka drivmedelstationen, då den ligger precis över nivån +2.7 meter. Eftersom nivåerna på kajen inte ändras i den nya detaljplanen kommer extremflöden kunna ledas via de befintliga rinnstråken.

Detaljplanen förses med en bestämmelse om att byggnad ska konstrueras vattentät upp till +2.7, för att säkerställa att inga byggnader skadas och att verksamhet som avses bedrivas i byggnaden inte ska påverkas negativt vid eventuell översvämning av Mälaren.

Farligt gods

Vid stationen hanteras i nuläget tre olika drivmedel; diesel, bensen och etanol, vilka är klassade som brännbara vätskor (farligt gods klass 3) och förvaras i en cistern under mark. Inom stationsområdet finns fyra mätarskåp (pumpar) under skärmtak. Lossning av drivmedel, centralpåfyllningen, föreslås i stationsområdets sydvästra hörn. Försäljning av fordonsgas (biogas) planeras också. Leverans av fordonsgas kommer att ske via markförlagd ledning in i en kompressorbyggnad. För den planerade båtstationen kommer det krävas ytterligare ungefär en transport per vecka under sommarmånaderna med drivmedel.

En riskutredning har gjorts för att visa verksamhetens risker för människor som vistas i området av Brandskyddslaget (2017). Analysen består av två delar där den ena delen studerar omgivningspåverkan och den andra delen utgörs av en jämförelse som gjorts mellan rekommenderade minsta avstånd från olika verksamhetsdelar enligt föreskrifter och verksamhetens utformning.



Bilden visar de olika funktionerna inom drivmedelstationens område.
(Bild: Tengbom)

Omgivningspåverkan

I analysen har en inventering gjorts av möjliga olycksrisker kopplade till hanteringen av brandfarliga varor inom området samt transporter till området. Av dessa har två typer av olyckor identifierats, som kan medföra påverkan mot omgivningen:

- olycka som leder till läckage vid transport av drivmedel och gasol på Norr Mälarstrand;
- ett större läckage vid lossning.

För dessa två scenarier har en mer detaljerad analys gjorts, där frekvens och konsekvens har beräknats. Beräkningarna har sedan sammanställts och redovisas i form av individrisk och så kallad grupprisk, vilka sedan jämförs med kriterier för acceptans av risk. Jämfört med dessa kriterier är de beräknade risknivåerna låga.

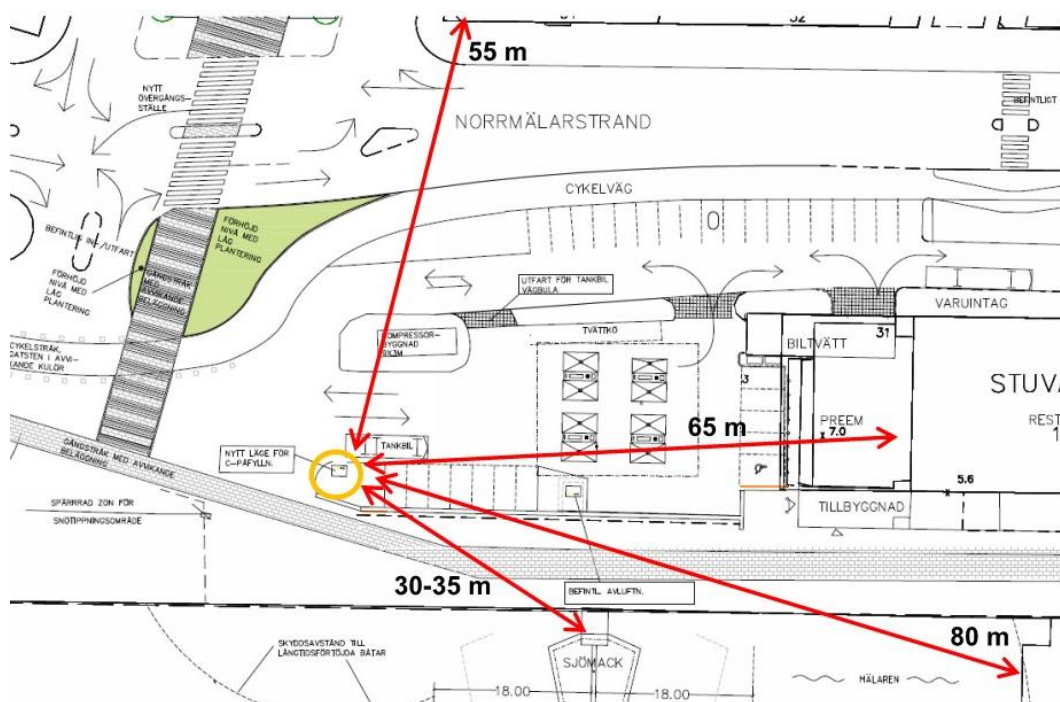
Med avseende på individrisken bedöms risknivån vara låg och acceptabel, och inga säkerhetshöjande åtgärder bedöms nödvändiga med hänsyn till identifierade risker. För grupprisker bedöms risker förknippade med transporter av drivmedel på Norr Mälarstrand och stort läckage vid lossning inom stationsområdet kunna innebära sådan risknivå att säkerhetshöjande åtgärder ska övervägas. Händelserna ligger dock i den nedre delen av det så kallade ALARP (As Low As Reasonably Practicable).

Eftersom verksamheten, vägar och bebyggelse längs Norr Mälarstrand är befintlig bedöms det svårt att genomföra byggnadstekniska åtgärder för att hantera risker vid transporter. Gällande lossning av drivmedel måste enligt tillstånd till hantering av brandfarlig vara, ske under tidiga morgontimmar (mellan 06:00 – 07:00) när restaurangen är stängd och få människor vistas i området. Då påverkas endast personal och besökare till stationen vid en eventuell olycka. Dessa grupper skulle utsättas för risken oavsett placering. Att gaspåfyllning ska ske via gasledning ska också regleras i tillstånd till hantering av brandfarlig vara. När både lossning av bränsle och gaspåfyllning styrs enligt tillstånd bedömer staden att det inte är nödvändigt att reglera dessa genom särskilt avtal.

En enkel känslighetsanalys visar att det krävs betydligt fler transporter med drivmedel till stationen för att individrisknivån utomhus respektive inomhus ska bli så stor att åtgärder behöver övervägas. Inga säkerhetshöjande åtgärder bedöms därför vara nödvändiga med hänsyn till beräknade risknivåer. Bedömningen är att sannolikheten för läckage av gas från biogasanläggningen är mycket liten. Ett scenario som innebär läckage och antändning av biogas bedöms, med stöd av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), vara betydligt mer sällsynt än de risker som bedömts i scenarierna gällande lossning av bensin. Biogasen bedöms därmed inte innebära någon ökad risk för personer som vistas i området, varken inom hus eller utomhus. Inga ytterligare åtgärder avseende den planerade biogashanteringen bedöms således nödvändiga utöver vad som anges i lagar och föreskrifter.

Minsta rekommenderade avstånd

Avståndet mellan påfyllningsplats/lossningsplats för drivmedel ligger mer än 50 meter från närmsta bostäder, se bild nedan.



Bilden visar avstånd mellan påfyllnadsställe för drivmedel och övriga verksamheter.

Den rekommenderade minsta skyddsavstånd på 50 meter uppfylls mellan bostad och bensinstation. Ett större behov av skyddsavstånd vid hantering av biogas kan föreligga.

Samförläggningen av gaslager och kompressor i samma byggnad innebär ett avsteg från rekommenderade minsta avstånd. Extra försiktighetsåtgärder kommer att vidtas i form av dels en brandavskiljning mellan gaslager och gaskompressor i klass EI 120 och dels i form av en brandavskiljning av själva gas- och kompressorbyggnaden mot närliggande bostadshus i klass EI 60. En sådan lösning kan accepteras enligt den gjorda analysen, och ingen risk för påverkan bedöms då föreligga.

Mätarskåpen (pumparna) flyttas så att föreskrivet avstånd mellan byggnad och pumpar i huvudsak uppnås. Föreskrivet avstånd mellan pumpar och tvätthallen klaras dock inte. Mätarskåpet närmast tvätthallen (12 meter, jämfört med föreskrivet avstånd på 18 meter) kommer att innehålla diesel istället för etanol. Avståndet till närmaste pump med bensin eller etanol blir då 15,7 meter. För att kompensera för det för korta avståndet ska tvätthallens yttervägg förses med mineritskivor i brandteknisk

klass EI 60 och portens glas ersättas med brandglas i klass EI 30. Strålningsnivåer vid byggnaden i händelse av en brand vid pumparna (pölbrand eller fordonsbrand) har beräknats och konstateras vara låga i båda scenarierna, så att människor eller material inte utsätts för fara.

Gas-och kompressorbyggnaden skyddas från skada till följd av påkörning och skyddet utförs med hänsyn till möjliga påkörningsscenarier. Gaskompressor och gaslager kommer skyddas med en 20 cm tjock betongvägg för att klara eventuell påkörning av ett fordon. Anläggningen placeras dessutom något förhöjt jämfört med omgivningen.

Verksamheten bedöms utifrån ovanstående kunna fortsätta bedrivas inom planområdet med den planerade förändringen utan att människor inom eller i anslutning till planområdet utsätts för oacceptabla risker. Staden bedömer att drivmedelstationen är lämpligt att ligga kvar inom platsen, pga. möjligheterna att dels ansluta till stadsgasnätet och att dels anlägga en sjömack. Drivmedelstationen kan därmed utvecklas och erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg utan att gas-transporter blir nödvändiga i innerstaden.

Upphävande av strandskydd

Strandskyddet upphävs för hela planområdet, utom inom områdena betecknade med W2, W3 och W5 på plankartan eftersom dessa områden ska vara allmänt tillgängliga. En bestämmelse om upphävande av strandskydd har införts på plankartan.

Strandskyddets syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Ett upphävande av strandskyddet måste vara motiverat utifrån ett eller flera av de särskilda skäl som finns angivna i Miljöbalken (MB) kap 7 § 18 c.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att strandskyddet kan upphävas inom delar av planområdet med hänvisning till följande särskilda skäl:

- Upphävandet avser ett område som redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

- Upphävandet avser ett område som behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett upphävande av strandskyddet inom berörda delar av planområdet inte motverkar strandskyddets syften. Planområdet är redan idag ianspråktaget (MB 7 § 18 c) på kaj som av småbåtshamn, privata pontoner och privat förtöjning i de delar av vattnet där strandskyddet upphävs. Andra kajer i närområdet har inte utrymme för de pontonanläggningar som planen medger och de bör inte placeras vid en naturstrand.

Drivmedelstationen medges inom platsen med motiveringen att den påkopplas stadsgasnätet, vilket är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods. Drivmedelsstationen möjliggör också en sjömack på ett strategiskt läge som är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar. Dessa är anläggningar som inte kan placeras på annan plats.

Marken betecknad GH2 och H1V (i östra delen av planområdet) är och har under längre tid varit ianspråktagen och otillgänglig för allmänheten. Område betecknat HV är även i gällande detaljplan planlagd för hamnändamål. Byggnaden innebär en inskränkning av allmänhetens möjlighet att röra sig på och vistas inom området. Däremot kan restaurangen och småbåtshamnen utgöra en målpunkt vid strandpromenaden. Planförslaget medför snarare att allmänhetens tillgång till vattenrummet säkerställs då kajen omvandlas från kvartersmark till allmän platsmark. Kajen är i gällande detaljplan planlagd som kvartersmark för hamnändamål.

Områden föreslagna för parkering är även idag ianspråktaga för parkering och innebär inte en begränsning av allmänhetens tillgänglighet till vattnet.

Befintlig marinan är en privat verksamhet som länge har funnits på platsen och dess pontoner är inte allmänt tillgängliga. Flera av de varaktiga pontonerna i vattnet möjliggör en effektiv båttrafik till området. Planen ger goda förutsättningar för allmänhetens friluftsliv genom att värna de rekreativa värdena som kajen och gästpontonen erbjuder.

Behovet av båtplatser för besökare i staden är stort. Det finns ingen annan gästhamn i Stockholms innerstad. Detta bedöms vara

den strategiskt bästa platsen vid vattnet där en gästhamn kan placeras utan att konkurrera eller inkräkta på Stockholms hamnars verksamhet, samt i anslutning till den befintliga kajmiljön.

Pontonernas utbredning och förtöjningssystem, inklusive strandskyddsdispens för pontoner inom de delar av området där strandskyddet inte upphävs, kommer att prövas inom tillståndprocessen för vattenverksamhet. Tillkommande ponton för småbåtshamn ska vinklas västerut med 45 grader från kajen för att inte hindra framkomligheten för fartyg vid kajen. Pontonerna får inte heller breda ut sig mer än 150 meter västerut för att inte skymma utsikten över vattenrummet. Småbåtshamnen uppskattas ge plats för ungefär 80 båtar mot dagens cirka 40 båtar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att upphävandet inte innebär en privatisering av vattenrummet och Stockholms stad kommer genom Stockholms hamnar även i fortsättningen att ha rådighet över vilka fartyg som får angöra kajen.

Staden har i sin bedömning utgått från att Stockholm är av tradition en hamnstad med stadsliv och service på kajerna. Betydelsefullt för friluftslivet är strandpromenader, pontoner för båtliv samt möjlighet att färdas på vattnet. Strandpromenadens offentliga karaktär stöds av planbestämmelser om offentlig verksamhet på kajen, om gästponton tillgänglig för allmänheten och om tillgängliga pontoner med café- och restaurangverksamhet.

För att säkerställa allmänhetens tillträde till planerade pontoner som ska vara allmänt tillgängliga upphävs inte strandskyddet inom områdena betecknat W2, W3 och W5. I samband med beslut om dispens från strandskyddet kan dessa villkoras att vara allmänt tillgängliga.

Stadsbyggnadskontoret bedömning är att eventuell påverkan på växt- och djurlivet i vattenområdet är ringa, vilket även framgår av Länsstyrelsens beslut om samråd gällande ny gästhamn på Riddarfjärden, beteckning 531-41903-2014. Vattenverksamhetens inverkan i växt- och djurlivet utreds i samband med ansökan om tillstånd till vattenverksamhet.

Förutom reglerna om upphävande av strandskyddet i miljöbalken anges i plan- och bygglagen 4 kap. att staden upphäver

strandskydd i en detaljplan om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Åtgärder som betingas av friluftsskäl kan godtas som särskilt skäl, d.v.s. vara av allmänintresse.

Stadsbyggnadskontoret samlade slutsats är att planförslaget bygger på kommunalt och regionalt intresse av stadsutveckling. Intresset av att ta området i anspråk enligt planförslag bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.

Tillstånd för vattenverksamhet

Den i detaljplanen föreslagna småbåtshamnen innebär en vattenverksamhet för vilken det krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen, enligt 11 kap. miljöbalken. Tillståndprocessen är relativt omfattande och arbeten i större omfattning i anslutning till verksamheten får inte påbörjas innan tillstånd har meddelats. Verksamhetsutövaren ska ansöka om tillstånd (miljödom) för vattenverksamhet. Ansökan om tillstånd har lämnats in till Nacka Tingsrätt med ärendenummer M 5736-18. Inom tillståndprocessen görs en prövning om verksamheten kan innebära betydande miljöpåverkan och om det innebär en påverkan för djur- och växtliv. Inom tillståndprocessen provas även pontonernas utbredning och förtöjningssystem.

Barnkonsekvenser

Planförslaget innebär inga försämringar ur barns perspektiv jämfört med idag. Det säkrar allmänhetens tillgänglighet till en del av strandområdet som utgör en del av ett längre stråk längs vattnet.

Tidplan

Samråd	2:a kv 2015
Granskning	2:a kv 2019
Antagande	4:e kv 2019

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan och myndighetsutövning vid bygglovsprövning.

Byggaktören ansvarar för och bekostar kvartersmarkens anordnande samt anslutningar mot allmän platsmark.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Hamn AB.

För detaljplanens genomförande krävs att Stockholms stad (genom Stockholms Hamn AB) tecknar avtal med entreprenören för småbåtshamnen, restaurang, handelslokal och drivmedelsstationen.

Servitut

Servitut får upprättas för pelare på allmän platsmark i enlighet med plankartan.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Dp 92058A (1993) och Pl 1696A (1937) helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Detaljplaneområdet omfattar fastigheten Stuvaren 1 samt delar av fastigheterna Kungsholmen 2:2 (marken) och Kungsholmen 2:8 (vattenområdet). Marken ägs av Stockholms stad. Delar av marken disponeras, genom avtal av Stockholms Hamn AB. Område som ska disponeras av Stockholms Hamn AB ska justeras i enlighet med detaljplanen när den vunnit laga kraft.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan användningar inom kvartersmark och allmän plats. Del av stadens fastighet Kungsholmen 2:2 ändras från kvartersmark (hamnändamål) till allmän plats (gata respektive kaj). Del av stadens vattenfastighet Kungsholmen 2:8 ändras från vattenområde till område för ponton för drivmedelstation för småbåtar.

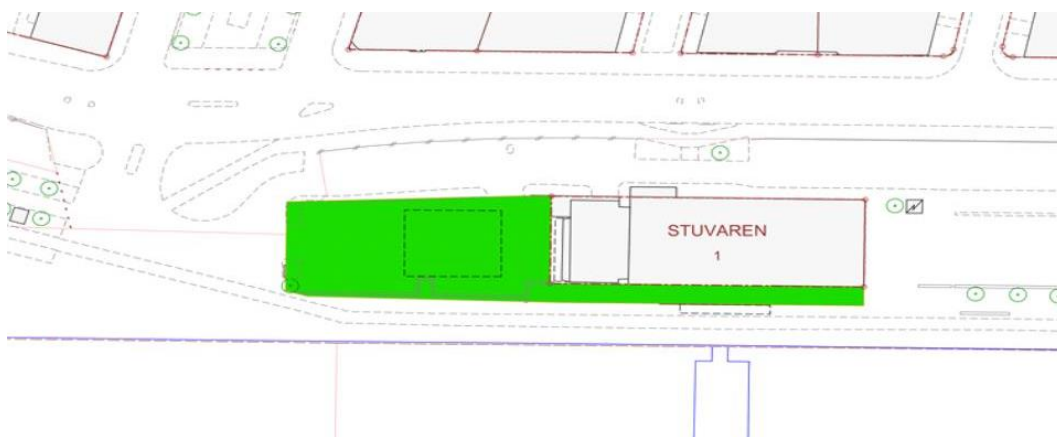
Fastigheten Stuvaren 1 avses att utvidgas.

Användning av del av Kungsholmen 2:2 ändras från hamnverksamhet till restaurang, handel och icke störande hamnändamål.

Fastighetsbildning

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

För område betecknad H1V i den västra delen av området har en ny fastighet bildats genom avstyckning av Kungsholmen 2:2. Del av Kungsholmen 2:2 har överförts till Stuvaren 1 genom fastighetsreglering.



Bilden visar område markerat i grönt, som överförts till fastigheten Stuvaren 1 från Kungsholmen 2:2 genom fastighetsreglering.

Ekonomiska frågor

Vatten och avlopp

Eventuella anslutningsavgifter till ledningsnät för vatten, avlopp för ny bebyggelse ska bekostas av byggaktören.

Fastighetsbildning

Fastighetsägaren ska ta initiativ till och bekosta erforderliga fastighetsregleringar.

El och tele m.m.

Eventuella anslutningsavgifter till ledningsnät för el och tele för ny bebyggelse ska bekostas av byggaktören.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Eventuella kostnader för miljöskyddsåtgärder ska bekostas av verksamhetsutövaren.

Tekniska frågor**Vatten och avlopp**

Ny byggnad inom planområdet kan påkopplas befintligt ledningsnät för vatten- och avlopp m.m. enligt huvudmannens anvisningar. Hänsyn ska tas till eventuella befintliga servisledningar i området.

El/Tele

Ny byggnad inom planområdet kan påkopplas befintligt ledningsnät för el och tele m.m. enligt huvudmannens anvisningar. Hänsyn ska tas till eventuella befintliga servisledningar i området.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen då detaljplanen vinner laga kraft.