



Stadsbyggnadsnämnden

**Startpromemoria för planläggning av ny bussdepå, ombyggnad av idrottsplats samt ny kontors- och bostadsbebyggelse i stadsdelen Kristineberg**

---

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

Planarbete ska påbörjas för del av kvarteret Kristinebergs slott m.m. i stadsdelen Kristineberg.

Ingela Lindh

Eva Henström

**SAMMANFATTNING**

SL:s bussdepå i Hornsberg upptar idag en stor och centralt belägen markyta vid Lindhagensgatan. Enligt programmet för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen ska depåtomten på sikt bebyggas med kontor och bostäder. Stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och SL har under flera år diskuterat ersättningslägen för den nuvarande depån. Den gemensamma utgångspunkten har varit att den nya anläggningen ska placeras i nära anslutning till dagens depå.

Planarbetets syfte är skapa förutsättningar för ny bostads- och kontorsbebyggelse inom den nuvarande depåns område. Samtidigt ska en ny bussdepå möjliggöras under Kristinebergs idrottsplats. Totalt kan upp mot 750 lägenheter inrymmas i fyra nya bostadskvarter. Den nya kontorsytan uppskattas till ca 80 000 kvadratmeter. I den planerade kontorsbebyggelsen ingår ett högre hus, en märkesbyggnad som ska bli ett kännetecken för stadsdelen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att projekten huvudsakligen påverkar stadsmiljön i positiv riktning. Den slutna Hornsbergsdepån ersätts med kvartersbebyggelse som bryts upp med nya gator. Detta förbättrar tillgängligheten inom området påtagligt och möjliggör attraktiv bebyggelse och ett intensivare stadsliv. Bussdepåns nya placering medför dock att idrottsplatsen behöver höjas, vilket kan ge en negativ inverkan på parkstråk och kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Idrottsverksamheten påverkas också av förslaget, i första hand under byggtiden. Äldre lövträd i Kristinebergsparken kan beröras genom fällning eller annan påverkan. Stadsbyggnadskontoret bedömer att projektets konsekvenser måste studeras noggrant innan depåns slutliga läge fastställs. De negativa effekterna kan sannolikt i viss utsträckning begränsas med olika åtgärder.

## UTLÅTANDE

### Utgångspunkter

#### *Områdets läge och planarbetets syfte*

Planområdet, som ligger i stadsdelen Kristineberg, inramas av Kellgrensgatan, Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen. I söder gränsar området mot Kristinebergsparken.

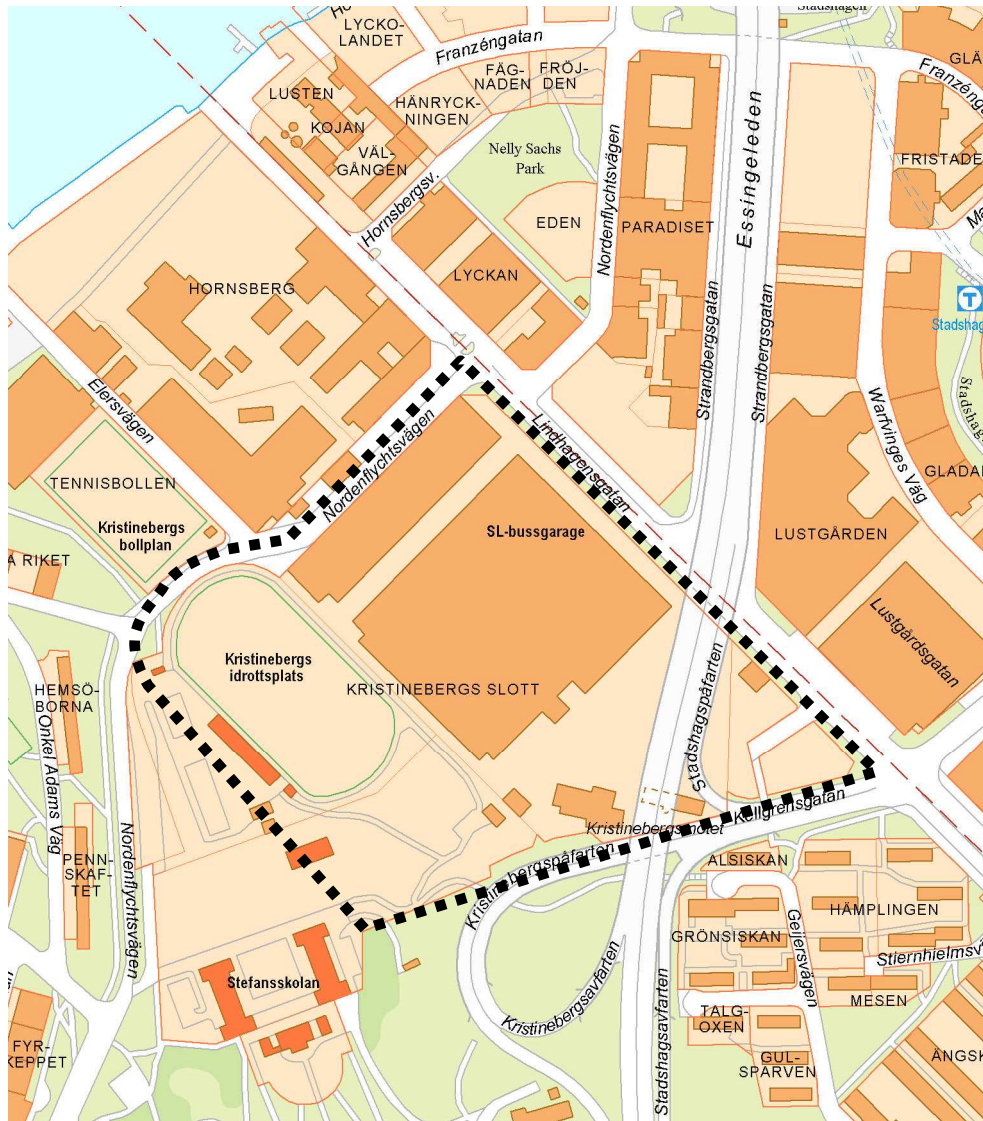


Illustration 1 - områdets läge och ungefärliga utbredning

Planarbetets syfte är skapa förutsättningar för ny bebyggelse i stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen. Planarbetet handlar i första hand om följande projekt:

- Bussdepå under Kristinebergs idrottsplats
- Kontorsbebyggelse öster och väster om Essingeleden
- Bostadsbebyggelse mellan Lindhagensgatan och Kristinebergs idrottsplats



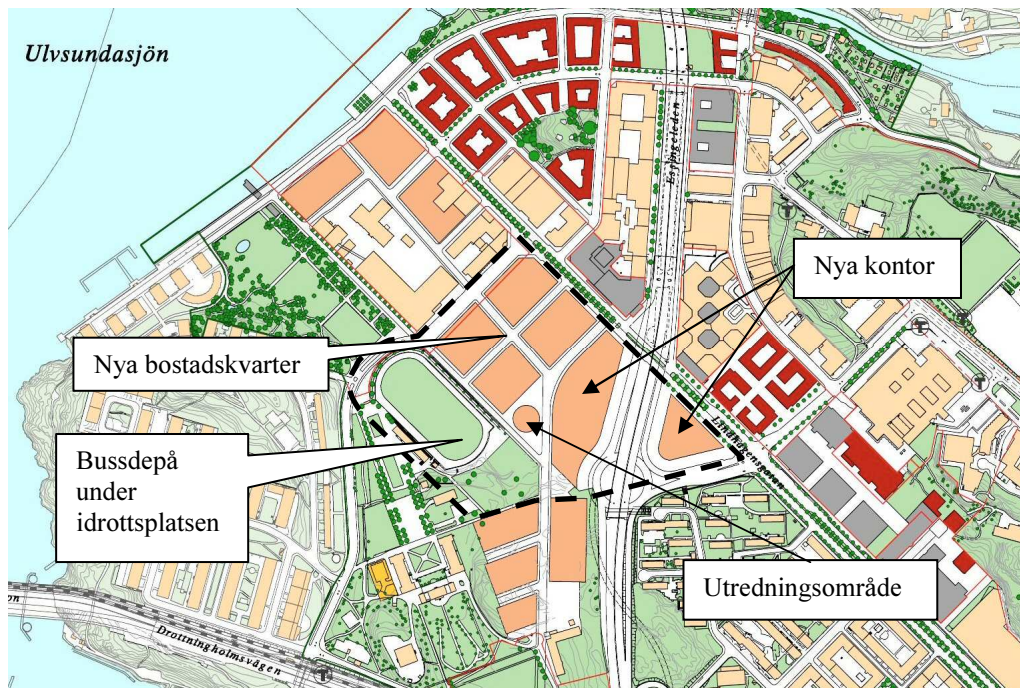


Illustration 2 – förslag till ny stadsstruktur

### *Nuvarande markanvändning*

Huvuddelen av området används idag för bussdepåverksamhet. Depån på platsen, Hornsbergsgaraget, är en av två bussdepåer i innerstaden. Hornsbergsgaraget rymmer ca 140 bussar, personalutrymmen, servicefunktioner m.m. Bussdepån upptar idag ett markområde vars storlek ungefär motsvarar Kronobergsparken eller Vasaparken.

Essingeleden passerar på bro över bussdepåns område.

Kristinebergs idrottsplats används för fotboll och friidrott. Fotbollsanläggningen är hemmaplan för det allsvenska damlaget Djurgården/Älvsjö.



Illustration 3 – flygbild över del av området

### ***Markägare och markanvisningar***

Den största fastigheten i området, Kristinebergs slott 10, ägs av AB Storstockholms lokaltrafik, SL. Avsikten är att fastigheten ska överlåtas till staden. Ett övergripande avtal där överlåtelsen ingår, har utarbetats av exploateringskontoret och SL. Avtalets giltighet förutsätter godkännande av kommunfullmäktige, SL:s styrelse respektive landstingsfullmäktige (se exploateringsnämndens sammanträde den 14 februari 2008 § 11). Övriga fastigheter inom området ägs av staden.

Exploateringsnämnden och SL har anvisat mark inom området till Skanska för byggande av kontor och bostäder samt till AB Borätt respektive Ikano Bostaden AB för byggande av bostäder. Ett av bostadskvarteren har ännu inte markanvisats.

### ***Tidigare beslut***

#### ***Översiktsplanen***

Nordvästra Kungsholmen utpekas i översiktsplanen som ett av Stockholms stadsutvecklingsområden. Översiktsplanen anger att området successivt ska kompletteras med bostäder och arbetsplatser om och när nuvarande verksamheter flyttar eller upphör.

I översiktsplanen karaktäriseras Kristinebergsparken och Kristinebergs idrottsplats som närnatur/närpark. Inriktningen i översiktsplanen är att grönsstrukturens rekreativvärden, samband och framkomlighet ska bevaras.

#### ***Program för Nordvästra Kungsholmen***

Stadsbyggnadskontoret har utarbetat ett program för stadsutvecklingen inom Nordvästra Kungsholmen. Stadsbyggnadsnämnden godkände i huvudsak programmet i januari 2002. I beslutet fastslog nämnden att området ska vara en del av innerstaden och att bebyggelsen ska anpassas efter denna ambition. Nämnden uttalade vidare att hög exploatering, klara kvartersindelningar och mångfald i verksamheter och fasader är grunden för utformningen av stadsmässig bebyggelse.

Det nu aktuella området ingår i programmet för Nordvästra Kungsholmen. Av programmet framgår bl.a. följande.

Marken där bussdepån ligger idag kan genom överdäckning eller annan lokalisering av garaget på sikt bebyggas med bostäder och kontor. Mellan Lindhagensgatan och Kristinebergs idrottsplats föreslås främst bostäder. Bostadskvarteren ska vara sex våningar höga med en indragen takvåning. Kontoren placeras huvudsakligen på ömse sidor om Essingeleden. Öster om Essingeleden, på den s.k. triangeltomten (se illustration 3), föreslås ett eller flera högre hus.

Kristinebergsparken ska bli områdets nya stadsdelspark genom att integrera slottsparken, idrottsplatsen och marken ner mot Ulvsundasjön. Idrottsplatsen ska utvecklas till en mångfunktionell idrottspark.

### ***Platsens förutsättningar***

#### ***Befintlig bebyggelse och dess kulturhistoriska värden***

Hornsbergsgaraget uppfördes i början av 1930-talet efter ritningar av arkitekten Eskil Sundahl. Depåbyggnaderna har därefter byggts till och förändrats ett fler-



tal gånger. Stadsmuseet bedömer att bebyggelsen har ett visst kulturhistoriskt värde (gulklassning).

Kristinebergs idrottsplats byggdes i början av 1930-talet. Läktaren är byggd i tidstypisk funktionalistisk arkitektur. Stadsmuseet bedömer att anläggningen är särskilt värdefull från kulturhistorisk synpunkt (grönklassning).

#### *Stadsmiljön idag*

Det aktuella området har ett mycket centralt läge i Stockholm. Trots detta uppfattas stadsmiljön som relativt torftig och stadslivet som ”lågintensivt”. Hornsbergsdepåns långsträckta, låga och slutna fasader ger ett monotont, avvisande och storskaligt intryck. Anläggningen ligger därtill nedsänkt flera meter i förhållande till Lindhagensgatan. Depåbyggnadernas karaktäristiska, välvda gavlar är knappt synliga i stadsbilden. Den stora triangeltomten vid huvudstråket Lindhagensgatan används av SL för markparkering, vilket innebär ett brott i bebyggelsefronten mot gatan. Det lokala gatunätet har bristande tillgänglighet eftersom den inhägnade depån förhindrar passager inom ett stort område. Kristinebergs idrottsplats avskärmas mot Nordenflychstvågen med ett långt plank. Essingeledens väldiga betongbroar bidrar också till områdets storskaliga och något ödsliga karaktär.



Illustration 4 – dagens stadsmiljö

#### *Park- och naturvärden*

Kristinebergsparken har idag ett relativt otillgängligt läge, då den bl.a. inramas av stora trafikleder och den slutna depåtomten.

I parken finns ett stort antal gamla ekar, lindar och fruktträd. Enligt en ekologisk utredning från år 2000 har delar av parken mycket höga naturvärden. Flera rödlistade arter har hittats i parken.

#### *Topografi*

Marken inom området är kuperad. De lägst belägna partierna finns vid korsningen Nordenflychstvågen/Elersvågen. Områdets högst belägna delar

finns i Kristinebergsparken. Parkens högsta punkt ligger ca 25 meter över den lägsta punkten i området.

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

## **Förslag till ny bebyggelse**

### ***Hornsbergsdepån***

#### *Förutsättningar och alternativstudier*

Stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och SL har under flera år diskuterat ersättningslägen för den nuvarande Hornsbergsdepån. Då bussarna i depån trafikerar innerstaden har den gemensamma utgångspunkten varit att den nya anläggningen ska placeras i nära anslutning till dagens depå. En utlokalisering skulle innebära längre körsträckor med tomma bussar och därmed till ökad miljöpåverkan och ökade trafikeringskostnader. Depån ska vidare av miljöskäl ha dagsljus i utrymmen som används som stadigvarande arbetsställen. Innerstadsbussarna drivs med etanol, vilket är brandfarligt och explosivt. Vid depåns placering och utformning måste därför även hänsyn tas till riskerna med etanolhanteringen.

Inledningsvis studerades ett läge under de planerade bostadskvarteren mellan Lindhagensgatan och Kristinebergs idrottsplats. Erfarenheterna från planeringen av bussdepån i kvarteret Persikan på Södermalm visade dock att förslaget skulle bli svårt att förverkliga. Riskerna med bussuppställning och tankning under bostadsgårdar är stora. Konstruktionen blir vidare komplicerad och dyr. Att placera bussdepån under de planerade bostäderna bedömdes därför inte vara genomförbart.

Därefter studerades ett läge i den andra änden av nuvarande bussdepån, vid triangeltomten samt under och intill Essingeleden. Utredningen visade emellertid på stora svårigheter att åstadkomma ändamålsenliga, och därmed ekonomiskt värdefulla, kontorslokaler ovanpå depån i detta läge. Kontoren kunde därtill inte byggas ut i etapper. Byggskedet skulle dessutom bli mycket komplicerat. Förslaget bedömdes slutligen inte vara ekonomiskt genomförbart.

Det tredje alternativet som studerades innebar att bussdepån placerades i ett bergrum under Kristinebergshöjden, parallellt med Essingeleden. Förslaget gav dock små möjligheter att förse depån med dagsljus.

Den lösning som parterna slutligen valt att gå vidare med innebär att huvuddelen av bussdepån placeras under Kristinebergs idrottsplats. Förslaget och dess konsekvenser beskrivs nedan.

#### *Förslag till ny depå*

Den föreslagna depån, som rymmer ca 120 bussar, kan delas in i tre partier:

1. Tankning och tvätt under Essingeledens bro
2. Bussuppställning under Kristinebergs idrottsplats
3. Verkstäder, personalparkering m.m. under delar av Kristinebergsparken samt under och inom framtida bebyggelse mellan Essingeleden och idrottsplatsen

In- och utfart till depån sker från Lindhagensgatan, omedelbart väster om Essingeleden.

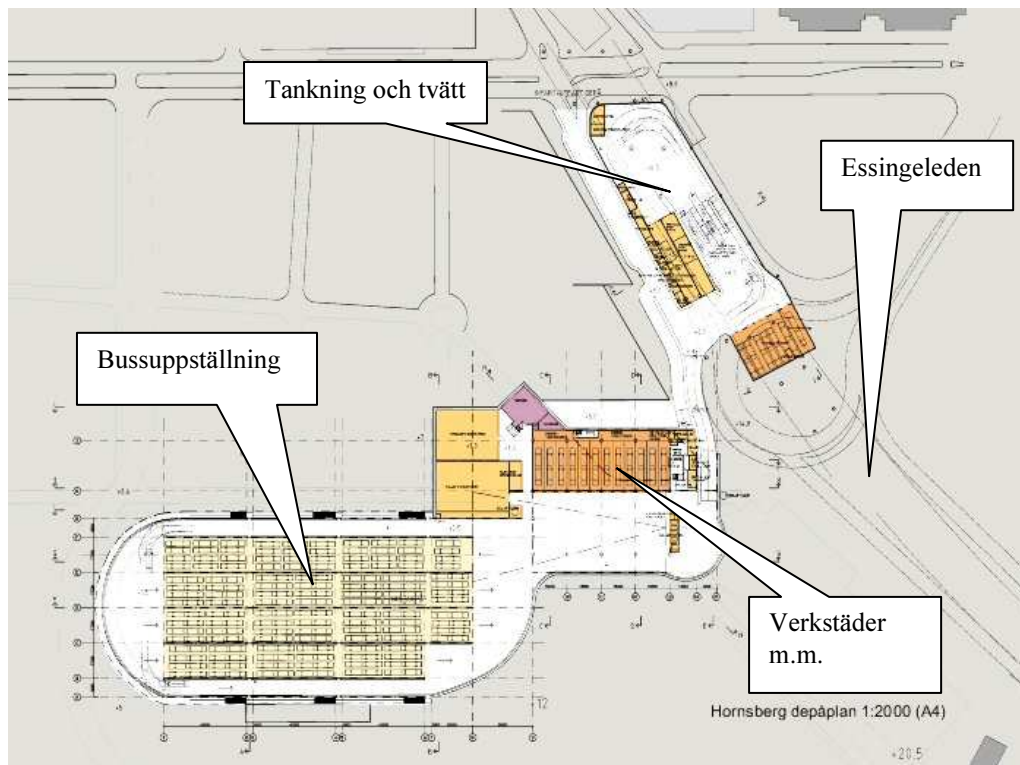


Illustration 5 – förslaget till ny bussdepå (KHR Rundquist arkitekter)

Underbyggnaden av Kristinebergs idrottsplats innebär att idrottsplanens nivå behöver höjas. Anledningen till detta är dels viljan att förse depån med dagsljus, dels att grundvattennivån ligger relativt högt. Ju djupare ner under grundvattnet depån förläggs, desto dyrare blir den att bygga. Risken att områdets grundvattenströmmar påverkas ökar också. I tidiga skisser föreslås att planen höjs upp ca 2,5 meter i förhållande till dagens nivå.

#### *Förslagets fördelar*

De viktigaste fördelarna med förslaget, i förhållande till övriga studerade förslag, är följande.

- Bostads- och kontorsbebyggelsen placeras huvudsakligen inte ovanpå depån. Bebyggelsen kan därigenom helt nå ner till gatan. Detta ger förutsättningar för en trevligare stadsbild med levande bottenvåningar, liksom tydliga och attraktiva entréer.
- Verksamheten vid bussdepån kan fortsätta under byggtiden eftersom stora delar av byggnationen sker utanför den nuvarande depåns område. Dyra provisorier kan därmed undvikas.
- Utbyggnaden av bebyggelsen kan ske i etapper.
- De byggnadstekniska lösningarna blir enklare och billigare än om depån hade överdäckats med bostäder eller kontor.
- De framtida ansvarsförhållandena underlättas. Bostadskvarteren behöver inte samnyttja konstruktioner med bussdepån.
- Olycksrisker förknippade med samlokalisering av bussdepå och bostäder undviks.
- Dagsljus i bussdepån möjliggörs.
- Bussdepåns in- och utfart placeras i ett fördelaktigt läge: invid Essingeleden, men långt från bostäderna.



Den föreslagna placeringen av bussdepån kan även ge vissa negativa konsekvenser. Kontoret återkommer till dessa längre fram i detta utlåtande.

### ***Bostäder***

Mellan Lindhagensgatan och idrottsplatsen föreslås fyra nya bostadskvarter, som totalt kan rymma upp mot 750 lägenheter. Genomförandet av bostadskvarteren är beroende av den framtida bussdepåns placering. Då några politiska inriktningsbeslut i denna fråga ännu inte fattats, har bostadskvarterens utformning inte studerats närmare. Utgångspunkten är dock att kvarteren ska utformas med helt eller delvis kringbyggda gårdar och med publika lokaler i bottenvåningen.



Illustration 6 – studie av framtida bebyggelse

### ***Kontor***

Kontorsbebyggelse föreslås på ömse sidor om Essingeleden. Kontorsbebyggelsen utgör en ”bullerskärm” mellan leden och bakomliggande bostäder, park m.m. Uppskattningsvis kan ca 80 000 kvadratmeter kontorsyta inrymmas i de nya byggnaderna.

Närheten till Essingeleden och stadsdelens huvudstråk Lindhagensgatan innebär att kontoren får ett kommersiellt fördelaktigt läge. Genomförandet av kontorsbyggnaderna är beroende av den framtida bussdepåns placering. Då några politiska inriktningsbeslut i denna fråga ännu inte fattats, har kontorskvarterens utformning inte studerats närmare. Utgångspunkten är dock att intentionerna i programmet för Nordvästra Kungsholmen ska fullföljas. Detta innebär bl.a. att högre bebyggelse ska uppföras på den s.k. triangeltomten.



## **Bedömning av konsekvenser samt inriktning för fortsatt arbete**

### ***Stadsmiljö och ny bebyggelse***

#### *Den nya bebyggelsen huvuddrag*

Förslaget innebär att dagens bussdepå rivs för att ge plats åt en ny stadsstruktur. Utnyttjandet av den centralt belägna marken kommer att intensifieras. Det tidigare slutna depåområdet öppnas upp med nya gator. Tillgängligheten inom området förbättras därmed kraftigt. Karaktären vid berörda delar av Lindhagensgatan och Nordenflychtsvägen kommer att förändras. Hornsbergsdepåns låga, långa och slutna gatufasader kommer att ersättas med högre och kortare kvarter som tydligt vänder sig mot gatan. Motorvägslandskapet runt Essingeleden kan ges en tätare och mer storstadsmässig prägel.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget skapar förutsättningar för en varierad, spännande och attraktiv stadsmiljö. Bebyggelsens exakta omfattning, placering, höjd, utformning m.m. ska studeras närmare under kommande planarbete. Intentioner i programmet för Nordvästra Kungsholmen bör vara vägledande för detta arbete. Dagsljusförhållandena på gator och bostadsgårdar bör vidare särskilt beaktas.

#### *Kristinebergs idrottsplats*

Bussdepåns placering under Kristinebergs idrottsplats påverkar miljön i denna del av området. Förslaget innebär, som nämnts ovan, att idrottsplanen höjs med ca 2,5 meter. Detta medför att depåns kortsida mot Nordenflychtsvägen blir 2,5-4,5 meter hög. Längs idrottsplanens långsidor avtar depåns byggnadshöjd successivt. Mot Kristinebergsparken är idrottsplanen något nedsänkt i förhållande till omgivningen.

Förslaget innebär således att den upphöjda idrottsplanen skjuter in som en kil i landskapet och att delar av bussdepån blir synlig från tre sidor. Anläggningen kommer att påverka stads- och parkmiljön. Det visuella sambandet i parkstråket mellan Kristinebergs slott och Ulvsundasjön kan t.ex. försvagas. Upplevelsen av de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna vid idrottsplatsen och slottet kan påverkas. Överblickbarheten vid idrottsplatsens entré från Nordenflychtsvägen kan försämrats. Fasaden mot Nordenflychtsvägen kan uppfattas som avvisande, då den saknar entréer. Å andra sidan kan den nya fasaden nattetid bilda en lysande fondvägg mot gatan.

Stadsbyggnadskontoret har för egen del studerat möjligheten att skjuta anläggningen åt sydost, så att Nordenflychtsvägen kan rätas ut. Depån blir då inte lika framträdande i stadsbilden. Parkstråket mellan Kristinebergs slott och Ulvsundasjön förstärks. Å andra sidan medför förslaget större intrång i Kristinebergsparkens värdefulla naturmark. Det är vidare oklart huruvida depåns funktioner ryms inom det berörda området.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att samspelet mellan depåns läge och omgivningen måste studeras noggrant innan depåns placering samt idrottsplanens höjd slutligen fastställs. Även konsekvenserna för framtida idrottsverksamhet måste beaktas. Mycket talar för att depån bör placeras så lågt som möjligt i förhållande till omgivande mark. Det är vidare viktigt att anläggningen inte ges en alltför sluten utformning. Verksamheten i bussdepån kan bli ett spännande inslag i stadsbilden om den synliggörs genom glaspartier.

### *Högt hus*

Enligt såväl programmet som det nu aktuella förslaget ska den s.k. triangel-tomten bebyggas med ett eller flera höga hus. Stadsbyggnadskontoret bedömer att tomten är väl lämpad för högre bebyggelse. Tomten har ett strategiskt läge vid de intensiva trafikstråken Lindhagensgatan och Essingeleden. Platsens relativt storskaliga karaktär ”tål” ett högre hus. Den framtida bebyggelsen kan vidare markera platsens funktion som viktig entré till Stockholms innerstad från Essingeleden.

Bebyggelsens höjd, placering inom tomten, utformning m.m. ska prövas inom planarbetet. Utgångspunkten är att byggnaden kan vara en av de högsta i innerstaden, kanske upp mot 25 våningar. Inflygningen till Bromma flygplats sätter dock gränser för byggnadshöjden. Bebyggelsen får emellertid inte bara utmärka sig genom sin höjd, utan måste även ha en mycket hög arkitektonisk kvalitet. Det är viktigare att byggnaden kännetecknas av spännande arkitektur, än att den når ett visst våningsantal. Bebyggelsen måste tillföra positiva värden i stadsmiljön och samspela med omgivningens lägre byggnader på ett tilltalande sätt.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att projektet har sådan vikt att plansamrådet ska föregås av parallella arkitektuppdrag, eventuellt med internationellt deltagande.

### *Park- och naturvärden*

Tillgängligheten till Kristinebergsparken förbättras då depåns slutna område öppnas upp. Känslan av trygghet stärks genom närheten till bostäder och kontor samt då fler människor kommer att använda parken.

Flera värdefulla äldre lövträd kan behöva fällas till följd av undermarksbyggandet sydost om idrottsplatsen. Livsbetingelserna för andra träd kan påverkas genom förändrade grundvattenförhållanden, minskat utrymme för rotsystem etc.

Konsekvenserna för park- och naturmiljön ska belysas närmare i det kommande planarbetet. Förekomsten av skyddade arter och eventuell påverkan på dessa ska klarläggas.

### *Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse*

Förslaget innebär att den befintliga Hornsbergsdepån rivs. Byggnaderna har inte ett högt kulturhistoriskt värde.

Förslaget påverkar den kulturhistoriskt särskilt värdefulla bebyggelsen inom Kristinebergs idrottsplats. Enligt en preliminär bedömning är det möjligt att bevara den befintliga läktaren. Frågan om läktarens bevarande måste dock studeras vidare med utgångspunkt i anläggningens kulturhistoriska värden, depåprojektets utförande samt idrottsplatsens framtida utformning och funktion.

### *Idrottsverksamheten*

Verksamheten vid Kristinebergs idrottsplats måste flytta när bussdepån byggs. Därefter kan verksamheten flytta tillbaka till idrottsplatsen. Det är svårt att i dagsläget uppskatta byggtiden, men den uppgår sannolikt till ca tre år.

Konsekvenserna för idrottsverksamheten under och efter byggtiden måste utredas under planarbetet. Inriktningen bör vara att förutsättningarna för

idrottsverksamhet inte ska försämrats efter projektets genomförande, utan snarare förbättras. Ersättningsanläggningar måste hittas så att idrottsverksamheten kan bedrivas även under byggtiden. En nära dialog med idrottsförvaltningen och berörda föreningar är mycket viktig.

### ***Gator och trafik***

Stadsbyggnadskontoret har ovan redovisat den framtida gatustrukturen i området (se illustration 2). Gatornas exakta lägen, mått och höjdsättning har ännu inte slagits fast. Dessa frågor ska prövas under planarbetet. Det är viktigt att gatustrukturen bidrar till den innerstadskaraktär som eftersträvas. Gator ska därför vara allmänna och anknyta till det befintliga gatunätet på ett naturligt sätt. Gatustrukturen ska uppmuntra till genomströmning. Avbrott, exempelvis trappor eller återvändsgator, ska därför undvikas.

### ***Förskolor och skolor***

Genom de nya bostäderna skapas ett behov av förskoleplatser. Behovet ska tillgodoses genom att förskolor inryms i den nya bostadsbebyggelsen.

### ***Buller***

Närheten till Essingeleden innebär att bullernivån är hög i delar av området. Buller från inflygningen till Bromma flygplats samt buller från befintliga verksamheter förekommer också.

Genom att placera kontorsbebyggelse längs Essingeleden dämpas bullret vid bakomliggande bebyggelse. Bullernivån kommer att studeras under planarbetet. Bostäderna ska uppfylla den s.k. Stockholmsmodellen, vilket innebär krav på ljudnivån inomhus och på ”den tysta sidan”. Flygbullret innebär att maximalnivån 70 dBA på uteplats sannolikt inte klaras.

### ***Luftkvalitet och lokalklimat***

Halterna av partiklar i luften överskrider idag miljökvalitetsnormerna utmed Essingeleden samt delar av Lindhagensgatan. Genomförandet av detaljplanen kan påverka spridningen av partiklarna, eftersom den nya bebyggelsen sluter de nämnda vägrummen. Ett högt hus påverkar vidare de lokala luftströmmarna i gatunivån. Luftfrågorna behöver således studeras i planarbetet.

### ***Olycksrisker***

Essingeleden är primärled för transporter av farligt gods. Den framtida bebyggelsens avstånd till leden samt behovet av säkerhetshöjande åtgärder ska klarläggas i planarbetet.

Förslaget till ny bussdepå innebär, som tidigare nämnts, att hanteringen av drivmedlet etanol placeras under Essingeledens bro. Skyddsåtgärder krävs för att hindra att brokonstruktionen påverkas vid en eventuell olycka. Åtgärderna ska tas fram i samråd med Vägverket, SL och Stockholms brandförsvär. Bränslehanterings konsekvenser för planerad bebyggelse måste också undersökas.

### ***Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning***

Detaljplaner vars genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska bedömas enligt särskilda regler i miljöbalken. Reglerna innebär bl.a. att en särskild miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas. Det är den



kommun som upprättar planen som bedömer om planen träffas av bestämmelserna i miljöbalken.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att genomförandet av de nu föreslagna projekten inte medför en betydande miljöpåverkan i miljöbalkens mening. Bedömningen gäller även för den sammantagna effekten av projekten. Skälen för denna uppfattning är följande. Den berörda marken är till största delen redan exploaterad. Såväl bussdepån som idrottsplatsen har funnits på platsen sedan 1930-talet. Dessa anläggningar förändras visserligen, men ändringarna har endast en lokal påverkan. Planeringen syftar inte till någon expansion av depåverksamheten. Etanoltankningen ligger redan idag i nära anslutning till Essingeleden. De nya bostads- och kontorskvarteren innebär visserligen att platsen förändras, men den framtida bebyggelsen avviker inte på något påtagligt sätt från den innerstadsmiljö som området ingår i.

Stadsbyggnadskontoret har ovan i detta utlåtande berört ett antal frågor som behöver studeras i det kommande planarbetet. Dessa frågor ska självfallet belysas i tillräcklig omfattning. En särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt bestämmelserna i miljöbalken bedöms dock inte behövas.

### **Sammanfattande ställningstagande, indelning i detaljplaner m.m.**

#### ***Nyckelfråga för stadsutvecklingsområdet***

Stadsbyggnadskontoret bedömer att placeringen och utformningen av en ny Hornsbergsdepå är nyckelfrågor för stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen. Den nuvarande depån upptar en mycket stor och centralt belägen markyta i området. Depåns slutna karaktär och dess lågintensiva markutnyttjande är svåra att förena med stadens målsättningar för området. Att hitta ett nytt läge för depån har emellertid varit svårt. Exploateringskontoret och SL bedömer att det nu presenterade förslaget, till skillnad från övriga studerade alternativ, är genomförbart. Härigenom möjliggörs den standardhöjning av området som staden eftersträvar. Förslaget innebär samtidigt vissa nackdelar, bl.a. intrång i natur- och parkvärden. Vid en samlad bedömning finner stadsbyggnadskontoret att förslagets positiva effekter är betydande. De negativa effekterna kan sannolikt till viss utsträckning begränsas genom olika åtgärder. Projektet bör därför prövas i detaljplan.

#### ***Detaljplaner***

De föreslagna projekten är komplicerade samt berör ett stort antal intressenter. Utbyggnaden av området kommer att ta lång tid. Bostadskvarteren kan t.ex. inte påbörjas förrän bussdepån flyttats till sitt nya läge. Stadsbyggnadskontoret bedömer mot denna bakgrund att området bör delas in i flera detaljplaner. Projektens inbördes samband och utbyggnadsordning bör avgöra hur planområdena delas in geografiskt och prioriteras tidsmässigt. Kontoret föreslår följande indelning:

1. Ny bussdepå samt kontorsbebyggelse väster om Essingeleden
2. Ny kontorsbebyggelse på den s.k. triangeltomten
3. Ny bostadsbebyggelse mellan Lindhagensgatan och idrottsplatsen

Detaljplanerna ska handläggas med normalt förfarande.

Kontorets arbete med detaljplanerna ska finansieras genom planavtal med påslag för tidigare utfört programarbete.

***Tidplan***

Den preliminära tidplanen för den första detaljplanen, dvs. bussdepån och kontorsbebyggelse väster om Essingeleden, är följande:

Plansamråd – första kvartalet 2009

Utställning – tredje kvartalet 2009

Antagande/godkännande – fjärde kvartalet 2009

Genomförandet av övriga två detaljplaner är beroende av att bussdepån flyttas. Att påbörja arbetet med dessa planer innan bussdepåns nya läge beslutats innebär en risk för förgävesarbete. Tidplanerna för den andra och tredje detaljplanen blir därmed beroende av byggherrarnas riskvillighet och stadsbyggnadskontorets personalresurser och prioriteringar. Dessa frågor får klargöras i dialog mellan parterna.

SLUT