

Laga kraft 2021-07-22

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



Planområdets ungefärliga läge markerat med ring.

### 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 kvaliteter 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 anläggningar ska hållas låga för att värna utblickar mot kajen och vattnet. Byggnader och 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 angräns- 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 båtankstation 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.

Planen genomförs med normalt planförfarande.

### **Miljöbedömning**

Miljöförvaltningen bedömer att genomförandet av detaljplanen inte kan anta innebära betydande miljöpåverkan som avses i 5 kap PBL och 6 kap MB.

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	12 maj-23 juni 2015
Granskning	8 maj-5 juni 2019
Antagande	16 juni 2021

## Innehåll

<b>Sammanfattning.....</b>	<b>2</b>
Planens syfte och huvuddrag .....	2
Miljöbedömning .....	3
Tidplan .....	3
<b>Inledning .....</b>	<b>5</b>
Handlingar .....	5
Planens syfte och huvuddrag .....	5
Plandata .....	6
Tidigare ställningstaganden .....	7
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>10</b>
Natur .....	10
Geotekniska förhållanden.....	10
Hydrologiska förhållanden .....	11
Dagvatten .....	11
Befintlig bebyggelse .....	12
Landskapsbild/stadsbild .....	12
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	13
Kommersiell service .....	14
Gator och trafik .....	14
Störningar och risker .....	16
<b>Planförslag .....</b>	<b>18</b>
Ny bebyggelse.....	18
Park och vattenområden .....	21
Gestaltungsprinciper .....	22
Gator och trafik .....	28
Teknisk försörjning .....	31
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>34</b>
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	34
Miljökvalitetsnormer för vatten.....	34
Landskapsbild/stadsbild .....	35
Riksintresse för kulturmiljövård .....	35
Fornlämningar .....	36
Störningar och risker .....	36
Upphävande av strandskydd.....	42
Tillstånd för vattenverksamhet .....	49
Barnkonsekvenser .....	49
<b>Tidplan .....</b>	<b>49</b>
<b>Genomförande .....</b>	<b>50</b>
Organisatoriska frågor .....	50
Verkan på befintliga detaljplaner .....	50
Fastighetsrättsliga frågor .....	50
Ekonomiska frågor.....	51
Tekniska frågor .....	52
Genomförandetid .....	52

## 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* (Sweco, 2014-01-17)
- *Riskanalys* (Brandskyddslaget, 2020-06-12)
- *Marinarkeologisk rapport* (Statens maritima museer, 2017-05-24)
- *Dagvattenutredning* (Dämningsverket, 2018-08-23, reviderad 2020-07-06)
- *Trafikutredning* (Sweco, 2019-04-05)
- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning* (Niras, 2020-08-27) och *Kompletterande arbeten vid Stuvaren 1 och delar av Kungsholmen 2:2, Norr Mälarstrand* (Niras 2021-04-26)

#### Medverkande

Planen är framtagen av Andrew Blank, stadsbyggnadskontoret samt genom Ida-Maria Classon Frangos och Lii Tiemda via Landskapslaget AB. Kartingenjör är Katarina Eriksson. Planen har tagits fram i samarbete med Stockholms Hamnar genom Louisa Åkerfeldt och Peder Weitoft. 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.

### 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 båttankstation 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

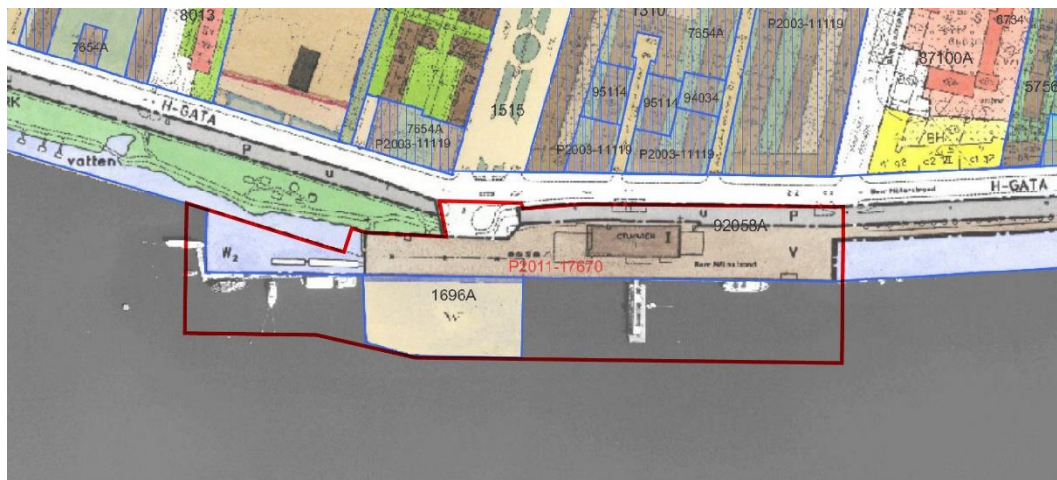
Detaljplanen upprättas med stöd av översiktsplanen för Stockholms stad, antagen av kommunfullmäktige i februari 2018. Stockholm ska vara en stad för alla, med täta och sammanhållna stadsmiljöer där bebyggelse och grönstruktur samspekar och ger förutsättningar för goda livsmiljöer. Stadens översiktsplan 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 ställdes ut på samråd mellan 12 maj och 23 juni 2015. Flertalet remissinstanser tillstyrkte 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 framförde också positiva synpunkter på bland annat gästhamnen och den förbättrade kopplingen till Kungsholmstorg. Av de sakägare och övriga boende som framförde synpunkter var flera positiva till upprustning av befintlig byggnad och den nya gästhamnen. Många önskade dock att drivmedelsstationen ska flyttas från platsen och beklagar att utblickar går förlorade. Flera ansåg också att det inte finns behov av fler restauranger i detta läge.

Med anledning av de synpunkter som framfördes under samrådet studerades följande frågor 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.

#### Plangranskning

Planförslaget skickades ut för granskning mellan 8 maj och 5 juni 2019. Flertalet remissinstanser hade ingen erinran mot planförslaget. Några var negativa mot planförslaget och framförde synpunkter i sak, framför allt vad gäller riskhantering och säkerhetsavstånd för drivmedelstation samt hantering av översvämningsrisk för samhällsbetydande funktioner inom planområdet. De flesta sakägare och övriga boende framförde synpunkter om placering på övergångsställe, snötippning, placering på återvinningsstation, tillkommande biltrafik, hantering av risker, samt bevarande av siktlinjer. Sakägare och övriga boende framförde även önskemål om minskad bygggrätt, samt hantering av avtal med drivmedelsstation.

Med anledning av de synpunkter som framfördes under granskningen studerades följande frågor vidare i det fortsatta planarbetet:

- Möjliga markföroreningar.
- Riskfrågor kopplat till drivmedelstation och båttankstation. Riskanalysen avseende drivmedelstation och transport av farligt gods har reviderats.
- Placering av elnätstation.
- Dagvattenhantering. Dagvattenutredningen har justerats för att visa ett förslag på dagvattenhantering för planområdet.

#### 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 Råambshovsparken 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 har avrinning mot Mälaren-Riddarfjärden. Statusen i Mälaren-Riddarfjärden har i VISS klassificerats till måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Enligt VISS är det miljökonsekvenstyperna miljögifter och övergödning som ger utslag i statusklassningen. Detta då halterna av fosfor är förhöjda i vattnet, koppar, bly, kadmium, TBT och antracen förhöjda i sediment och att PFOS samt PCB finns i förhöjda halter i fisk.

För att förbättra statusen i förekomsten har Stockholms stad inom arbetet med det lokala åtgärdsprogrammet för Mälaren-Riddarfjärden beräknat att belastning från dagvattnet i närområdet behöver minska med 100 kg fosfor, 11 kg bly och 31 kg koppar per år. Till Mälaren-Riddarfjärden tillförs dock också stora mängder från uppströmsliggande förekomster. Den årliga införseln av exempelvis fosfor till förekomsten är ca 130 000 kg per år vilket indikerar att närområdet står för liten del av belastningen. Det kan därför vara svårt att genom lokala åtgärder i närområdet till Mälaren-Riddarfjärden påverka statusen i förekomsten. Trots det arbetar staden med att minska belastningen från dagvatten och bräddvatten i förekomstens direkta tillrinningsområde. Målet med åtgärderna är att möta de framräknade förbättringsbehoven.

## 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 storvuxna 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

### Kulturmiljö

Norr Mälarstrand är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som är av riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken (3 kap. 6 §). I utformningen av planförslaget ska karaktärsdragen för riksintresse för kulturmiljövård beaktas. För information om riksintresset för kulturmiljövård se vidare rubrik Riksintressen.

### 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 förlöstes efter 1850 och att det då inte är en lagskyddad fornlämning enligt 2 kap. 1 a § kulturmiljölagen (1988:950). Länsstyrelsen ställer då inte krav på att man ska vidta särskilda åtgärder för att bevara vraket och eventuella anläggningar i anslutning till vraket är inte heller tillståndspliktiga ur fornlämnings synpunkt. 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.

#### **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**

I rapporten ”Kajstrategi för Stockholms hamnar” (beslutad av KF 2015) 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" (2015). 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.



Kajen har två in- och utfarter. Området nås via tre övergångsställen över Norr Mälärstrand. Norr om planområdet löper ett cykelpendlingsstråk.

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 hållplats för pendelbåtar har funnits längs kajen sedan sommaren 2015 och i framtiden kan det bli aktuellt med en mer permanent hållplats.

#### Tillgänglighet

Planområdet är plant och lättillgänglig för cyklister och fotgängare.

#### Snötippning

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. Enligt ett beslut daterat 2 november 2016 av Länsstyrelsen i Stockholms län har Stockholms stad beviljats dispens, med stöd av 15 kap. 33§ Miljöbalken, från dumpningsförbudet gällande dumpning av snö i Mälaren och Saltsjön på fastigheterna Kungsholmen 2:8, Norrmalm 3:42, Södermalm 10:34 samt Ladugårdsgärdet 1:40.

### 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.

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. Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) ska uppfyllas. För detta finns föreskrifter och allmänna råd som ska uppfyllas vid hantering av brandfarliga varor. Här finns redovisat minsta avstånd mellan olika verksamhetsdelar inom drivmedelsstationen och omgivande bebyggelse. Avståndet kan minskas om säkerheten kan uppnås på annat sätt.

Vid drivmedelstationen hanteras drivmedel i form av bensin, etanol och diesel (farligt gods klass 3) och förvaras i en cistern under mark. Inom stationsområdet finns fyra mätarskåp (pumpar) under skärmtak. Verksamheten omfattar även hantering av spolarvätska och gasol samt andra brandfarliga varor i mindre mängder. 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 vara ske på morgonen mellan 6:00 och 7:00. Drivmedelstationens centralpåfyllning är idag placerad så att tankbilen måste köra på promenadstråket utmed kajen söder om byggnaden.

#### Markföroreningar

Enligt länsstyrelsens inventering av potentiellt förorenade områden (EBH) återfinns ett objekt av typen ej klassat inom planområdet. Ingen ytterligare information om objektets verksamhet eller bransch har hittats. Ett historiskt flygfoto från åren 1955-1967 indikerar att liknande markanvändning råder idag som under 50- och 60-talet.

Utifrån den information som erhållits kring nuvarande samt tidigare verksamheter som bedrivits inom området föreligger det låg risk för eventuella föroreningar inom området. Men eftersom att länsstyrelsens inventering av potentiellt förorenade områden (EBH) pekat ut ett objekt inom planområdet som ej riskklassad föreligger ändå en risk för förekomst av föroreningar inom området.

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.

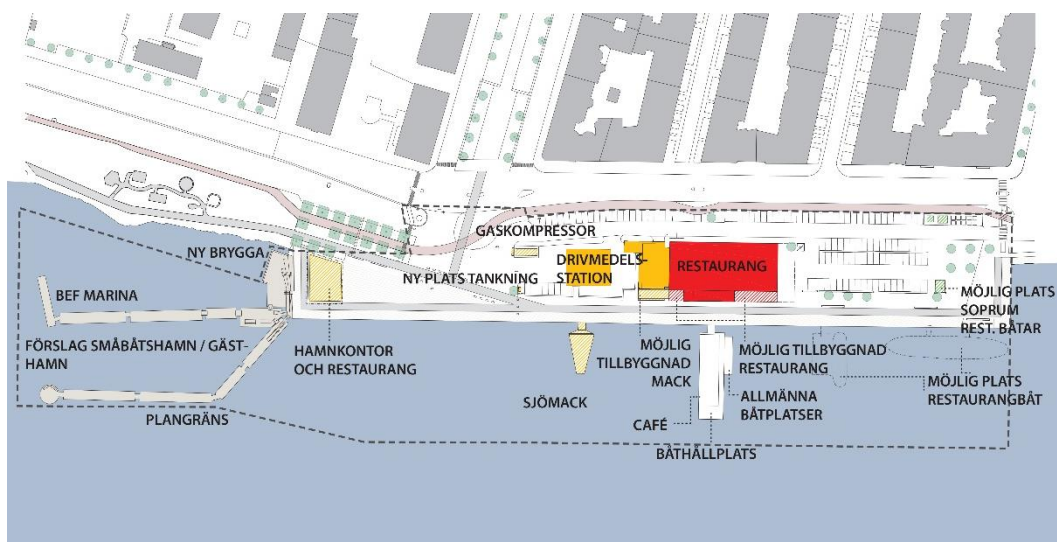
## Planförslag

### Ny bebyggelse

#### Övergripande

Detaljplanens syfte är att bekräfta nuvarande verksamheter samt att förbättra allmänhetens tillgång till kajen. Fler aktiviteter och målpunkter ska tillkomma utmed kajpromenaden. Samtidigt ska kajen kunna användas för angöring av större båtar och fartyg. Tillgängligheten till det populära promenadstråket på kajen säkerställs genom att den planläggs som allmän platsmark. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholmstorg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholmstorgs centrala promenad ner till kajen.

Befintliga verksamheter ges planstöd och möjlighet att utvecklas. Den befintliga byggnaden ska rustas upp och ges en mer sammanhållen form och attraktivare gestaltning. Utöver detta ges småbåtshamnen möjlighet att utvidgas så att en gästhamn kan anläggas. För småbåtshamnen behöver en byggnad för ett hamnkontor byggas på kajen. Byggnaden föreslås också inrymma en restaurang. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand.



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 angörings- och tilläggsmöjlighet för båtar och fartyg, även turbåtar och reguljärtrafik. All angöringsanordning samt angöringstrafik till fartyg och ponton inom kajområde ska ske underordnat till en säker gång- och cykeltrafik på kajen. 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 kvaliteter 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.

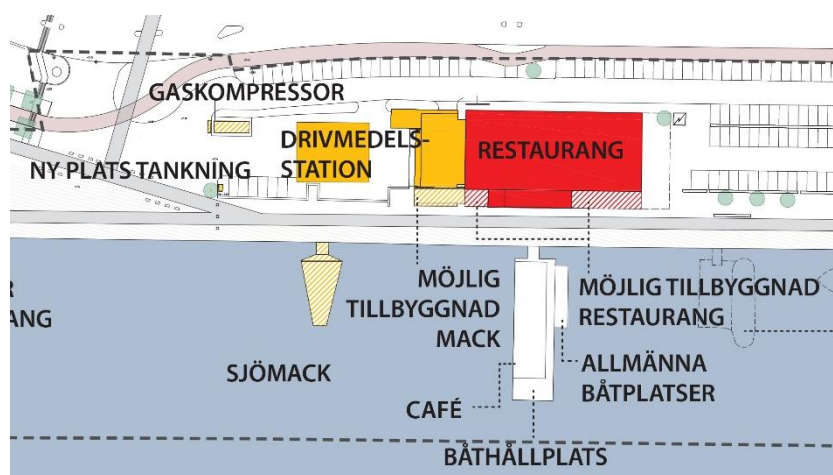
#### Drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden

Byggnaden med drivmedelstation och restaurang 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. I stationsområdets nordvästra hörn möjliggörs en fristående kompressorbyggnad för biogashantering. Leverans av fordonsgas kommer att ske via markförlagd ledning in i kompressorbyggnaden. 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 planeras att

flyttas till stationsområdets sydvästra hörn, där plats finns för uppställning av tankbil, utan att framkomligheten för övrig trafik påverkas.

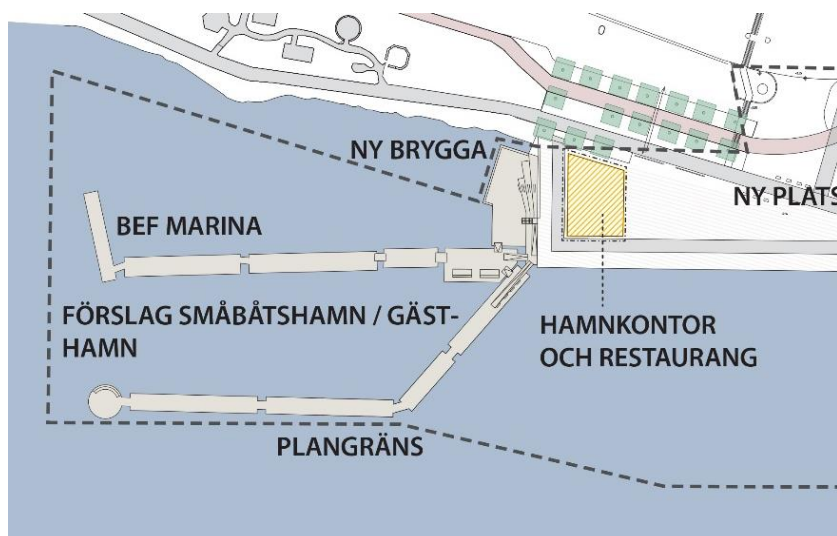
Vid kajen ges möjlighet för en båttankstation på ponton, som ska kunna tillhandahålla bland annat fordonsgas (biogas). För den planerade båttankstationen kommer det krävas ytterligare ungefär en transport per vecka under sommarmånaderna med drivmedel. Det är viktigt att båttankstationen konstrueras på ett sådant vis att angränsande snötippningsområdet kan fortgå på platsen och att båttankstationen inte skadas av snön.



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. 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 försämra framkomligheten eller utsikt för gående. Dörrar får inte öppnas ut över gångbanor.



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

## Park och vattenområden

### Småbåtshamn och gästhamn

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.

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

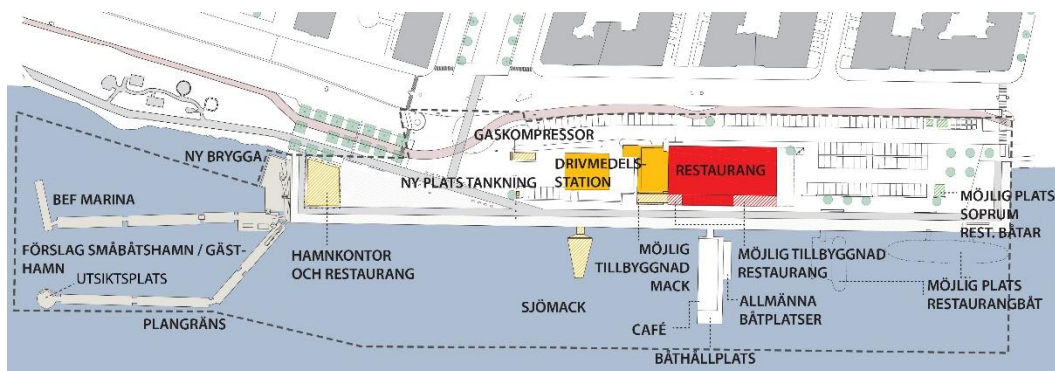
### Pontoner

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 förtöjas vid pontonerna beror på hur stora båtarna är och vilken förtöjningsätt används. Förtöjningsalternativen är bojsystem eller Y-bom.

Den södra pontonen, som leder till utsiktsplatsen, ska också 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.

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.



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

## Gestaltungsprinciper

Gestaltungsprinciper för hamnen och kajen

Följande 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, byggnads-olymer eller under mark.
- Gatumiljön och kajen ska upplevas välordnad och som en sammanhängande öppenhet.



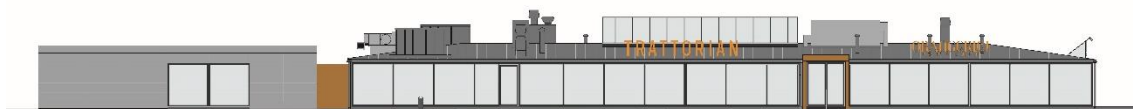
### Drivmedelstationen och restaurangbyggnaden

Nedanstående gestaltungsprinciper ska vara vägledande i utformningen av drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden:

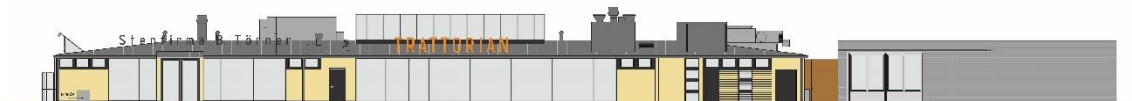
- Länken mellan de två, tidigare separata, huskropparna för drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden ska vara markerad genom att huslivet dras in något.
- Byggnaderna ska ges en samlad och enhetlig volym.
- Byggnadens ursprung och karaktär av funkis ska vara vägledande i gestaltningen.
- Tillägg till 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 ljust material.  
(Bild: Tengbom)

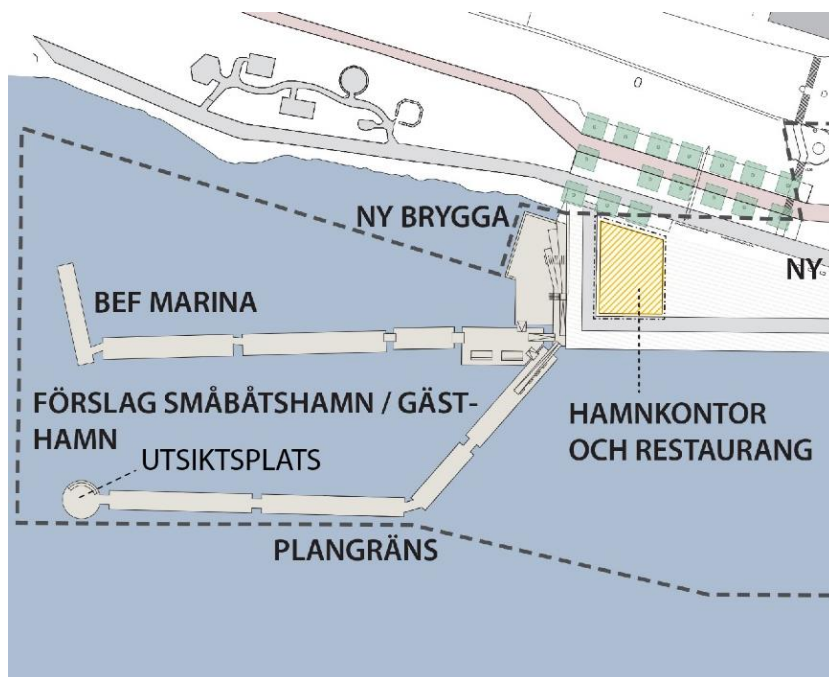


Perspektivbild sedd från öster. Bilden visar den tilltänkta uteserveringen på den befintliga byggnadens östra sida och en båthållplats på befintlig ponton på byggnadens södra sida. Alla installationer på taket ska målas i samma mörka kulör för att skapa ett mer enhetligt taklandskap. (Bild: Tengbom)

### 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 stänglas 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 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)

## **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.

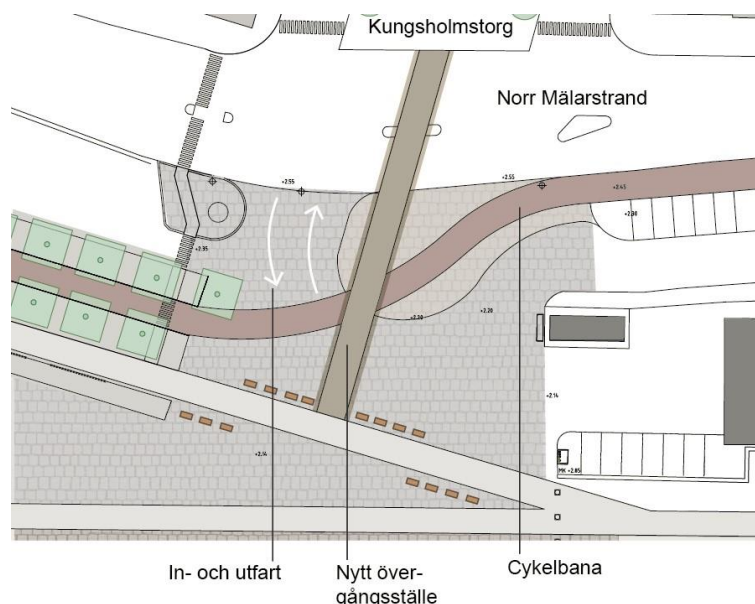
Den bilfria gränsen föreslås utgöras av låga betongsuggor klädda i exempelvis sten och trä som placeras längs gångstråket. Läget för centralpåfyllning för drivmedelsstationen flyttas för att påfyllningsfordon inte ska köra längs med kajen. Den nya placeringen på centralpåfyllningen planeras ligga väster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

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

### **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.



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)

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

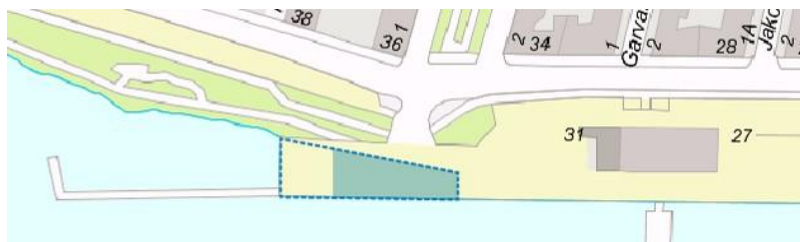
Planområdet är flackt, vilket underlättar för tillgängligheten till byggnadernas entréer. Stockholms stads riktlinjer för tillgänglighet En stad för alla, ska följas. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska i första hand anordnas inom 10 meter från entréer, men i de fall det strider mot målet om en 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 framtagna trafikutredning. Pontoner ska göras tillgängliga för alla, genom ramper med en största lutning på 1:20.

#### Snötippning

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 av 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.

Det är viktigt att båttankstationen på ponton ska konstrueras på ett sådant vis att snötippningsområdet kan fortgå på platsen.



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. Den befintliga nätstationen bekräftas inte i detaljplanen, men den får stå kvar. Detaljplanen möjliggör att en elnätstation får inhysas inom den befintliga restaurangbyggnaden. Utformning och placering bör ske i samråd mellan Ellevio och berörda parter. Elnätstationen ska placeras i

del av byggnad som ligger avsides från stadigvarande arbetsplatser och utformas så att gällande riktvärden för elektromagnetiska fält uppnås. Kontrollmätning sker innan inflytt. Placeringen kontrolleras vid bygglov.

#### Dagvatten

En dagvattenutredning (Dämningsverket 2020-06-12) har tagits fram för området. I dagvattenutredningen ges ett förslag (förslag 1A) på fördröjnings- och reningsmetoder. Förslaget innefattar regnträdgårdar vid korsningen Norrmälarstrand och Kungsholmstorgsgatan samt underjordiska magasin med sedimenteringsfunktion i övriga delar av kajområdet.

Förslaget uppfyller Stockholms stads åtgärdsnivå på 20 mm fördröjning och rening av dagvattnet från hårdgjorda ytor inom hela utredningsområdet, förutom drivmedelsstationen som leder sitt dagvatten till det kombinerade avloppsnätet via en särskild oljeavskiljare. Vid full implementering av åtgärdsnivån utifrån dessa förutsättningar blir det totala fördröjningsbehovet ca 200 m<sup>3</sup>. Flöden har beräknats för befintlig och framtida situation. Totalt minskar det dimensionerande flödet vid ett klimatjusterat 10-årsregn från ca 300 l/s till ca 200 l/s med föreslagna lösning. En klimatfaktor på +25% har använts. Föroreningarna minskar, både i halt och mängd, med föreslagna metoder. Detta innebär att det inte föreligger risk för att detaljplanen kan försämma befintlig status MKN, eller att planen äventyrar möjligheten att uppnå en bättre status MKN i framtiden. Vid extremflöden finns det i dagsläget sekundära rinnvägar som även kommer fungera på samma sätt i framtiden.



Förslag 1A för dagvattenhantering. Föreslagna lösningar består av svarta linjer. Befintliga ledningar är färgade linjer (Dämningsverket 2020).

Inga befintliga dagvattenledningar inom området bedöms behöva läggas om eftersom framtida flöden uppskattas minska med föreslagna åtgärderna. Förslaget är utformat för att ta till vara på

befintligt 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.

Verksamhetsutövare ansvarar för att dagvatten från drivmedelsstationen hanteras på ett godkänt sätt. Omhändertagandet av dagvatten från stationsområdet ska samrådas med tillsynsmyndigheten. Vid drivmedelsstationen 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.

#### Avfallshantering

Såväl restaurangens som drivmedelsstationens 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, till exempel sophus, ska integreras i byggnadsvolymer 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.

## 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.

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 bland annat transporter av farligt gods, markföroreningar och dagvattenhantering. Lösningar för transport, markföroreningar 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

I genomförandet av planen kommer krav att ställas på att rening av dagvatten sker i enlighet med stadens åtgärdsnivå. De dagvattenåtgärder som föreslås i framtagna dagvattenutredning beräknas minska, i linje med stadens åtgärdsnivå, fosforbelastning och de metaller som idag medför att Mälaren-Riddarfjärden inte når god vattenstatus. Detta kommer vid genomförande att innebära att belastningen till Mälaren-Riddarfjärden minskar för samtliga dagvattenrelaterade



föreningar och möjligheten att uppnå MKN förbättras. Dock kan inte exploateringen av Stuvaren 1 ensamt möta förbättringsbehovet för Mälaren-Riddarfjärden. Det lokala åtgärdsprogrammet för Mälaren-Riddarfjärden är en viktig del för att åtgärda belastningen från befintlig bebyggelse samt där möjligt åtgärda belastning från tidigare verksamheter och utsläpp.

### **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.

### **Riksintresse för kulturmiljövård**

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.

### **Fornlämningar**

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 skeppsvraken 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.

### **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**

En översiktlig miljöteknisk markundersökning (NIRAS, 2020-08-27 och 2021-04-26) har tagits fram för planområdet för att undersöka om det finns föroreningar inom området och om det finns behov att utföra sanering eller andra lämpliga åtgärder. Undersökningarna som har bedrivits vid Stuvaren 1 och delar av Kungsholmen 2:2 visar att halterna av förorening ligger under gränsen för mindre känslig markanvändning inom större delen av undersökningsområdet. I 1 av 7 provpunkter har dock halter av koppar uppmätts överskridande gränsen för mindre känslig markanvändning. I progasprover uttagna inom, och omkring bensinstationen kan endast låga halter av petroleumkolväten, väl underskridande gällande jämförvärden, påvisas. I grundvatten



påvisades inte några ämneshalter överskridande uppsatta riktvärden och grundvattnet klassas enligt SGU:s klassindelning endast innehålla mycket låga halter av metaller.

I den historiska inventeringen framkommer inte någon verksamhet som kan kopplas till kopparföreningar, däremot utgörs området av fyllnadsmassor ovan berg (SGU, 2020) av okänt ursprung. Kopparhalten bedöms därav inte härstamma från någon punktkälla utan från fyllnadsmassorna.

Den förenklade riskbedömningen som har genomförts visar att risken för människor, som arbetar inom samt passerar igenom området, att exponeras för de påträffade föroreningarna är låg. Denna bedömning gäller även för de människor som kommer att vistas inom de framtida verksamheterna i den västra delen av området (hamnkontor och restaurang). Vad gäller risker för miljön bedöms även dessa, utifrån de analysresultat som insamlats, som låga.

Den enskilda halten av koppar som uppmätts över MKM är baserat på skyddet av markmiljö. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder bedöms halterna inte utgöra en risk för ytvatten, grundvatten eller för människors hälsa och ligger under rekommenderade värden. Vid schaktarbeten ska provtagning utföras för att säkerställa att riskerna kvarstår som låga.

Stadsbyggnadskontoret anser att markföroreningsfrågan är utredd i den omfattning som är rimligt inom planprocessen och bedömer detaljplanens förslag till markanvändning som lämplig. Resultatet i utredningen visar att hälsorisker orsakade av föroreningen inte kommer utgöra några oacceptabla hälsorisker nu eller i framtiden för boende eller besökare till området. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ytterligare krav på provtagningar, åtgärder och sanering bör ske i efterkommande processer där bland annat miljöförvaltningen är tillsynsmyndighet.

#### 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 översvämnning. Kajens nivå är mellan ca +2.65 till +2.95 meter, därmed bedöms grundläggningsnivån inte heller påverka drivmedelsstationen, 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.

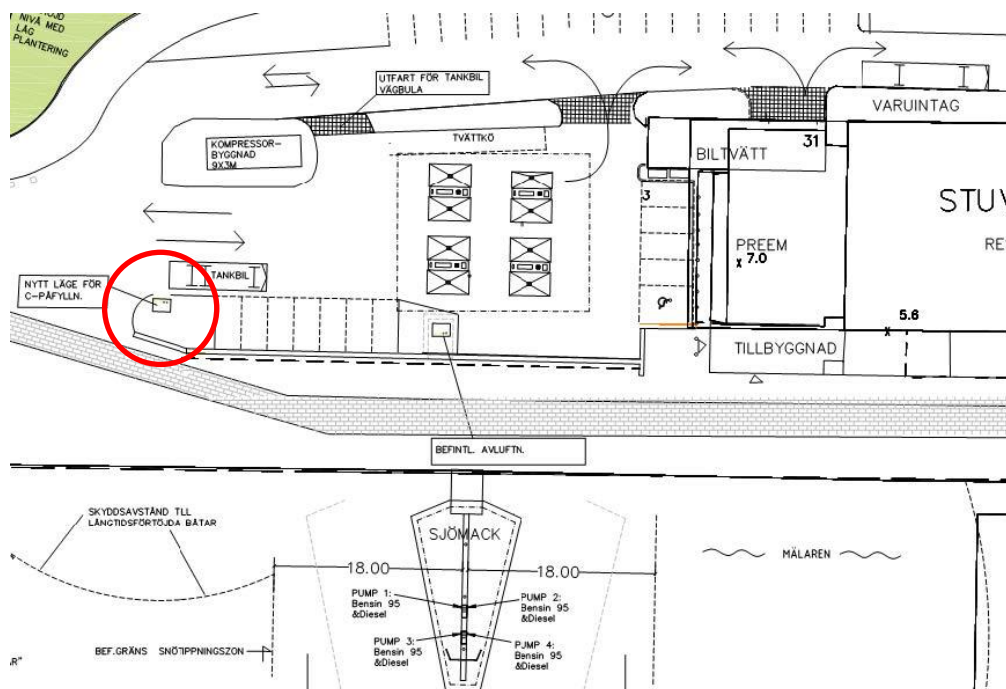
#### Skyddsavstånd

För drivmedelsverksamhet finns rekommendationer om skyddsavstånd till bostäder, kontor och andra platser ur riskmiljö- och hälsosynpunkt. Avstånden kan delas in i skyddsavstånd till omkringliggande bebyggelse och andra verksamheter samt skyddsavstånd inom område med drivmedelsverksamhet.

#### *Skyddsavstånd kring drivmedelstation*

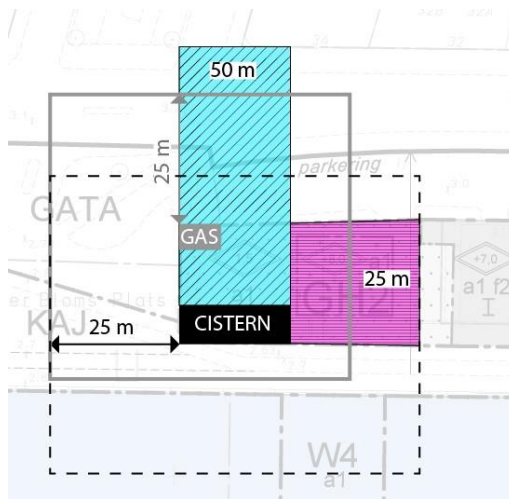
Den rekommenderade minsta skyddsavstånd enligt Länsstyrelsens riktlinjer är 50 meter mellan sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet och drivmedelstation. För ny bebyggelse intill bensinstationer gäller Länsstyrelsens riktlinjer (Riskhänsyn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer, 2000). Dessa innebär att 25 meter närmast bensinstationen bör lämnas bebyggelsefritt. Tätt kontorsbebyggelse kan placeras på 25 meters avstånd och sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet kan tillåtas på 50 meters avstånd. När det gäller drivmedelstationer utgör den största riskkällan själva lossningen eftersom det vid detta moment kan vara möjligt för stora mängder vätska att läcka ut. Avstånden skulle därför kunna utgå från den centrala påfyllnadsplatsen.

Enligt framtagna riskutredning (Brandskyddslaget, 2020-06-12) klaras länsstyrelsens angivna skyddsavstånd. Det finns ingen svårutrymd verksamhet (förskola, stor publik lokal etc.) inom 100 meter från drivmedelstationen. Befintlig påfyllnadsplats ligger idag nära kajkanten och leveransfordonet måste köra utmed kajen, som utgör ett välanvänt, gångstråk för att komma till lossningsplatsen. En ny påfyllnadsplats planeras därför lite längre västerut, till höger om infarten till stationen.



En ny lossningsplats planeras till höger om infarten till stationen. (Bild: Brandskyddslaget)

För att säkerställa att skyddsavstånden uppfylls, reglerar detaljplanen att påfyllningsanslutningen till cistern med brandfarlig vätska ska anordnas på ett avstånd om minst 25 meter från närmsta butiksfasad, minst 50 meter från närmsta bostadsbyggnadsfasad och minst 6 meter från parkeringsplats. Områden utomhus som ligger inom 25 meter från gaslager och påfyllningsanslutning ska utformas så att de inte uppmuntrar till omfattande stadigvarande vistelse (ex större ytor för servering, lekplatser, etc.).



Bilden visar en möjlig placering för påfyllningsanslutning till utifrån gällande skyddsavstånd till bostäder och verksamhetsbyggnader.

*Skyddsavstånd inom drivmedelstation*

Risikanalysen visar att avstånden mellan drivmedelstationens olika delar innebär vissa avsteg från Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) och tillhörande föreskrifter och allmänna råd.

- För litet avstånd mellan mätarskåp (pumparna) närmast drivmedelstationens byggnad (butik och tvätthall).
- Kompressor och gaslager kommer att placeras i samma byggnad vilket innebär ett avsteg från rekommenderade avstånd.
- Förrådet för gasolflaskor ligger på för litet avstånd till central påfyllnadsplats, mätarskåp med brännbar vätska, gaslager och gasdispenser.
- För litet avstånd mellan parkeringsplatser och lossningsplats.
- Säkerställa att byggnaden för gaslager och kompressor får ett tillräckligt skydd mot påkörning.

Dessa avsteg ska åtgärdas av verksamhetsutövaren till fullo i enlighet med LBE och detta säkerställs i samband med intyg om verksamhetsutövning och regleras vanligtvis inte via PBL. För denna specifika situation väljer stadsbyggnadskontoret att reglera att byggnaden med gaslager och kompressor ska utföras med påkörningsskydd eftersom byggnaden är placerad vid en infart som även berör annan trafik än den som avser drivmedelstationens verksamhet, som exempelvis bredvidliggande restaurangens leveranser.

Det finns många typer av påkörningsskydd. Ett förekommande påkörningshinder i betong som används inom Stockholms stad och inom drivmedelsanläggningar är den så kallade GPLINK. Hur påkörningsskyddet ska utföras utreds av verksamhetsägare inför tillståndsansökning. Utförandet säkerställs av tillsynsmyndighet vid tillståndsprövningen genom granskning av framtagna riskutredning och tillsyn på platsen. I själva tillståndsprövningen granskar tillsynsmyndighet (räddningstjänsten) inlämnade handlingar och stämmer av eventuella avvikelser från föreskrifterna (LBE) samt gör tillsyn på platsen.

*Farligt gods*

Olycksriskerna förknippade med transporter av farligt gods på Norr Mälarstrand samt läckage av brännbar vätska i samband med lossning från tankbil vid själva drivmedelstationen och båttankstationen på bryggan har studerats detaljerat i en

riskanalys (Brandskyddslaget, 2020-06-12) genom beräkning av individrisk och samhällsrisk. Syftet med beräkningarna har varit att kunna precisera behov och omfattning av åtgärder vid planerad bebyggelse.

#### *Individrisk*

Beräkningarna visar att individrisknivån är acceptabel, både inomhus och utomhus utmed transportsträckan samt i anslutning till drivmedelstationen.

#### *Samhällsrisk*

Den beräknade samhällsrisk ligger i den nedre delen av ALARP, vilket innebär att åtgärder ska övervägas och vidtas om de bedöms rimliga i förhållande till bland annat kostnad och nytta. Risknivån för samhällsrisk är konservativt beräknad och visar därför sannolikt en överskattning av den faktiska risknivån.

När det gäller olyckor vid själva stationen är det främst människor inom stationsområdet som påverkas. Endast en liten andel av de som vistas utomhus i närområdet kan komma att påverkas vid olycka. Inga människor påverkas inomhus eftersom avståndet till bebyggelse är tillräckligt stort. Utmed transportvägen är det i huvudsak människor utomhus som kan påverkas vid en olycka. Det finns begränsade möjligheter att skydda människor utomhus eller i befintlig bebyggelse utmed transportvägen. Konsekvensreducerande åtgärder utmed transportvägen är därför svåra att genomföra eller innebär omfattande kostnader. Effekten av att skydda människor inomhus är dessutom begränsad då det huvudsakligen är människor utomhus som ska skyddas.

Risknivån utmed transportvägen samt kring själva stationen bedöms kunna accepteras utan krav på ytterligare åtgärder. Lossning av brännbar vätska är tidsreglerad och sker när det inte är personer i restauranger samt när persontätheten utomhus i närområdet är relativt begränsad. För att ytterligare höja säkerheten kan kajen spärras av för förbipasserande under själva lossningen, men åtgärden utgör inget krav.

#### *Ställningstagande kring risk*

Utifrån den samlade riskbedömningen gjord i riskanalysen bedömer staden att platsen är lämplig för drivmedelstation sett till kraven i PBL och individ- samt samhällsrisk. Åtgärder för att minimera påverkan på hälsa och säkerhet säkerställs med planbestämmelse om att påfyllningsanslutningen till cistern med brandfarlig vätska ska anordnas på ett avstånd om minst 25 meter

från närmsta butiksfasad, minst 50 meter från närmsta bostadsbyggnadsfasad och minst 6 meter från parkeringsplats. Områden utomhus som ligger inom 25 meter från gaslager och påfyllningsanslutning ska utformas så att de inte uppmuntrar till omfattande stadigvarande vistelse (ex större ytor för servering, lekplatser, etc.). Vidare ska säkerhetshöjande åtgärder utföras inom drivmedelstationen av verksamhetsutövaren.

Staden bedömer även att en drivmedelstation är lämplig på platsen i och med att den kan påkopplas stadsgasnätet, vilket är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods och kan utvecklas till att erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg. En drivmedelsstation på platsen möjliggör också en båttankstation på ett strategiskt läge som är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafiksåtar. Dessa är anläggningar som inte kan placeras tillsammans på annan plats.

Staden är även av ståndpunkten att drivmedelstationer i innerstaden är betydande ur ett beredskapsperspektiv. Denna station är en av bara tre drivmedelstationer i Stockholms innerstad, varav den ena på Lindhagensplan och den andra på Birger Jarlsgatan. En avveckling av drivmedelstationer i innerstaden är ett långsiktigt mål men på kortare sikt bedömer staden att det finns ett behov ur ett beredskapsläge som inte går att försumma.

### **Upphävande av strandskydd**

Strandskyddet upphävs för hela planområdet, utom inom områdena betecknade med W2, W3, W5 och W6 på plankartan. En bestämmelse om upphävande av strandskydd har införts på plankartan.

Pontonernas utbredning och förtöjningssystem, inklusive strandskyddsdispens för pontoner inom de delar av området där strandskyddet inte upphävs, kommer att prövas inom tillståndsprocessen 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.



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 7 kap 18 c § miljöbalken (MB). Intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen ska också väga tyngre än strandskyddsintresset, enligt 4 kap. 17 § PBL.

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

- Särskilt skäl 1) Upphävandet avser ett område som redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- Särskilt skäl 3) Upphävandet avser ett område som behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området.
- Särskilt skäl 4) Upphävandet avser ett område som behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området.

Nedanstående text förtydligar kontorets bedömning avseende upphävande av strandskydd inom respektive del inom planområdet.

*Drivmedelstation och restaurang (GH2, W4 och H1V)*

Den befintliga restaurangen (H1V) och drivmedelstationen (GH2) är och har under längre tid varit ianspråktaga, otillgängliga för allmänheten och saknar betydelse för växt- och djurlivet. Särskilt skäl nr 1 är därför tillämpligt. Under 50-talet fanns en bilverkstad på platsen, som med tiden kom att inrymma en drivmedelstation, butik och restaurang. Platsen har under en längre tid varit ianspråktagen av försäljning av drivmedel och varor på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Område betecknat H1V är även i gällande detaljplan planlagd för hamnändamål. Byggnaderna innebär en inskränkning av allmänhetens möjlighet att röra sig på och vistas inom området. Däremot kan restaurangen och drivmedelstationens butik utgöra målpunkter vid strandpromenaden.

Drivmedelstationen medges fortsatt inom platsen med motiveringen att den påkopplas stadsgasnätet, vilket är

fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods och möjliggör försäljning av fordonsgas. Drivmedelsstationen möjliggör också en drivmedelstation på brygga (inom vattenområde markerad W4 på plankartan) på ett strategiskt läge som är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar. Eftersom drivmedelsstationen också ska försörja båttrafik är den en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet, vilket gör att särskilt skäl nr 3 är tillämpligt för både drivmedelstationen och bryggan med drivmedel. Andra kajer i närområdet är inte lämpliga för liknande funktion och de har inte heller utrymme för den pontonanläggningar som behövs för drivmedelsstation på brygga samt ponton för kollektivtrafik. En mindre drivmedelstation finns på platsen idag men behöver utvidgas för att innehålla försäljning av fordonsgas, vilket gör att även särskilt skäl nr 4 är tillämpligt.

Intresset för allmänheten att en drivmedelsstation av detta slag samt en restaurang med vattenkontakt bedrivs på platsen bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.

#### *Småbåtshamn för befintlig marina (W1)*

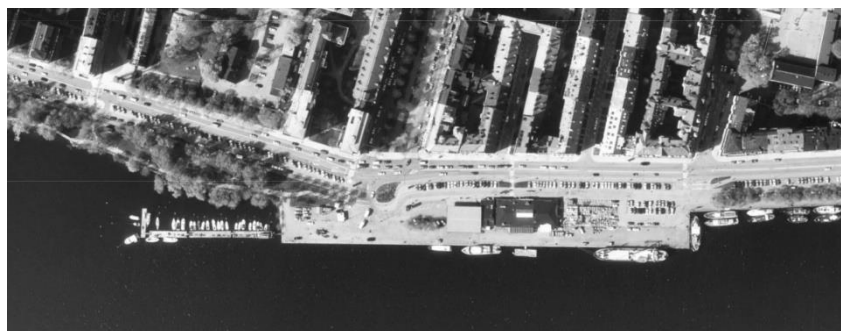
Småbåtshamnen markerad W4 på plankartan är redan idag ianspråktaget för privat marina med förtöjning av båtar och försäljning av båtar. Denna befintliga marina är en privat verksamhet som länge har funnits på platsen och dess pontoner är inte allmänt tillgängliga.



Befintliga marinan med hamnkontor på brygga.

På en del av ytan föreslår detaljplanen en gästhamn. 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. Platsen bedöms också strategisk lämplig för en gästhamn i och med närheten till drivmedelsanläggningen. Eftersom upphävandet avser ett område som redan har tagits i anspråk av en småbåtshamn på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften och ett område som behövs för en utvidgning av marinan i form av en gästhamn, som för sin funktion måste ligga vid vattnet och är ett behov som inte kan tillgodoses utanför området, bedöms särskilda skäl nr 1 och nr 3 vara tillämpliga.

Intresset för allmänheten att en gästhamn finns på platsen bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.



Bilden från 1994 visar att småbåtshamnen i västra delen av planområdet har varit ianspråktagen för en privat marina en längre tid.

#### *Kaj och parkering*

Kajen som har varit hårdgjord sedan den anlades är ianspråktaget av småbåtshamn, privata pontoner och förtöjning. Kajen används av anlösningstrafik till fartyg och som uppläggningsplats för anlösningsanordningar till fartyg och pontoner inom angränsande vattenområden. Detta gör att särskilt skäl nr 1 är tillämpligt. I och med att kajen under en längre tid varit ianspråktagen, saknar den betydelse för växt- och djurlivet.

Flera av de befintliga och föreslagna varaktiga pontonerna i vattnet möjliggör en effektiv båttrafik till området. Denna pågående verksamhet och utveckling kan inte genomföras på andra kajer. Andra kajer i närområdet har inte utrymme för de pontonanläggningar som planen medger och de bör inte placeras vid en naturstrand. Närmaste kaj vid Råambshovsparken är

placerad i en parkmiljö och staden ser att den hellre ska fortsätta utvecklas med naturkaraktär. Därmed bedöms särskilda skäl nr 3 och nr 4 tillämpliga.

Strandskyddet för parkeringsplatsen inom kajen, öster om befintliga restaurangbyggnaden, och parkeringen längs med gatan bedöms kunna upphävas med hänvisning till särskilt skäl nr 1. Ytorna har varit ianspråktaga för parkering en längre tid, är hårdgjorda och tydligt avgränsade med plintar mot vattnet som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Staden bedömer att strandskyddet bör upphävas inom hela kajen även om planförslaget medför att allmänhetens tillgång till vattenrummet säkerställs då kajen omvandlas från kvartersmark till allmän platsmark. Genom att upphäva strandskyddet inom hela kajen undviks att mindre åtgärder som hindrar eller avhåller allmänheten, som tillfälliga avspärningar för evenemang eller reklamskyltar, uppläggningsplats för angöringsanordningar till fartyg och pontoner inom angränsande vattenområden behöver dispensprövas. Kajen är i gällande detaljplan planlagd som kvartersmark för hamnändamål. Bedömningen görs utifrån kajens huvudsakliga funktioner som uppläggningsplats för bland annat snö och angöringsanordningar samt angöringsplats för fartyg och pontoner.

Intresset för allmänheten att en kaj som möjliggör bland annat hamnverksamhet, effektiv båttrafik, stadsliv genom servicemöjligheter på kajen samt parkering finns på platsen bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.



Bilden från 2009 visar kajen i bruk som småbåtshamn och hamn med tilläggning av fartyg och ponton. På bilden syns också markparkeringen i öster.



Markparkering öster om restaurangbyggnaden.

#### *Hamnkontor (KAJH1V)*

Hamnkontoret bredvid den befintliga småbåtshamnen bedöms behövas för utvecklingen av en mindre gästhamn inom angränsande vattenområde. Eftersom hamnkontoret är en serviceanläggning som behövs för gästhamnen och det är en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet, är särskilt skäl nr 3 är tillämpligt i detta fall. Hamnkontoret bedöms inte kunna placera utanför strandskyddat område, det vill säga 100 meter från strandlinjen, eftersom byggnaden också ska innehålla en restaurang och service i form av toalett, dusch och avfallshantering för gästbåtar. Det gör att en placering i direkt anslutning till gästhamnen är att föredra.

Platsen som hamnkontoret är föreslagen att placeras används idag av den befintliga marinan som uppläggningsplats. Platsen är således till och från redan ianspråktagen av en privat småbåtshamn, vilket gör att särskilt skäl nr 1 kan anses tillämpligt. Inom platsen finns också redan idag en caféverksamhet i en mindre byggnad på ponton.

Planförslaget möjliggör en plats för hamnkontoret på kajen för att ska bättre förutsättningar för att platsen ska kunna utvecklas till en uppskattad målpunkt utmed promenadstråket för fler stockholmare och besökare än enbart för marinans medlemmar. Hamnkontoret med restaurang kan också utgöra en entré till Holger Bloms park.

Intresset för ett hamnkontor i närheten av gästhamnen bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.





Befintliga marinan med hamnkontor och cafébyggnad på ponton.

#### *Sammanfattande bedömning av strandskyddet*

Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadskontoret att ett upphävande av strandskyddet inom berörda delar av planområdet inte motverkar strandskyddets syften. Planen ger goda förutsättningar för allmänhetens friluftsliv genom att värna de rekreativa värdena som kajen, gästponton och utsiktsplats erbjuder. 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, W5 och W6. 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 får upphäva strandskydd i en detaljplan om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

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. Tillståndsprocessen 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 tillståndsprocessen görs en prövning om verksamheten kan innebära betydande miljöpåverkan och om det innebär en påverkan för djur- och växtliv. Inom tillståndsprocessen provas även pontonernas utbredning och förtöjningssystem.

### **Barnkonsekvenser**

Detaljplanen 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	12 maj-23 juni 2015
Granskning	8 maj-5 juni 2019
Antagande	16 juni 2021

## 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 drivmedelstationen.

#### 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.

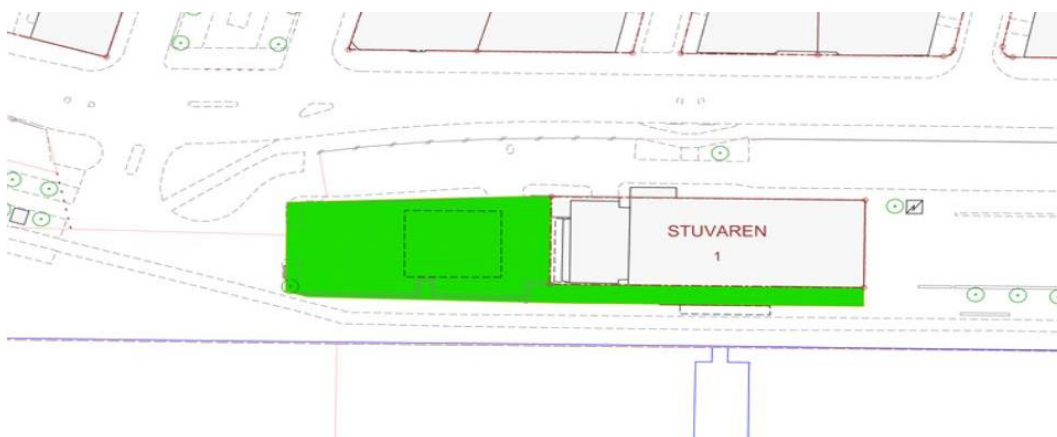
Fastigheten Stuvaren 1 avses utvidgas.

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.

### Dagvatten

Dagvattenhanteringslösningar inom kvartersmark utförs av byggnadsägare eller arrendator och regleras i avtal mellan dessa parter.

Dagvattenhanteringslösningar inom allmänplats genomförs, ägs och förvaltas av berörd förvaltning inom Stockholms stad.

## **Genomförandetid**

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