



Handläggare: Anna Rex  
Tfn 08-508 275 96

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

## Startpromemoria för planläggning av Våktaren 37 m.fl. i stadsdelen Kungsholmen (60-80 lgh)

### Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar:

- att planarbete påbörjas

Susanne Lind

Torsten Malmberg

Nina Åman

### Sammanfattning

Aktuellt planprojekt avser kv Våktaren 15, 35, 36 och 37 vid Fridhemsplan, mellan Drottningholmsvägen, Fridhemsgatan och Sankt Eriksgatan. Projektet innefattar verksamhetslokaler, kontor, bostäder, bibliotek och tunnelbanestationen vid Drottningholmsvägen/Fridhemsgatan. Planen syftar till att möjliggöra påbyggnad på befintliga byggnaders tak samt på kvarterets gård. Arbetet syftar även till att medverka i utvecklingen av platsen Fridhemsplan till en urban kollektivtrafikknutpunkt med förbättrade kvaliteter som omstigningsplats och möjligheter till ökad service, handel, verksamheter och bostäder.

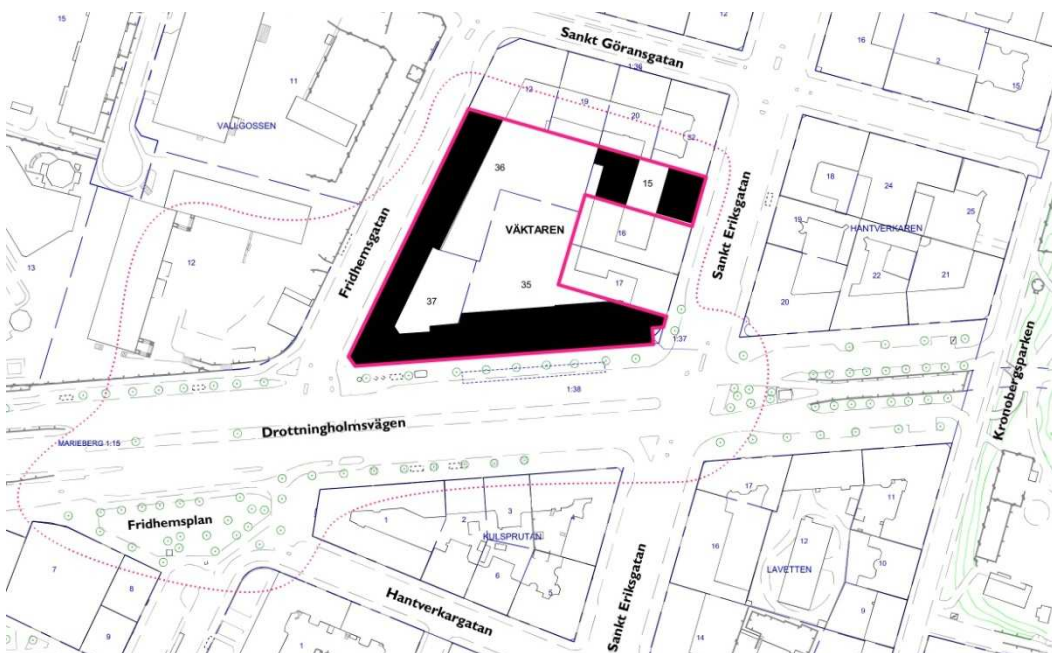
Kontoret bedömer att det är möjligt att bygga på befintlig struktur och att det kan finnas motiv att tydliggöra hörnlaget som en stärkt knutpunkt i stadsbilden, tex genom bebyggelse över den traditionella stockholmsskalan.

Fridhemsplan är idag en intensiv trafikplats, den tredje största knutpunkten för kollektivtrafik i Stockholm, men även en plats med service, kontor, handel, restauranger, bibliotek och bostäder. På sikt kommer Fridhemsplan att förstärkas som central plats och som en mycket betydelsefull knutpunkt hela Kungsholmen.

Parallellt med planarbetet bör stadsbyggnadskontoret medverka tillsammans med trafikkontoret för att utveckla Drottningholmsvägen till en urban stadsgata med större utrymme för vistelse, gående och cyklister. Kontoret anser att det är möjligt och önskvärt att utveckla platsen Fridhemsplan. Idag sker stora flöden av gående från befintlig tunnelbaneuppgång korsandes över Drottningholmsvägen i riktning mot "gamla" Fridhemsplan på vägens södra sida. I morgonrusningen är flödet dit större än flödet till busshållplatserna på Fridhemsgatan. Enligt kontoret vore det önskvärt att inom planarbetet, tillsammans med trafikkontoret utreda möjligheten för en ny tunnelbaneuppgång vid platsen "gamla" Fridhemsplan.



Ortofoto över planområdet



## Utlåtande

### Syfte

Planen syftar till att möjliggöra påbyggnad på befintliga byggnaders tak samt på kvarterets gård. Arbetet syftar även till att medverka i utvecklingen av platsen Fridhemsplan till en urban kollektivtrafikknutpunkt med förbättrade kvaliteter som omstigningsplats och möjligheter till ökad service, handel, verksamheter och bostäder.

## Planområde

Planområdet innefattar fastigheterna Våktaren 15, 35, 36 och 37 som i dag rymmer kontor, verksamhetslokaler, bibliotek, bostäder, garage och tunnelbana.

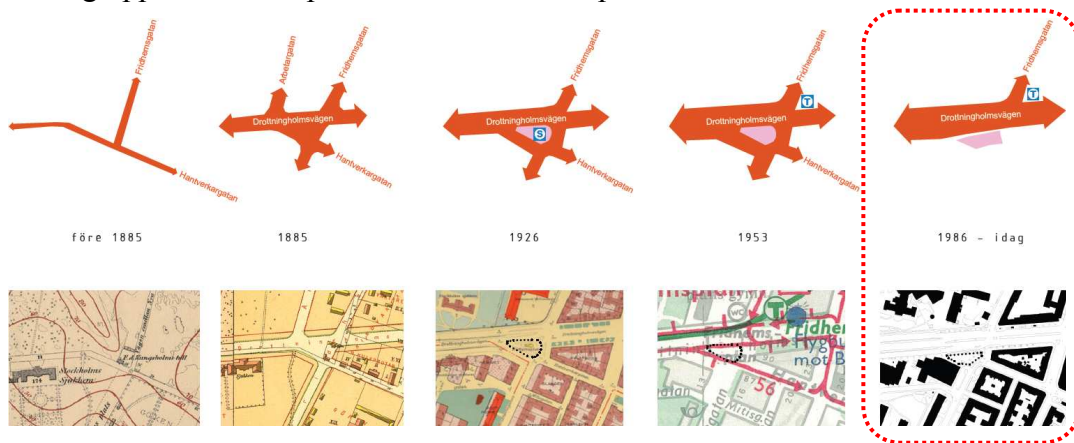
## Pågående planering i närområdet

I närområdet pågår planering för påbyggnad av fastigheten Grinden 21 med 2-4 våningar för bostadsändamål. Inom kv Basaren 1 m.m. pågår planering med syftet att riva den befintliga kontorsbyggnaden i två våningar för att ersättas med ett bostadshus med butiker i bottenvåningen.



## Bakgrund

Historiskt var Fridhemsplan den yttersta utkanten av Kungsholmen i korsningen mellan Fridhemsgatan, Drottningholmsvägen och Hantverkargatan. Platsen kallades Kungsholmstull. Vid 1800-talets mitt låg här en tullstuga ungefär vid nuvarande "Draken". I Lindhagens stadsplan från 1866 skissades en stjärnplats vid Fridhemsplan, som var del i ett väldigt esplanadsystem. Platsen har länge haft en direkt koppling till infrastruktur. "Gamla" Fridhemsplan fungerade tidigare om bytespunkt mellan olika kollektivtrafikmedel och rymde även en vändplats för spårvagnarna. När spårvägsnätet nedmonterades ändrade platsen karaktär. Vägen breddades för bilarnas framkomlighet och "gamla" Fridhemsplan blev en avskuren sidoplats vid Drottningholmsvägen. I dag är det oklart vilken yta som relaterar till begreppet Fridhemsplan – var är Fridhemsplan?



Fridhemsplans planstrukturella utveckling sedan slutet av 1800-talet fram till idag.



*”Gamla” Fridhemsplan med vändplats för spårvagnarna*

## Översiktsplan

I Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm beskrivs Fridhemsplan som en viktig nod med strategisk betydelse för utvecklingen av hela Kungsholmen och som koppling mellan det nya Kungsholmen i väster och det befintliga i öster, men också en av stadens viktiga kommunikationsnoder mot västerort. I framtiden kan Fridhemsplans roll som nod ytterligare komma att stärkas genom föreslagna spårreservat för spårväg. Det är viktigt att stärka kopplingarna mellan de olika delarna av Kungsholmen så att de hänger ihop på ett stadsmässigt sätt.

## Nuläge

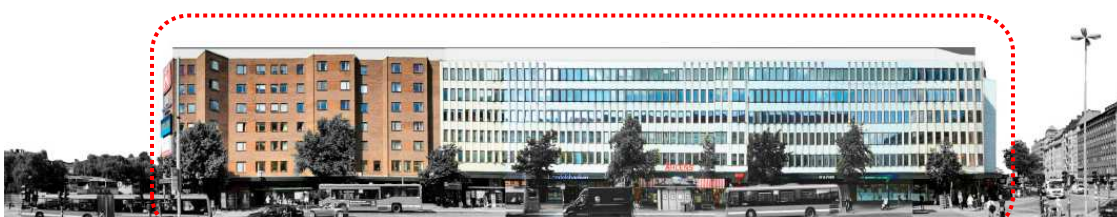
Södra sidan av kvarteret mot Drottningholmsvägen är starkt dominerat av trafiken, men har urbana kvaliteter med utåtriktade verksamheter i bottenvåningen och goda ljusförhållanden. Fridhemsgatans sträckning mellan Drottningholmsvägen och Sankt Göransgatan upplevs som en bakgata med enkelsidig bebyggelse och ett skärmtak över hela gångbanan, vilket bildar ett mörkt och bullrigt stadsrum. Sankt Eriksgatan har ett mer urbant stadsrum med smalare gatusektion och utåtriktade verksamheter i bottenvåningarna.



*Kvarterets avskurna hörn vid Drottningholmsvägen/ Fridhemsgatan med skyltförsedd fasad mot sydväst*



*Hörnet Drottningholmsvägen/Sankt Eriksgatan*



*Bebyggelsen på Väktaren 37 till vänster i bild och Väktaren 35 till höger*



*Bebyggelsen på Väktaren 36 i mitten av kvarteret och Väktaren 37 till höger*



*Fasader mot Drottningholmsvägen, Fridhemsgatan och Sankt Eriksgatan*

### Befintlig bebyggelse

I samband med tunnelbanans utbyggnad mot västerort under 50-talet, revs huvuddelen av den befintliga bebyggelsen på aktuella fastigheter. De nya byggnaderna inom fastigheten Väktaren 36 och 37 utformades som tunga byggnadsvolymer med mörkt tegel. Husen har sex våningar mot Fridhemsgatan och trappas upp en våning mot korsningen med Drottningholmsvägen. Fasaden är veckad från andra våningen uppåt, vilket skapar en uppdelning av fasadytan. Hörnet mot väster är avskuret och får på så vis en egen fasadyta som bildar fondmotiv och ett välexponerat skyltläge när man närmar sig Fridhemsplan från väster i Drottningholmsvägens axel. Bottenvåningen kröns av ett rejält skärmtak som löper över hörnet

och bidrar till att bryta ner volymen och skapa ett intimt stadsrum intill fasaden. Byggnaden på Väktaren 35 har en fasad med ljusa fasadelement som tillsammans med fönsterglas bildar horisontella band längs byggnadens hela längd. Ytan ges en rytm, variation och relief genom vertikala utskjutande betongskivor som binder samman två eller flera våningar. Bottenvåningen är huvudsakligen uppglasad och utformad fritt från de övre våningarnas grammatik. Hörnet mot öster utgör en indragen vinkel. Väktaren 15 har bebyggelse mot gatan med sex våningar, putsad ljus fasad och lokaler i bottenplan. Huset rymmer bostäder och det populära Kungsholmens bibliotek.



*Befintlig hörnbebyggelse i närområdet*

## Trafik

Fridhemsplan är idag en intensiv trafikplats, den tredje största knutpunkten för kollektivtrafik (efter Centralen och Slussen) med bl.a. tunnelbanans blå och gröna linje, stombussarna 1, 3 och 4, men även en plats med service, verksamheter, handel, serveringar och bostäder. Platsen är starkt dominerad av trafiken på den 48 meter breda Drottningholmsvägen. Vägen är i dag utformad med mittremsa och prioritering för bilars framkomlighet. Fridhemsplans funktion som omstigningsplats mellan olika busslinjer och mellan buss och tunnelbana är bitvis undermålig. Busshållplatserna är utspridda till flera olika platser runt kvarteret. Framkomligheten för gående upplevs som nedprioriterad och ytor för gående är underdimensionerade. Framkomligheten för cyklister i området är också dålig och möjligheten till cykelparkering är mycket begränsad.



*Fridhemsgatan med busshållplatser under stort skärmtak som skapar ett mörkt och bullrigt stadsrum*

## Förslaget

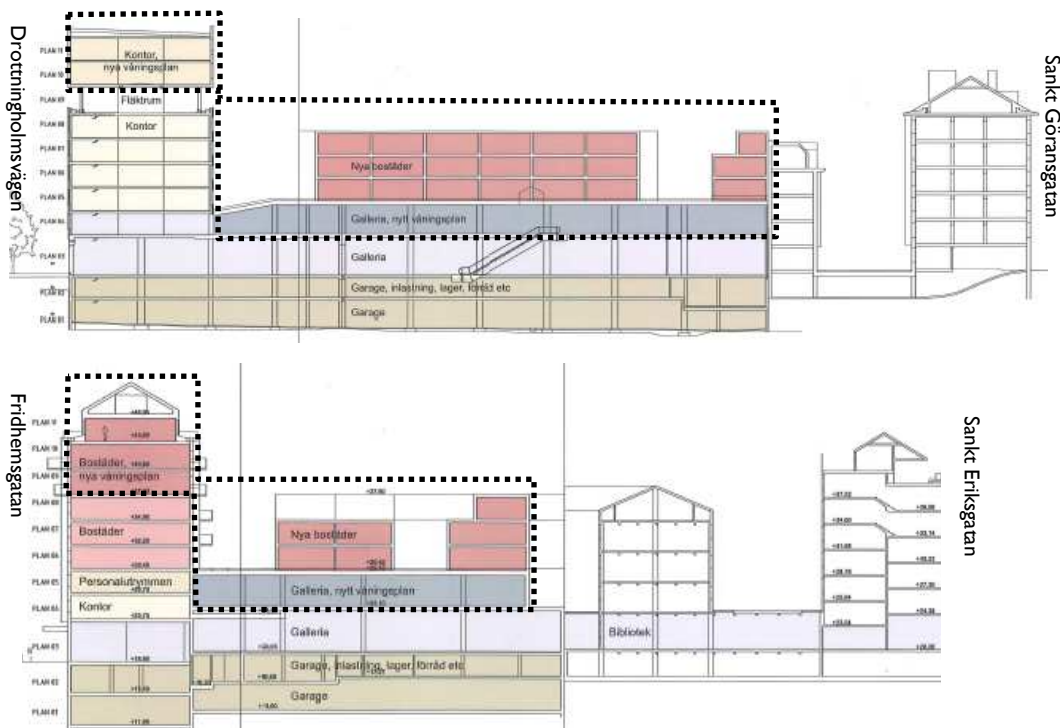
### Bostäder, kontor och lokaler

Till befintliga hus föreslås påbyggnad på taken i en eller ett par våningar mot Drottningholmsvägen för kontor och bostäder. En påbyggnad med några fler våningar i kvarterets hörnläge mot väster kan tydliggöra och markera den stärkta knutpunkten i stadsbilden och motivera en byggnadshöjd över den traditionella stockholmsskalan. Höjderna ska studeras tillsammans med omgivande höjdstrukturer.

Enligt förslaget ska möjligheten att även bygga på gården studeras. Gården bedöms kunna lyftas en våning för att utöka butiks- och lokalytorna till två plan från gatans och tunnelbanehallens nivå. På det nya gårdsbjälklaget föreslås lägre enheter för bostadsändamål.

### Angöring och parkering

Inom aktuella fastigheter ryms ett befintligt garage, som eventuellt även kan tillgodose tillkommande lägenheters parkeringsbehov. Angöringen till eventuell gårdsbebyggelse måste studeras under planarbetet.



Tidigt skissförslag, sektion genom kvarteret Väktaren

### Kollektivtrafikknutpunkt med inslag av service och handel

Kollektivtrafiken är helt avgörande för Fridhemsplans utveckling. Fridhemsplan är den huvudsakliga kollektivtrafikknutpunkten för hela Kungsholmen, inklusive västra Kungsholmen och Marieberg, samt som koppling till västerort. I samband med ett planarbete för kvarteret Väktaren och Fridhemsplans tunnelbaneuppgång

bör platsens funktion som omstigningsplats för kollektivtrafik ses över i sin helhet. Enligt gångflödesberäkningar som genomförts i området sker stora flöden av gående från befintlig tunnelbaneuppgång över Drottningholmsvägen i riktning mot "gamla" Fridhemsplan på vägens södra sida. I morgonrusningen är flödet dit större än flödet till busshållplatserna på Fridhemsgatan.

Enligt kontoret vore det önskvärt att utreda möjligheten för en ny tunnelbaneuppgång vid platsen "gamla" Fridhemsplan. Det skulle möjliggöra en spridning av flödena där de uppstår, samt minska kollisionen mellan gående och biltrafik i möjligaste mån. Tunnelbaneuppgången bör då kombineras med hållplats för bussar och på sikt spårväg city, för att minimera gångavstånden mellan de olika trafikslagen i bytespunkten och på så sätt optimera Fridhemsplan som kollektivtrafikknutpunkt med lokala och regionala kopplingar. Det skulle också innebära att den torgplats som relaterar till begreppet Fridhemsplan återskapas i en nutida tappning.

## Konsekvenser

### Behovsbedömning

Fridhemsplan har höga bullervärden. Partikelnivåerna ligger över rekommenderade riktlinjer. Frågan om konsekvenserna av buller- och partikelpåverkan på planområdet måste studeras under planarbetet. Frågan om en miljöbedömning enligt PBL eller Miljöbalken behöver göras, ska utredas innan samrådsskedet.

Planförslaget strider inte mot gällande översiktsplan och bedöms inte strida mot några 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 eller kulturarv.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet kommer att studeras under planarbetet.

## Ekonomi

Planarbetet ska finansieras av byggherrarna genom planavtal med stadsbyggnadskontoret.

### Stadsbyggnadskontorets bedömning

Kontoret bedömer att det är möjligt att bygga på befintlig struktur inom aktuella fastigheter med en eller flera våningar, samt på kvarterets gård. Det kan finnas motiv att tydliggöra hörnläget som en starkt knutpunkt i stadsbilden, tex genom bebyggelse över den traditionella stockholmsskalan. Parallellt med planarbetet bör stadsbyggnadskontoret medverka tillsammans med trafikkontoret för att utveckla Drottningholmsvägen från dagens bilväg till en urban gata med större utrymme för vistelse, gående och cyklister. Kontoret anser att det är möjligt och önskvärt att utveckla platsen Fridhemsplan till en attraktiv och urban kollektivtrafikknutpunkt med förbättrade kvaliteter som omstigningsplats, för service, handel, verksamheter och bostäder. Enligt kontoret vore det önskvärt att utreda möjligheten för en ny tunnelbaneuppgång vid platsen "gamla" Fridhemsplan.



### **Planprocess och tidplan**

Planen föreslås upprättas med normalt planförfarande enligt de nya bestämmelserna i Plan- och bygglagen. De principiella frågor som berör planområdets närområde kommer att belysas i samband med planarbetet och frågan om Drottningholmsvägens utformning och kollektivtrafikens utveckling vid Fridhemsplan bedöms kunna hanteras gemensamt med Trafikkontoret parallellt med aktuellt planarbete.

Under förutsättning att stadsbyggnadsnämnden fattar beslut om föreliggande startpromemoria den 16 juni 2011, bedöms remiss och plansamråd kunna ske under 4:e kvartalet 2011. Planen bedöms kunna skickas ut för granskning enligt nya PBL 1:a kvartalet 2012 och tas upp för antagande i stadsbyggnadsnämnden våren 2012.