

## **Samrådsredogörelse Detaljplan för Stuvaren 1 m m Norr Mälarstrand på Kungsholmen, SDp 2011-17670**

### **Innehåll**

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>1</b>
<b>Bakgrund</b> .....	<b>3</b>
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande</b> .....	<b>3</b>
Allmänt om förslaget och utvecklingen.....	4
Arkitektur och gestaltning .....	5
Kulturmiljö .....	8
Gator och trafik .....	9
Teknisk försörjning .....	11
Hälsa och säkerhet.....	12
Miljö- och klimataspekter .....	15
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande</b> .....	<b>17</b>
<b>Sammanfattning av inkomna synpunkter</b> .....	<b>19</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	19
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	22
Övriga remissinstanser.....	27
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	27
Övriga, ej sakägare .....	29

### **Sammanfattning**

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för befintliga verksamheter (restaurang, drivmedelstation, handel) att ligga kvar och utvecklas på kajen vid norr Mälarstrand samtidigt som kajen används som ankorings- och tilläggsomöjlighet för båtar och fartyg. Detaljplanen syftar också till att säkra och förbättra allmänhetens tillgång till kajen samt möjliggöra fler sjönära aktiviteter och målpunkter utmed kajpromenaden.

Planförslaget sändes ut på samråd 2015-05-12 – 2015-06-23. Ett samrådsmöte hölls den 26 maj och fem personer närvarade. Under samrådet har 32 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller hantering av risker (Länsstyrelsen), försämrade utblickar från kajen och öppenhet mot vattenrummet (stadsmuseet, trafikkontoret, S:t Erik m fl) samt utformning och placering av ny

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

byggnad (trafikkontoret m fl). Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar dagvattenrening inom området. Stadsmuseet avstyrker förslaget då det anser att förslaget innebär negativ påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön samt vyer och utblickar mot vattnet. S:t Erik avstyrker förslaget eftersom möjligheten att uppleva staden från vattenfronten minskar och då man anser att del av vattenrummen privatiseras. Flera remissinstanser framför också positiva synpunkter på bland annat gästhamnen och den förbättrade kopplingen till Kungsholmstorg. Av de sakägare och övriga boende som framfört synpunkter är flera positiva till upprustning av befintlig byggnad och den nya gästhamnen. Många önskar dock att drivmedelsstationen ska förflyttas från platsen och beklagar att utblickar går förlorade. Flera anser också att det inte finns behov av fler restauranger i detta läge.

Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget har övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten. Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet föreslås följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet:

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

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att planbeskrivningen kompletteras med följande:

- Riskbedömning, länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd, behov av påkörningsskydd, drivmedelsstationens lämplighet samt att gaspåfyllning via ledning och tid för lossning av bränsle regleras i tillstånd
- Rätt status och MKN för vatten utifrån ny klassning
- Ytterligare motivering av strandskyddsupphävande

Plankartan föreslås kompletteras med läge för kompressor, centralpåfyllning samt krav på brandklassad avskärmning av kompressorbyggnaden.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och vidarestuderas i det fortsatta arbetet.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanens syfte är att möjliggöra för befintliga verksamheter (restaurang, drivmedelstation, handel) att ligga kvar och utvecklas på kajen vid norr Mälarstrand samtidigt som kajen används som anörings- och tilläggsomöjlighet för båtar och fartyg. Detaljplanen syftar också till att säkra och förbättra allmänhetens tillgång till kajen samt möjliggöra fler sjönära aktiviteter och målpunkter utmed kajpromenaden.

Detaljplanen medför att kajens planlagda användning ändras från kvartersmark för hamnändamål till allmän plats kaj. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholms torg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholms torgs centrala promenad ner till kajen. Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ges en mer attraktiv gestaltning. Mindre utbyggnader möjliggörs söderut så att byggnaden får en sammanhållen volym och för att ge bättre omöjlighet för sophantering och förvaring. I planen möjliggörs också att drivmedelstationen kan utveckla verksamheten med en så kallad "sjömack" på en ponton vid kajen och anläggningar för att erbjuda biogas till både fordon och båtar.

Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkonto och restaurang. Detta ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2015-05-12 – 2015-06-23. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Kungsholmen den 19 maj 2015. Samrådsmöte hölls i form av öppet hus 2015-05-26 i Fyrkanten, Tekniska nämndhuset där fem personer närvarade.

### Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

## Allmänt om förslaget och utvecklingen

### Drivmedelstationen

Stadsdelsförvaltningen och flera privatpersoner anser att bensinstationen och parkeringen på sikt bör flytta och ge plats för gång- och cykeltrafikanter, rekreation, miljövården, siktlinjer och kopplingen med Kungsholmstorg.

Flera privatpersoner anser att det inte finns behov av en bensinstation och sjömack i detta läge, eftersom väldigt få båtar drivs på gas, och sådan tankning kan ordnas på Långholmen eller i Alvik och Pampas marina. Risk- och miljöfrågor anges också som ett skäl, liksom att fler bensinstationer leder till ökad biltrafik.

### Ponton

Ett par närboende och en bostadsrättsförening anser att befintlig ponton med restaurang bör tas bort, då den stör utsikten och utseendet på kajen. Alternativt kan den endast användas för förtöjning.

### Planbestämmelser

Länsstyrelsen anser att höjdsystem bör framgå på plankartan.

Lantmäterimyndigheten efterfrågar u-område i parkeringsområdet.

### Övrigt

Länsstyrelsen anser att lämplighetsfrågan om permanent förankring av fartyg ska utredas i planskedet och ej i bygglov.

En privatperson efterfrågar en brygga för kajaker samt en bredare gångramp till småbåtsbryggan för att möjliggöra sjönära aktiviteter.

En privatperson anser att hela strandpromenaden från Stadshuset och västerut bör ses över och göras mer attraktiv och tillgänglig.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

#### *Drivmedelstationen*

*Anledningen till att drivmedelsstationen föreslås ligga kvar på kajen är att stationen också ska kunna tillhandahålla en sjömack, och detta är det enda möjliga läget för en sjömack i innerstaden. Här finns dessutom möjligheten att koppla på stadsgasnätet utan behov av transporter av gas. Stationen skulle också kunna erbjuda tankning av gas för båtar i linjetrafik. Läget är strategiskt eftersom det är aktuellt för en eventuell framtida hållplats för kollektivtrafik på vatten.*

*Till området tillförs en möjlighet till ytterligare en restaurang samt en gästhamn för småbåtar. Syftet är bland annat att tillföra fler*

*målpunkter vid vattnet, bland annat för förbipasserande på strandpromenaden.*

*Riskfrågorna ska särskilt studeras i planarbetet för att inte utgöra en risk för människor i området.*

#### *Ponton*

*Huruvida pontonen kan ligga kvar vid kajen avgörs i en bygglovprövning.*

#### *Planbestämmelser*

*Aktuellt höjdsystem (RH2000) framkommer på plankartan.*

*Område för parkering på plankartan ligger inom allmän platsmark. Eftersom staden har rådighet över marken bedöms ett u-område inte vara nödvändigt.*

#### *Övrigt*

*Länsstyrelsen konstaterar efter samrådet att de håller med i stadens bedömning angående lämplighet om förtöjning av fartyg, att detta ska prövas i bygglovskedet.*

*En brygga för sjöläggning av kajaker samt en bredare gångramp till bryggorna kan eventuellt vara intressant inom gästhamnens område. Detta är dock inget som regleras i detaljplan.*

### **Arkitektur och gestaltning**

#### **Befintlig byggnad**

Trafikkontoret efterfrågar en avvägning mellan nyttan med utbyggnad och önskad uteserveringsyta vid befintlig byggnad. Befintlig cykelparkering behöver flyttas och marken byggas om för att möjliggöra planerad uteservering.

Skönhetsrådet anser att byggnaden bör få en ljusare fasadkulör mot vattnet och ljusare takfärg. Samfundet S:t Erik anser att föreslagen upprustning av huset inte tillför något arkitektoniska värde. Flera privatpersoner är negativa till utbyggnaden och anser att takinstallationerna bör placeras inomhus. Huset får inte bli för dominant. Bensinstationens skärmtak och skyltning bör minskas.

#### **Kajen**

Samfundet S:t Erik anser att kajen ska tas tillvara för angöring av stadens båtverksamhet och passagerartrafik. Kajer är en viktig del av infrastrukturen, och i förslaget tas den i anspråk av restauranger.

En privatperson har lämnat in ett förslag på alternativ utformning av kajen med bla mer vegetation och en skärm mot bensinstationen. En sakägare anser att planen är för inriktad på kommersiella verksamheter, på bekostnad av allmänhetens tillgänglighet.

#### Gästhamnen och ny byggnad

Trafikkontoret påpekar att byggnaden bör placeras minst 1m från gångytorna för att undvika konflikter vid entréerna. Kontoret anser också att placeringen bör ses över för att inte minska utblickarna från promenadstråket. Den norra fasaden behöver utformas öppen, genomsiktig och trygg, och inte en baksida.

Stadsmuseet menar att den nya byggnadens placering stör siktlinjer mot Västerbron och den gröna strandkanten och förvanskar den öppna kajens värden.

Idrottsförvaltningen anser att hela småbåtshamnen bör utgöra gästhamn. Om uthyrning av bryggplatser ska ske säsongsvis ska detta göras genom båtklubbar i form av allmänna bryggor som idrottsförvaltningen upplåter, enligt stadens standard.

Skönhetsrådet poängterar vikten av byggnadens detaljutformning.

En närliggande bostadsrättsförening anser att gästhamnen kommer inkräkta på den öppna vattenytan och att befintlig ponton bör användas för gästhamn. Ett flertal närboende anser inte att det behövs en ny restaurang eftersom faciliteter för hamnen kan inrymmas i befintlig byggnad, och undrar om den ska finansiera gästhamnen. Huset försämrar för trafiken och för allmänhetens tillgänglighet.

Ett par privatpersoner är positiva till gästhamnen och restaurangen. Yimby efterfrågar en mer utmärkande gestaltning för att bli ett landmärke. Alternativt bör ett konstverk placeras på kajen, som ett landmärke.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

##### *Befintlig byggnad*

*Planförslaget möjliggör en utbyggnad mot vattnet för att ge en mer enhetlig fasad mot kajkanten. Lämplig plats för cykelparkeringar ska studeras vidare i planarbetet.*

*Fasadkulör regleras inte i detaljplanen. En enhetlig, dov kulör föreslås för att huset inte ska upplevas för dominant på platsen. Installationerna på taket är sådant som finns där idag, det bedöms inte rimligt att rymma alla i den befintliga byggnaden.*

*Drivmedelsstationens skärmtak är dimensionerat för verksamheten. Lämplig omfattning av skyltningen prövas i bygglov.*

#### *Kajen*

*Stockholms hamnar har rådighet över kajen på Kungsholmsstrand, och planen är framtagen i samarbete med dem. Planen reglerar inte vilka fartyg som får angöra vid kajen.*

*Detaljplanen styr inte utformningen på kajen i detalj. Däremot bedöms allt för mycket vegetation vara främmande för stenkajen.*

*Allmänhetens tillgänglighet till kajen är viktig. Tillgängligheten säkras genom att kajen planläggs som allmän platsmark och ett nytt övergångsställe föreslås som förbinder Kungsholmstorg med kajen. Biltrafik ska förbjudas närmast vattnet och i den västra delen. Tillkommande verksamheter som gästhamnen och restaurangen, kan utgöra målpunkter vid vattnet.*

#### *Gästhamnen och ny byggnad*

*Byggnadens placering ska ses över för att inte skapa konflikter med gångstråket. Utformningen av byggnaden är särskilt viktig. Bygglovprocessen avses att bedrivas parallellt med planarbetet för att säkra en god gestaltning av byggnaden.*

*Byggnaden är placerad för att inte störa utblickar från gångstråket närmast vattnet i större utsträckning. Föreslagen placering är inte i konflikt med Stockholm hamnars aktiviteter/verksamheter på kajen.*

*Efter kontakt med idrottsförvaltningen framkommer att förvaltningen instämmer i att en gästhamn med restaurang fungerar bäst kommersiellt och har inget intresse att driva en gästhamn. Förvaltningen vill undvika kommersiell säsongsuthyrning av bryggplatser för småbåtar i planområdet. Eftersom det inte är aktuellt är detta inget problem.*

*Det finns efterfrågan och brist på bryggplatser för gästbåtar i Stockholms innerstad. På platsen finns redan i dag en hamn för småbåtar som ges möjlighet att utvidgas. Utbredningen begränsas västerut för att inte störa utsikten över vattnet från strandpromenaden. En allmäntillgänglig brygga ska möjliggöra fri utsikt västerut över Riddarfjärden. Den nya byggnaden för hamnkontor placeras på kajen för att undvika byggnader på vattnet. Kombinationen av gästhamn och restaurang bedöms kunna utgöra en attraktiv målpunkt på platsen. Inga bilar ska tillåtas till området, varför det inte bedöms påverka trafiken negativt.*



## Kulturmiljö

### Riksintresse för kulturmiljövården

Stadsmuseet menar att planförslaget innebär ett förvanskande av den öppna kajplatsen med utblickar, vyer och kontakten med vattnet, vilka är viktiga särdrag i staden och i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. En privatperson önskar att Riddarfjärden ges status som nationalstadspark. Stadsmuseet anser att såväl småbåtshamn som bensinstation bör undvikas eftersom det inte är en del av den kulturhistoriska vattenmiljön vid Norr Mälarstrand. Länsstyrelsen bedömer dock inte att utvecklingen av området kommer påverka riksintresset för kulturmiljövården på ett sådant sätt att det föreligger risk för påtaglig skada.

### Utsikt mm

Stadsmuseet, stadsdelsförvaltningen, samfundet S:t Erik och ett antal privatpersoner är kritiska till de delar av förslaget som försämrar utblickarna och siktlinjerna över vattnet och staden. Man menar att öppenheten mot vattenrummet måste behållas och permanent bygg rätt för restauranger i vattnet bör undvikas.

Stadsmuseet påpekar att det finns stora kulturhistoriska värden i utblickarna och den öppna platsen och menar att utsikten störs av både verksamheter i vattnet samt av den nya byggnaden. Husets placering stör siktlinjer mot Västerbron och den gröna strandkanten och förvanskar den öppna kajens värden. Museet är också negativt till bygg rätten för elnätstation, då man menar att den är lika stor som ny restaurangbyggnad och skymmer siktlinjen mot staden.

Trafikkontoret anser att gaskompressorn bör anordnas under jord för att inte begränsa utblickarna över Riddarfjärden.

Skönhetsrådet anser att förtöjda fartygs storlekar nog ska prövas i bygglovet, för att inte minska upplevelsen av vattenrummet.

Samfundet S:t Erik menar att förslaget innebär en privatisering av vattnet och minskar allmänhetens möjligheter att se staden från vattenfronten.

En privatperson anser att förtöjning inte bör tillåtas i siktlinjen från Kungsholmstorg mot vattnet.

### Kulturmiljölagen, fornlämningar

Länsstyrelsen anser att det krävs en utredning av de flera kända båtlämningarna inom planområdet, eftersom de kan utgöra fornlämningar. Beroende på deras kulturhistoriska status kan de innebära inskränkningar i föreslagen bygganläggning.



**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Riksintresse för kulturmiljövården, utsikt mm*

*Detaljplanen innebär en avvägning mellan olika intressen. I Stockholm finns en brist på båtplatser för större fartyg samt gästbryggor för småbåtar. På kajen på Norr Mälarstrand finns möjlighet att delvis tillgodose dessa behov, genom att detaljplanen möjliggör förtöjning av fartyg samt gästhamn för småbåtar.*

*Gästhamnens utbredning kommer delvis innebära att utblickarna mot väster störs. Gästhamnen kommer också från sin brygga erbjuda allmänheten nya utblickar över Riddarfjärden, om än inte på själva kajen.*

*Det tillkommande hamnkontoret med restaurang föreslås på kajen för att undvika byggnader på vattnet. Restaurangen kan bli en attraktiv målpunkt vid vattnet och gästhamnen. Placeringen ska inte försämra för framkomligheten för gående.*

*Det föreslagna sophuset i öster är inte större än ungefär 10 kvm i utbredning och bedöms inte påverka siktlinjerna negativt i någon större utsträckning. Placeringen ska dock studeras vidare för att i möjligaste mån inte störa utblickar och upplevelsen av den öppna kajen.*

*Möjligheten att delvis gräva ned kompressorbyggnaden ska studeras vidare i planarbetet. Eventuellt är det möjligt att gräva ned den cirka en meter. Detta skulle göra att byggnaden endast behöver vara ungefär 1,5 meter ovan mark och det skulle då störa utblickarna i mindre utsträckning.*

*Detaljplanen innebär inte en privatisering av vattenrummet och staden kommer genom Stockholms hamnar även i fortsättningen att ha rådighet över vilka fartyg som får angöra kajen. Planförslaget medför snarare att allmänhetens tillgång till vattenrummet säkerställs då kajen omvandlas från kvartersmark till allmän plats.*

**Fornlämningar**

*En arkeologisk utredning av båtlämningarna i området ska göras till planens granskningsskede. Planförslaget och de föreslagna bryggorna ska anpassas efter resultatet i utredningen.*

**Gator och trafik****Biltrafik**

*Det är viktigt med fysiska hinder på gångstråket längst med vattnet förbi bensinmacken och restaurangen, för att förhindra biltrafik.*

Leveranser till fartyg ska hanteras så att fordonen inte blockerar gångstråket.

Situationsplan i planförslaget visar ingen öppning i refugen för tankbilar som ska ut från kajen mot Norr Mälarstrand.

#### Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen konstaterar att det i framtiden kan bli aktuellt med busshållplats i närheten av planerad hållplats för pendelbåttrafik. Planen bör inte omöjliggöra för detta. Det bör också säkerställas att snötippningen inte stör pendelbåttrafiken.

#### Gång- och cykeltrafik

Yimby anser att det är viktigt att cykelbanan separeras från gångtrafiken för att minimera konflikter. Det är positivt att cykelstråk föreslås ges röd beläggning.

En privatperson anser att övergångsställe från Kungsholmstorg till kajen är olämplig då den försämrar bilars framkomlighet.

#### Parkering

Stadsdelsförvaltningen anser att parkeringsytorna är för stora och att området bör prioriteras för gående och cyklister.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden efterfrågar en redovisning av läge för cykelparkeringar i planförslaget. 20-30 platser/1000 kvm BTA handel rekommenderas.

Trafikkontoret påpekar att parkering för rörelsehindrade vid den nya restaurangbyggnaden bör redovisas.

#### Tillgänglighet

Trafikförvaltningen påpekar att det nya övergångsstället ska göras tryggt och tillgängligt. Tillgänglighetsrådet anser att kortare angöringsavstånd till den nya hamnbyggnaden bör studeras.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

##### *Biltrafik*

*I förslaget föreslås pollare eller liknande hinder som ska förhindra biltrafik till kajen. Både in- och utfart för bilar och tankbilar, föreslås liksom idag att ske söder om Kungsholmstorg.*

##### *Kollektivtrafik*

*Planen omöjliggör inte för en busshållplats i närheten av planområdet.*

##### *Gång- och cykeltrafik*

*Cykelbanan i planområdet korsar gator för såväl biltrafik samt gångstråk. Det är inte möjligt att helt separera cykelbanan från*

*övriga trafikslag. För att minska risken för konflikter är det viktigt att platsen utformas så att de olika stråken blir tydliga för alla trafikslag.*

*Enligt stadens framkomlighetsstrategi ska de gåendes och cyklisternas framkomlighet prioriteras framför bilar. Ett nytt övergångsställe bedöms förbättra för de gående utan att påtagligt försämra trafikflödena på Norr Mälarstrand.*

#### *Parkering*

*Parkeringarna på kajen har den befintliga utbredningen. Planen omöjliggör inte att parkeringsytorna minskas.*

*Lämpligt läge för cykelparkering ska studeras i fortsatt planarbete.*

#### *Tillgänglighet*

*Parkering för rörelsehindrade finns på den befintliga parkeringen strax norr om huset. Avståndet uppskattas till cirka 25 meter.*

*Eftersom ett mål är att minska trafiken på kajen, bedöms det inte lämpligt att möjliggöra för en angöring närmare restaurangen.*

### **Teknisk försörjning**

#### **Avfall**

Trafikkontoret anser att miljöstationen bör ligga i eller i anslutning till drivmedelstationen, där hanteringen kan övervakas. Föreslaget läge är dåligt ur trafiksäkerhetssynpunkt.

Trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen anser att sophantering för fartygen vid kajen ska ordnas under mark, alternativt ombord på fartygen eller i befintlig hamnbyggnad.

Trafikkontoret och Stockholm vatten anser att lösning för transporter till avfallshanteringen behöver studeras närmare. Angöring ska kunna ske trafiksäkert utan backning, avstånd mellan soprum och sobil ska max 10 meter och marken ska vara plan och hårdgjord utan hinder, parkerade bilar eller trappor.

En privatperson anser att befintlig återvinningsstation räcker i utrymme.

#### **Avlopp**

En privatperson efterfrågar en latrintömningsstation för husbilar och husvagnar, det finns inte någon sådan i hela stockholmsområdet.

**Snötipp**

En privatperson anser att snötippningen bör försvinna från platsen, då den är störande, förfulande och kan skada den nya bryggarmen.

**Elnät**

Fortum Distribution påpekar att befintlig 0,4kV nät kan behöva skyddas eller flyttas när markarbeten blir aktuella. Nätstationen i området är fullbelastad och behöver uppgraderas för tillkommande effekt. För detta behövs ett område om 8x8m.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande***Avfall*

*Miljöstationen avses att försvinna från platsen. Möjligheten att ha en underjordisk avfallslösning för fartygen ska studeras och utredas i planarbetet. Avfallshanteringen för den nya restaurangen vid gästhamnen ska utvecklas i samråd med trafikkontoret i fortsatt planarbete.*

*Latrintömning*

*Latrintömning för småbåtar föreslås i anslutning till småbåtshamnen. Platsen bedöms dock inte vara lämplig för tömning av husbilar eftersom trafiken ska begränsas på platsen.*

**Snötipp**

*Snötippningen i Riddarfjärden regleras inte av detaljplanen.*

**Elnät**

*Ett läge för en ny och eventuellt uppgraderad nätstation ska studeras tillsammans med Fortum/Ellevio, och säkras i detaljplanen. De fartyg som angör kajen kommer att behöva elkraft, liksom tillkommande restaurang.*

**Hälsa och säkerhet****Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor**

Länsstyrelsen anser att det tydligare behöver motiveras varför det är lämpligt att ha kvar och utveckla bensinstationen och riskbilden med fordonsgas samt en sjömack. Riskbilden kommer även att öka på grund av det ökade antalet människor som kommer röra sig i området. Det behöver tydligare beaktas i ställningstagandet.

Risken analysen konstaterar att bensinstationen inte uppfyller minimikraven i LBE (lag om brandfarliga och explosiva varor). Till granskningsskedet behöver det tydligare motiveras att det är säkerställt att markanvändningen är lämplig för ändamålet ur ett PBL-perspektiv, då hänsyn också ska tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. I bedömningen behöver det också vägas in att länsstyrelsens rekommendationer om avstånd till

kringliggande bebyggelse från bensinstationer är större vid försäljning av biogas än endast bensin.

Risakanalysen visar på ett antal åtgärder som behövs och de behöver säkerställas på ett bättre sätt i planhandlingarna. Tex behöver placering av lossningsstation och tank/kompressorutrymme anges i plankartan om det bedöms som en förutsättning för en drivmedelsstation på platsen. I plankartan behöver även regleras att gas-/kompressorutrymmet ska hålla en brandklass om EI 120. Vidare saknas resonemang om det är motiverat med påkörningsskydd på grund av det utsatta läget mot vägen och korsningen.

I planbeskrivningen anges förslag på åtgärder som inte är möjliga att reglera i detaljplan, exempelvis att tankning endast ska ske på angivna tider och att gas inte ska fyllas på med bil. Om dessa frågor anses vara av stor betydelse för genomförandet bör de om möjligt regleras på annat vis såsom i andra avtal eller tillstånd.

Storstockholms brandförsvaret (SSBF) påpekar att eftersom bensinstationsbyggnad och restaurangen inte är brandtekniskt avskilda från varandra, betraktas de som en gemensam byggnad och klassificeras som en A-byggnad: en byggnad där människor vistas i annat syfte än att köpa drivmedel och där de saknar kännedom om hantering av brandfarlig vara.

#### Tillstånd mm

Avstånd mellan pumpar och butik/tvätthall är för kort och lösningen innebär att hela byggnaden förblir en A-byggnad. Byggnadens fasad förstärks brandtekniskt mot pumparna och de flyttas för att uppfylla avståndsregler. SSBF och MSB (myndigheten för samhällsskydd och beredskap) har godtagit denna lösning, efter en avsyning. SSBF påpekar att en viktig förutsättning för tillstånd är att lossning av bränsle från tankbil äger rum endast på morgnar innan restaurangen öppnar (kl 06.00- 07.00).

Gällande riskbilden ur ett LBE-perspektiv förutsätts att kommunens tillståndsenhet (brandförsvaret) godkänner lösningarna så att ett eventuellt förlängt tillstånd ej strider mot detaljplanen.

SSBF har beslutat att bevilja Preem AB tillstånd till hantering av brandfarlig vara under ett år. Ställningstagandet motiveras av att planförslaget inte vunnit laga kraft och att den kan överklagas. Om planförslaget vinner laga kraft kan tillståndsbeslutet förlängs.

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten (MHN) påminner att om föroreningar upptäcks ska miljöförvaltningen underrättas. Eventuell

efterbehandling ska anmälas till miljöförvaltningen i god tid innan planerad åtgärd. En sjömack kan innebära anmälningsskyldighet till MHN. För nya eller förändringar av restaurang ska en anmälan om livsmedelsanläggning göras.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

##### *Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor*

*Motiven till att drivmedelstationen tillåts ligga kvar i detta läge är möjligheterna dels att ansluta till stadsgasnätet dels att anlägga en sjömack. Drivmedelsstationen kan därmed utvecklas och erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg utan att gastransporter blir nödvändiga i innerstaden.*

*Den ökade riskbilden till följd av att fler människor kommer röra sig i området bedöms vara beaktad i och med de åtgärder som lyfts fram. Åtgärderna ska regleras i plankartan eller i erforderliga tillstånd. Planbeskrivningen förtydligas så att den bedömningen framkommer.*

*Riskanalysen ska kompletteras med ett beaktande av länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd. Den ska också kompletteras med en utredning om det är motiverat med påkörningsskydd vid kompressorbyggnaden. Planbeskrivningen ska kompletteras avseende detta.*

*Plankartan kompletteras med en placering av kompressorbyggnad och påfyllningsställe/lossningsplats för drivmedel. Plankartan kompletteras också med krav på brandteknisk avskiljning i klass EI 120 mellan kompressor och gaslager.*

*För att stationen ska uppfylla kraven i LBE ska ett antal åtgärder vidtas. Dessa redovisas i planbeskrivningen och regleras i detaljplanen alternativt i stationens tillstånd för brandfarlig vara. Stadsbyggnadskontoret bedömer att åtgärderna är tillfredsställande och att stationen – utifrån dessa aspekter – är lämplig på platsen. Resonemanget ska utvecklas i planbeskrivningen.*

*Lossning av bränsle får enligt stationens tillstånd för brandfarliga varor endast ske under morgonen kl 06-07. Eftersom detta regleras i tillståndet, bedöms det inte nödvändigt att reglera det genom ett särskilt avtal. Även att gaspåfyllning ska ske via gasledning avses att regleras i tillståndet. Planbeskrivningen förtydligas avseende detta.*

##### *Tillstånd mm*

*I övrigt noteras SSBF:s och MHN:s yttranden.*

## **Miljö- och klimataspekter**

### **Miljökvalitetsnormer för vatten**

Länsstyrelsen påpekar att status och miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten bör göras utifrån den nya klassningen. Där har vattenförekomsten Riddarfjärden bedömts till måttlig ekologisk status (tidigare god) och att god kemisk status uppnås ej. Det innebär att den ekologiska och kemiska statusen behöver förbättras genom att vattenkvaliteten förbättras och genom att den fysiska påverkan minskas.

Snötippning kan påverka vattenkvaliteten negativt, det bör tydligare framgå om staden vägt in snötippningen i bedömningen om påverkan på MKN för vatten. Staden bör också ta ställning till om det ökade antalet småbåtar kan medföra en negativ påverkan på MKN för vatten, genom tex utsläpp av kemikalier från båtbottnfärger och bensin.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att tekniken i ”dagvattenstrategin för dagvatten från parkeringsytor” bör prövas. Om avledning till Riddarfjärden bedöms olämpligt finns möjligheten att avleda det till spillvattennätet. Då säkerställs att man inte försämrar möjligheterna att klara gällande MKN. Nämnden anser vidare att borsttvätt för småbåtar bör möjliggöras för att minska behovet av båtbottnfärger och reducera läckage av miljöfarliga kemikalier.

### **Översvämning/klimatförändringar**

Länsstyrelsen rekommenderar att bebyggelse vid Mälaren grundläggs som lägst på nivå 2,70 m i RH2000 utifrån ett förändrat klimat. Staden bör beskriva och motivera avsteget på ett bättre sätt i planhandlingarna.

### **Behovsbedömning**

Länsstyrelsen anser att staden behöver beskriva vad det utökade antal båtplatser innebär i bedömningen om betydande miljöpåverkan. Detta eftersom en hamn för fritidsbåtar utgör en typ av verksamhet som särskilt utpekats vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningar enligt 4 kap 34 § PBL.

### **Strandskydd**

Länsstyrelsen anser att särskilda skäl för upphävande av strandskydd behöver redovisas tydligare i planen. Det bör endast i undantagsfall upphävas inom vattenområden. Det bör också framgå om förslaget medför några konsekvenser på eventuellt växt- och djurliv i vattenområdet och en beskrivning tillföras angående storlek på bryggor och förändring av antal båtplatser. För att kunna upphäva strandskydd är det inte tillräckligt att konstatera att en



brygganläggning måste ligga vid vattnet. Det är bryggans funktion som bedöms och det ska också prövas om behovet av anläggningen kan tillgodoses utanför området.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Miljökvalitetsnormer för vatten*

*Planbeskrivningen uppdateras så att status och MKN för vatten görs utifrån den nya klassningen.*

*Den utökade småbåtshamnen kan innebära en liten, begränsad försämring för MKN för vatten till följd av utsläpp av kemikalier från båtottenfärger och läckage av bensin. En borsttvätt för båtar, skulle eventuellt kunna attrahera båtar utan båtottenfärger till hamnen. En borsttvätt omöjliggörs inte i samrådsförslaget, men platsen bedöms i detta skede inte som lämplig för en bosttvätt, eftersom gästhamnen är en relativt liten anläggning och dess utbredning ska begränsas. Vid småbåtshamnen planeras också för ett tömningsställe för båtlatriner, vilket kan vara positivt för vattenkvaliteten.*

*I fortsatt planarbete ska frågan om dagvattenhantering från parkeringsytor och kajen att utredas ytterligare. För att kunna koppla på dagvattnet på spillvattennätet behövs någon form av förrening på platsen, det ska vidare studeras om detta är möjligt.*

#### Översvämning/klimatförändringar

*Planområdet utgörs av en befintlig kaj med markhöjder mellan +2,60 och +2,70 meter över nollplanet. Kajens markhöjd avses inte att byggas om eller förändras. Grundläggning av ny bebyggelse avses alltså att grundläggas på befintliga marknivåer.*

*Källarvåningar är inte aktuella för bebyggelsen på kajen.*

*Resonemanget utvecklas i planbeskrivningen.*

#### Behovsbedömning

*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. Stadsbyggnadskontoret bedömer i samråd med miljöförvaltningen att det utökade antalet båtplatser vid småbåtshamnen inte innebär betydande miljöpåverkan. Bedömningen görs utifrån att föreslagen utbredning är relativt begränsad, jämfört med befintlig småbåtshamn.*

*Inom prövningsprocessen för tillstånd för vattenverksamhet kommer en prövning göras om verksamheten kan innebära betydande miljöpåverkan.*

*Strandskydd*

*Det finns ingen annan gästhamn i Stockholms innerstad. Detta bedöms vara den bästa platsen där en gästhamn kan placeras utan att konkurrera eller inkräkta på Stockholm hamnars verksamhet. Planbeskrivningen ska kompletteras med en redogörelse av storlek på bryggor och förändring av antal båtplatser.*

*Eventuell påverkan på växt- och djurliv prövas inom tillståndprocessen för vattenverksamhet.*

*Eftersom planen möjliggör förtöjning av fartyg vid kajen bedöms det att strandskyddet behöver upphävas.*

**Stadsbyggnadskontorets sammanvägda  
ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter identifierats mellan tillkommande verksamheter och aktiviteter och värden i den öppna kajen och utblickar. Det framkommer också synpunkter på hantering av risker och lämpligheten att drivmedelsstationen ska ligga kvar på platsen.

Drivmedelsstationen medges med motiveringen att den kan erbjuda en sjömack och gastankning för båtar och bilar. Möjligheten att koppla på stadsgasnätet är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods. Läget är strategiskt då det är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att riskfrågorna kan hanteras tillfredsställande. Nödvändiga åtgärder för att minska risker ska säkerställas i plankartan eller i avtal och tillstånd.

I Stockholm finns en brist på båtplatser för större fartyg samt gästbryggor för småbåtar. Inom planområdet finns möjlighet att delvis tillgodose dessa behov. Den nya gästhamnen och restaurangen ska bli nya vattennära målpunkter, vilket är ett av planens syften, och placeringen är inte i konflikt med övrig hamnverksamhet.

De nya byggrätter som föreslås är relativt begränsade, men kommer i viss mån skymma siktlinjer. För att i möjligaste mån bevara siktlinjer dras hamnkontoret in från kajkanten och byggnaden görs transparent mot vattnet. Gästhamnens brygga görs öppen för alla och ger nya utblickar över vattenrummet. God gestaltning säkras genom att bygglovhandlingar ska tas fram parallellt med

planarbetet. För att bevara utblickar ska också möjligheterna att gräva ned kompressor- och sophus ses över i fortsatt planarbete.

Tillgängligheten till kajen förbättras genom att marken planläggs som allmän plats, ett nytt övergångsställe föreslås vid Kungsholmstorg och biltrafik förbjuds närmast vattnet. Gästhamnen och restaurangen berikar platsen med attraktiva verksamheter och – tillsammans med förbättrad tillgänglighet – bedöms de bli positiva för stadslivet.

Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget har övervägande positiva konsekvenser för platsen, stadslivet och sjöfarten.

### Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Hantering av riskfrågor
- En arkeologisk utredning av båtlämningar
- Ny restaurangbyggnads placering och gestaltning
- Plats för cykelparkeringar
- Möjlighet att gräva ned kompressorbyggnaden
- Nedgrävd avfallshantering för fartygen
- Avfallshantering för den nya restaurangen
- Eventuellt läge för ny elnätstation
- Dagvattenhantering från kajen

Planbeskrivningen kompletteras med följande:

- Riskbedömning, länsstyrelsens rekommenderade skyddsavstånd, behov av påkörningsskydd, drivmedelsstationens lämplighet samt att gaspåfyllning via ledning och tid för lossning av bränsle regleras i tillstånd
- Rätt status och MKN för vatten utifrån ny klassning
- Ytterligare motivering av strandskyddsupphävande

Plankartan kompletteras med läge för kompressor, centralpåfyllning samt krav på brandklassad avskärmning av kompressorbyggnaden.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

## Sammanfattning av inkomna synpunkter

### Statliga och regionala myndigheter och förbund

#### Länsstyrelsen

Det är positivt att området görs mer tillgängligt och att gång- och cykeltrafik förbättras. Utifrån nu kända förutsättningar bedöms inga skäl finnas att anta att Länsstyrelsen kommer att pröva kommunens beslut och upphäva detaljplanen med stöd av 11 kap 11 § PBL. Bedömningen förutsätter att kommunen beaktar synpunkterna nedan.

#### *Riksintresse för kulturmiljövården*

Utvecklingen av området bedöms inte påverka riksintresset för kulturmiljövården på ett sådant sätt att risk för påtaglig skada föreligger.

#### *Miljökvalitetsnormer för vatten*

Status och miljökvalitetsnormer för vatten bör göras utifrån nya uppgifter som kommer att träda i kraft under 2015. I den nya klassningen har vattenförekomsten Riddarfjärden bedömts till måttlig ekologisk status (tidigare god) och att god kemisk status uppnås ej. Det innebär att den ekologiska och kemiska statusen behöver förbättras genom att vattenkvaliteten förbättras och genom att den fysiska påverkan minskas.

Snö innehåller ofta förhöjda halter av föroreningar, vilket kan påverka vattenkvaliteten negativt och försvåra för att MKN följs. Rekommendationen för snötippning är att den ska ske på land. Det bör tydligare framgå om staden vägt in snötippningen i bedömningen om påverkan på MKN för vatten.

Eftersom förslaget möjliggör för fler båtar bör staden ta ställning till om detta kan medföra en negativ påverkan på MKN vatten, genom tex utsläpp av kemikalier från båtbottnfärger och utsläpp av bensen.

#### *Strandskydd*

Strandskydd bör endast i undantagsfall upphävas inom vattenområden och om särskilda skäl föreligger. Detta behöver redovisas tydligare i planen. Det bör också framgå om förslaget medför några konsekvenser på eventuellt växt- och djurliv i vattenområdet och en beskrivning tillföras angående storlek på bryggor och förändring av antal båtplatser. För att kunna upphäva strandskydd är det inte tillräckligt att konstatera att en brygganläggning måste ligga vid vattnet. Det är bryggans funktion

som bedöms och det ska också prövas om behovet av anläggningen kan tillgodoses utanför området.

Det finns även flera kända båtlämningar som kan utgöra fornlämningar.

#### *Hälsa och säkerhet samt risk för olyckor*

Länsstyrelsen anser att staden tydligare bör motivera varför det är lämpligt att ha kvar bensinstationen och dessutom verka för att utveckla verksamheten och riskbilden med fordonsgas samt en sjömack. Riskbilden kommer även att öka på grund av det ökade antalet människor som kommer röra sig i området. Det behöver på ett tydligare sätt beaktas i ställningstagandet.

Risikanalysen konstaterar att bensinstationen inte uppfyller minimikraven i LBE. Till granskningsskedet anser länsstyrelsen att staden tydligare behöver motivera att det är säkerställt att markanvändningen är lämplig för ändamålet ur ett PBL-perspektiv, då hänsyn också ska tas till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor. I bedömningen om lämplig användning behöver det också vägas in att länsstyrelsens rekommendationer om avstånd till kringliggande bebyggelse från bensinstationer är större vid försäljning av biogas än endast bensin.

Risikanalysen visar på ett antal åtgärder som behöver vidtas och dessa åtgärder behöver implementeras på ett bättre sätt i planhandlingarna. Tex behöver placering av lossningsstation och tank/kompressorutrymme anges i plankartan om det bedöms som en förutsättning för en drivmedelsstation på platsen. I plankarta behöver även regleras att gas/kompressorutrymmet behöver hålla en brandklass om EI 120. Vidare saknas resonemang om det är motiverat med påkörningsskydd av något slag då placeringen ligger i ett utsatt läge mot vägen och korsningen.

I planbeskrivningen anges att lämpligheten om fartyg kan anläggas permanent vid kajen ska prövas i bygglov. Länsstyrelsen anser att lämplighetsfrågan ska utredas i planskedet.

I planbeskrivningen anges förslag på åtgärder som inte är möjliga att reglera i detaljplan, exempelvis att tankning endast ska ske på angivna tider och att gas inte ska fyllas på med bil. om dessa frågor anses vara av stor betydelse för genomförandet bör detta om möjligt regleras på annat vis såsom i andra avtal eller tillstånd.

Gällande riskbilden ur ett LBE-perspektiv förutsätts att kommunens tillståndsenhet (brandförsvaret) godkänner lösningarna så att ett eventuellt förlängt tillstånd ej strider mot detaljplanen.

#### *Översvämningar/klimatförändringar*

Länsstyrelsen rekommenderar att bebyggelse vid Mälaren grundläggs som lägst på nivån 2,70 m i RH2000 utifrån ett förändrat klimat. Staden bör beskriva och motivera avsteget på ett bättre sätt i planhandlingarna. Läs mer i det nya planeringsunderlaget "Rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå för ny bebyggelse vid Mälaren – med hänsyn till risken för översvämning".

#### *Planbestämmelser*

Av plankartan bör det framgå vilket höjdsystem som används.

#### *Kulturmiljölagen, fornlämningar*

I området finns flera kända båtlämningar som kan utgöra fornlämningar. Det krävs utredning av lämningarnas kulturhistoriska status, vilket kan innebära inskränkningar i föreslagen brygganläggning.

#### *Behovsbedömning*

Länsstyrelsen anser att staden i sin bedömning om betydande miljöpåverkan även behöver beskriva och göra en bedömning vad det utökade antal båtplatser innebär eftersom en hamn för fritidsbåtar utgör en typ av verksamhet som särskilt utpekas vid framtagande av miljökonsekvensbeskrivningar enligt 4 kap 34 § PBL.

#### *Trafikförvaltningen SLL*

Den nya gångförbindelsen mellan Kungsholmstorg och kajen kommer bli en koppling till kollektivtrafiken och ska därför göras trygg och tillgänglig för personer med funktionsnedsättning.

Planerad pendelbåttrafik är positiv och om den blir permanent kan det bli intressant att i framtiden trafikera platsen med buss. Detaljplanen bör inte omöjliggöra för en framtida busslinje att angöra hållplats vid planområdet. Kontakt kan tas med trafikförvaltningen angående gatuutformningen och förutsättningarna för en busslinje. Det behöver säkerställas att snötippningen inte stör pendelbåttrafiken.

#### *Storstockholms brandförsvär (SSBF)*

Olycksrisker och möjlighet till räddningsinsats ska beaktas i planprocessen för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor, enligt PBL. Olycksrisker är

dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken och ska beaktas behovsbedömningar.

### **Hantering av olycksrisker**

#### *Brandfarlig vara/tillstånd*

SSBF har beslutat att bevilja Preem AB tillstånd till hantering av brandfarlig vara under ett år. Ställningstagandet motiveras av att planförslaget inte vunnit laga kraft och att den kan överklagas. Om planförslaget vinner laga kraft kan tillståndsbeslutet prolongeras.

#### *Brandteknisk problematik*

Bensinstationsbyggnad och restaurangen är inte brandtekniskt avskilda från varandra och betraktas därför som en gemensam byggnad. Den klassificeras som en A-byggnad: byggnad där människor vistas i annat syfte än att köpa drivmedel och där de saknar kännedom om hantering av brandfarlig vara.

Avstånd mellan mätarskåp (pump) och butik/tvätthall har varit för kort. Preems lösning innebär hela byggnaden förblir en A-byggnad. Byggnadens fasad förstärks brandtekniskt mot mätarskåp och skåpen flyttas för att uppfylla avståndsregler. SSBF och MSB har godtagit denna lösning, efter en avsyning. En viktig förutsättning för tillstånd är att lossning av bränsle från tankbil äger rum endast på morgnar innan restaurangen öppnar (kl 06.00- 07.00).

#### **Trafikverket**

Trafikverket har ingen erinran.

#### **Sjöfartsverket**

Planen bedöms inte påverka sjöfarten negativt, då sjömacken och fritidsbåtshamnen finns kvar i planförslaget. Sjöfartsverket har ingen erinran.

#### **Riksantikvarieämbetet**

Avstår från att lämna synpunkter. Ärendet hanteras bäst av länsstyrelsen.

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

#### **Lantmäterimyndigheten**

Ett u-område bör införas inom område som anges som parkering. I den gällande detaljplanen finns ett u-område.

#### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Förvaltningen är positiv till att planförslaget och att det planeras för hållplats för pendlingsbåtar.

Parkeringsytorna är för stora. Området bör prioriteras för gående och cyklister, enligt framkomlighetsstrategin.



Småbåtshamnen och den nya byggnaden bör minskas, de riskerar att blockera utblicken över Riddarfjärden västerut. Enligt *Den gröna promenadstaden* ska utblickar mot vattnet tillvaratas.

Det bör utredas om sophanteringen kan placeras under mark.

Förvaltningen vill understryka vikten av att framkomligheten för funktionsnedsatta ska beaktas i den fortsatta planeringen.

Det är bra att området för snötippning kan minskas.

Utöver detta framför nämnden följande:

På sikt bör det inte finnas en drivmedelsanläggning och parkering i detta läge, området bör istället prioriteras för gående och cyklist. Verksamheter för rekreation, siktlinjer och miljövärden bör utvecklas, liksom sammankopplingen med Kungsholmsstrand.

#### Kulturmiljöutskottet/Stadsmuseet

Stadsmuseet avstyrker förslaget med hänvisning till den negativa påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön och vyer samt utblickar mot vattnet som förslaget innebär.

#### *Kulturhistoriska värden*

Kajen ingår i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården inom vilket vattenrummet är ett särdrag. I kulturmiljön ingår Norr Mälarstrands strandpromenad. Den är ritad 1941-1943 av Holger Blom och Erik Glemme i den då rådande funktionalistiska parkstilen som blev känd under namnet Stockholmskolan och är ett av de bästa exemplen ur den skolan. Kajplatsen är en del av strandpromenaden som helhetsmiljö. Även Kungsholmstorg med allén mot det öppna vattenrummet som är en del av Albert Lindhagens stadsplan, ingår som ett motiv i Norr Mälarstrand.

#### *Synpunkter på planförslaget*

Planförslaget innebär ett förvanskande av den öppna kajplatsen med utblickar, vyer och kontakten med vattnet, vilka är viktiga särdrag i staden och i riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården. Idag utgör den aktuella delen av Norr Mälarstrand en skodd utskjutande kaj och öppning mot vattenrummet i promenadstråket som tillåter utblick över vattenrummet och staden. Resterande delar av promenaden kantas av park och kajer med mindre fartyg. Förslaget innebär att de idag fria ytorna och allmänhetens kontakt med vattenrummet blir avskärmade med verksamheter, gästbrygga, fartyg och en flytande bensinstation. Utblicken och siktlinjerna över vattnet och staden går därmed förlorade. I planförslaget har enbart sikten från vattnet mot stadens silhuett beaktats och ingen hänsyn

har tagits till de kvaliteter som utblicken och närheten till vattnet från kajen ger.

En småbåtshamn och en bensinstation är inte en del av den kulturhistoriska vattenmiljön vid Norr Mälarstrand med den intilliggande stenstaden och bör undvikas. De andra delar av Norr Mälarstrand där fartyg ligger förtöjda kan inte anses vara riktgivande då dessa fartyg fyller en i stora delar museal funktion, som kan ses som en illustration av den funktion som kajen haft i Stockholms historia.

En utökning av småbåtshamnen innebär att verksamheten flyttas ut i vattnet ytterligare. En rad båtar på varje sida om en ny brygga tar upp stora delar av den öppna ytan sett från kajens västra sida mot Västerbron och innebär en vidare exploatering av vattenrummet. Dagens småbåtshamn stör inte vattenrummet i samma utsträckning.

Att ge planstöd för befintlig restaurangbyggnad och drivmedelstation på kaj bedöms vara möjligt eftersom de inte stör siktlinjer. Den byggrätt som tillkommer för restaurang eller handel i kajens västra hörn är 195 kvm stor. Placeringen innebär att den hamnar mitt i siktlinjen mot Västerbron och den gröna strandkanten längs strandpromenaden. Stadsmuseet bedömer åtgärden som förvanskande av de värden som den öppna kajen har. I den östra delen av kajen föreslås en lika stor byggrätt för teknisk anläggning med resultatet att siktlinjen mot staden skymms.

Det är viktigt att upplevelsen av öppenhet mot vattenrummet behålls och planläggning av vattnet som medger permanent byggrätt för restauranger bör undvikas på platsen.

Det finns stora kulturhistoriska värden i att värna utblick och siktlinjer från kajen samt kvaliteter i den öppna platsen. Verksamheter kan med fördel placeras på land istället för i vattnet och på så sätt att de inte förtar tillgången till och upplevelsen av vattenrummet.

#### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

De viktigaste miljö- och hälsofrågorna i planen bedöms vara transporter och dagvatten. Nämndens bedömning är att planen innebär flera positiva konsekvenser, men ett antal frågor bör utvecklas i planarbetet.

#### *Vatten*

Tekniken i ”dagvattenstrategin för dagvatten från parkeringsytor” bör provas för vatten som leds till Riddarfjärden. Om avledning till Riddarfjärden bedöms olämpligt finns möjligheten att avleda det till

spillvattennätet och Henriksdals reningsverk. Då säkerställs att man inte försämrar möjligheterna att klara gällande miljökvalitetsnormer (MKN) för Riddarfjärden.

Borsttvätt för småbåtar bör möjliggöras för att minska behovet av båtbottnfärger och reducera läckage av miljöfarliga kemikalier. MKN för kemisk status klaras inte i Riddarfjärden varför behovet av åtgärder är befogade.

#### *Cykelparkering*

Redovisning av läge för cykelparkeringar saknas i planförslaget. 20-30 platser/1000 kvm BTA handel rekommenderas.

#### *Upplysningar*

Om föroreningar upptäcks ska miljöförvaltningen underrättas. Eventuell efterbehandling/återställning ska anmälas till miljöförvaltningen i god tid innan planerad åtgärd. En sjömack kan innebära anmälningsskyldighet till MHN. För nya eller förändringar av restaurang ska en anmälan om livsmedelsanläggning göras.

#### **Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindradsfrågor**

Det bör studeras om det är möjligt att få ett kortare avstånd mellan angöring och entré till den föreslagna byggnaden i väster.

#### **Trafikkontoret**

##### *Befintlig hamnbyggnad*

Det är positivt att lager, återvinning, sopförvaring mm. integreras bättre i hamnbyggnaden. Planerad uteservering får ett sämre läge, en avvägning av tillbyggnadens storlek i söder bör göras mot önskad uteserveringsyta. Flytt av cykelparkeringsplatser och omläggning av ytor för ny uteserveringsyta blir nödvändiga.

##### *Miljöstation*

Föreslaget läget för miljöstation intill befintlig återvinningsstation är inte bra ur trafiksäkerhetssynpunkt. Miljöstationen kommer att vara siktskymmande i ett läge mycket nära korsningspunkten mellan cyklist, gående och bilister. Föreslår att miljöstationen anordnas i eller i direkt anslutning till drivmedelstationen där hanteringen kan övervakas. Då skulle också antalet nya småbyggnader på kajen begränsas.

##### *Sophus*

Utrymme för sophantering måste ordnas ombord på de fartyg som ligger vid kajen, alternativt i befintlig hamnbyggnad eller under mark som vid Klara Mälarstrand. Antalet byggnadsvolymer på kajen bör begränsas. Lösning för transporter till avfallshanteringen behöver studeras närmare.

*Gaskompressor*

Utrymme för gaskompressor bör helt anordnas under jord för att inte begränsa utblickarna över Riddarfjärden.

*Trafiken på kajen*

Det är viktigt med fysiska hinder på gångstråket längst med vattnet förbi bensinmacken och restaurangen, för att förhindra biltrafik.

Leveranser till fartyg ska hanteras så att fordonen inte blockerar gångstråket.

Situationsplan i planförslaget visar ingen öppning i refugen för tankbilar som ska ut från kajen mot Norr Mälarstrand.

*Hamnkontor/restaurangbyggnad*

Byggnaden bör placeras minst 1m från gångytan för att undvika konflikter vid entréerna. Byggnaden bör minskas och få en annan orientering/utformning för att bli mindre dominant och ge bättre vattenkontakt och utblickar från promenadstråket. Parkering för rörelsehindrade till byggnaden bör redovisas. Den norra fasaden behöver utformas så att den blir öppen och genomsiktig och upplevs som trygg, och inte en baksida.

*Rådet till skydd för Stockholms skönhet*

Rådet är positivt till planförslaget och att stärka kopplingen mellan Kungsholmstorg och kajen. Befintlig byggnad bör dock få en ljus fasadkulör mot vattnet för att skapa en trevligare kajmiljö. Även taket med installationer bör få en ljusare kulör än föreslaget.

Gästhamnen blir ett positivt tillskott då den ger besökare möjlighet att lägga till centralt. Det är viktigt att tillkommande hamnbyggnad får en fin detaljutformning.

Angående permanent förtöjning bör typen av fartyg och dess storlek noga prövas i bygglov. För stora båtar riskerar att minska upplevelsen av vattenrummet och de värden som förslaget vill förstärka.

Rådet tillstyrker förslag till detaljplan med ovanstående erinran om färgsättning.

*Idrottsförvaltningen*

Idrottsförvaltningen ser positivt på föreslagen gästhamn samt att komplettera kajen med en sjömack. Hela området som anges som småbåtshamn bör utgöra gästhamn. Säsongsuthyrning av bryggplatser för fritidsbåtar ska ske genom båtklubbar samt i form av allmänna bryggor som idrottsförvaltningen upplåter. Det ska inte

ske i form av en kommersiell marina. Det är i enlighet med policy beslutad av kommunfullmäktige.

Stockholms Stads parkerings AB  
Inga synpunkter.

SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB  
Ingen erinran.

### **Övriga remissinstanser**

Stockholm Vatten AB Avfall, planering och utveckling  
Angöring för sophämtning måste tydliggöras i den nya miljön.  
Angöring ska kunna ske trafiksäkert utan backning. Avstånd mellan soprum och sopbil ska vara kort (max 10 meter) plan och hårdgjord utan hinder, parkerade bilar eller trappor. Avfallshantering ska ske enligt staden riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering”.

Stockholm Vatten AB VA  
Förutsätter att befintliga serviser för vatten och avlopp till fastigheten även fortsättningsvis kommer att användas.

Fortum Distribution AB  
Åtgärder i befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum och bekostas av byggherren. I planområdets norra kant finns 0,4kV nät som kan behöva skyddas eller flyttas där markarbeten blir aktuella. Nätstationen i området är fullbelastad och tillkommande effekt måste lösas med uppgradering av nätstationen. För detta behövs ett område om 8x8m. I övrigt har vi ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

Fortum Värme AB samägt med Stockholms stad  
Fastigheten är ansluten till gasnätet, i övrigt ingen erinran.

TeliaSonera Skanova Access AB  
Skanovas anläggningar berörs inte av förslaget. Ingen erinran.

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

BRF Fågelbäret 1  
Det är viktigt att bevara och underhålla strandpromenaden.  
Allmänhetens tillgång till dem bör prioriteras. Planen är för inriktad kommersiella verksamheter, vilket inkräktar på allmänhetens tillgänglighet.

Bensinstationens område bör minskas. Det är bra att bilar inte tillåts på kajen. Befintlig byggnad får en tilltalande utformning.

Befintlig ponton vid restaurangen är ful, för hög och skymmer utsikten. Den bör tas bort eller minskas och bara användas för förtöjning av båtar. Om man vill ha fler restauranger vore det bättre att bygga ut befintligt hus åt öster.

Befintlig ponton bör användas för gästhamn. En utvidgad småbåtshamn skulle inkräkta på den öppna vattenytan som är speciell för platsen. Det är inte rimligt att kommersiella verksamheter får ett centralt vattenområde, då de används av så få.

Hamnkontors- restaurangbyggnaden behövs inte, faciliteterna kan inrymmas i huset med restaurang och bensinstation. Det finns inte behov av fler restauranger här, det finns redan många i och i närheten av planområdet.

Vi avstyrker en ny ponton för gästhamn och ett nytt hus för hamnkontor och restaurang.

Föreningen yrkar på pontonen vid Trattorian inte ska få planstöd i detaljplanen, alternativt att restaurang inte tillåts på den.

#### **BRF Vattuormen 41**

Föreningen har inget att invända mot en utvidgad gästhamn. Endast ca 30 båtar bedöms rymmas, och en så liten marina kräver inte en sjömack. Ett billigare alternativ kan vara att utvidga SSS gästhamn under Västerbron.

Sjömackar finns i området i Alvik och på Pampas Marina nära Karlberg. En sjömack med stadsgas/naturgas behövs inte, knappt några bilar eller båtar använder gas. I planen talas vilseledande om biogas på flera ställen. En gasmack är en stor säkerhetsrisk. Gaspumpstationens läge förutsätter avsteg från säkerhetsbestämmelserna och är olämpligt då den skymmer trafiken. En sjömack innebär ett förfulande inslag inom området. Skall mackpråmen bogseras bort till hösten?

Föreningen bedömer att båtmack med diesel och gas kan innebära betydande miljöpåverkan och begär en granskning enligt Miljöbalken.

Den föreslagna restaurangen vid småbåtshamnen behövs inte, det finns många restauranger i närområdet. Ska den finansiera gästhamnen?

Planerad övergång från Kungsholmstorg till planområdet är olämplig då gående måste korsa den omfattande trafiken till och

från macken. Den stör även framkomligheten för bilar och korsningen kan bli en propp.

Det borde räcka med nuvarande storlek på återvinningsstationen även i framtiden, om den töms regelbundet.

Det är positivt att restaurangen rustas upp. De installationer som finns på taket bör placeras inne i byggnaden istället för på taket. Skärmtaket över bensinstationen bör minskas och mackens skyltning bör begränsas.

Macken bör avvecklas som drivmedelsdepå och vara en försörjningsanläggning för elbilar, behovet kommer att öka.

Snötippningen är störande och förfulande, andra lösningar bör ses över. Den nya bryggarmen kan ta skada av snötippningen.

Planen måste granskas av Skönhetsrådet.

**Privatperson, boende på Norr Mälarstrand**

Det är positivt med gästhamn, restaurang och bättre avgränsade promenadstråk. Det är viktigt att det görs på ett sätt som smälter in i stenstaden.

Det är också positivt att restaurangbygganden rustas upp. Den norra fasaden borde kläs i samma fasadmateriell som resten.

Takinstallationerna måste tas bort, de kan ligga inne i byggnaden.

### **Övriga, ej sakägare**

**Privatperson, boende på Kungsholmstorg**

En sjölägningsbrygga för kajaker bör placeras vid den befintliga bårförsäljningsbryggan. Det är brist på sådana platser på Kungsholmen. En bredare gångramp bör byggas från kajen till bryggan för att möjliggöra sjönära aktiviteter.

**Privatperson, boende på S:t Eriksgatan**

Planförslaget är utmärkt och bör genomföras. Det är brist på restauranger/uteserveringar i området, föreslagen gästhamn/hamnkontor är jättebra.

Planen bör möjliggöra för latrintömningsstation för husbilar och husvagnar, det finns inte någon sådan i hela stockholmsområdet.

**Privatperson, boende på S:t Göransgatan**

Parkeringsplatsen öster görs om till ett torg med gångstråk och vegetation. Området är soligt och vindskyddat. Släpvagnar bör



flyttas till parkeringen norr om bensinstationen, En avgränsande mur bör byggas mellan bensinstationens pumpar och vattnet, det blir säkrare och mer estetiskt tilltalande.

Restaurangen bör inte byggas ut, det minskar allmänhetens tillgänglighet.

Preembutiken bör inte byggas ut, området bör användas som mötesplats för kunder. Biltvätt behövs inte i detta vackra område. Gastankning bör istället ske vid bensinstationen vid Lindhagensplan och småbåtar kan tanka någon annan stans, t.ex. vid varvsområdet på Långholmen. Det är inte en anledning till att macken ska finnas kvar vid Riddarfjärden. El-laddningsstationen bör vara kvar.

#### **Privatperson, boende på Garvargatan**

Riddarfjärdens vattenrum måste värnas och ges status som nationalstadspark och förses med en skyddsplan. Även natur- och kulturvärden kring Riddarfjärden ska ingå i skyddsplanen.

Ingen permanent angöring eller bebyggelse bör finnas i siktlinjen från Kungsholmstorg till vattenrummet.

Det behövs ingen restaurang i västra delen av kajen, de orsakar transporter som skapar konflikter med gående. Utbyggnaden av befintlig byggnad krymper utrymmet för allmänheten.

Föreslagen upprustning av befintlig byggnad med en samlad utformning och kulör, skulle göra byggnaden för dominant och ta fokus från Riddarfjärden.

Pontonrestaurangen bör tas bort, den skymmer utsikten mot öster.

#### **Privatperson, boende på Kungsholmstorg**

Föreslagna byggnader skymmer utsikten från kajen. Det är viktigt att Stockholm tar vara på de vackra miljöer som finns längs vattnet.

Planerad upprustning av Norr Mälarstrand västerut innebär att man se över parkmiljön och gör den hållbar, attraktiv och tillgänglig för alla. Det borde göras för hela sträckan fram till Stadshuset.

#### **Privatperson, boende på Jakob Westinsgatan**

Store bensinstationer innebär ökad biltrafik, vilket är negativt. Det behövs istället grönområden, de befintliga är överbelastade. Norr Mälarstrand bör göras enkelriktad eller stängas av för biltrafik helt.

Det behövs större visioner för bilfria miljöer i Stockholm. Bra exempel finns i flera storstäder som New York vid kajen till

Hudsonfloden, längs floderna i Lyon, Paris vid Seine, London med mera. Det är en besvikelse att Stockholm underlättar för biltrafik i staden. Beslutet att ha kvar bensinstationen i detta läge bör omprövas!

#### Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik avstyrker planförslaget. Ett permanentande av den befintliga restaurangen och en gästhamn i ett av Stockholms viktigaste södervända promenadstråk, innebär en mycket negativt stadsutveckling. Allmänhetens möjlighet att uppleva staden från vattenfronten minskar. Riddarfjärden är ett mycket viktigt och värdefullt offentligt stadsrum i Stockholm.

Det innebär också att en del av vattenrummet privatiseras genom permanentande av befintlig restaurangbyggnad. Upprustningen av befintlig byggnad tillför inte några arkitektoniska värden till Riddarfjärdens helhetsmiljö. Gästhamnen och sjömacken kommer att ta Riddarfjärden i anspråk och minska upplevelsen av den fria vattenspegeln i vyerna från strandpromenaden. Servicebyggnaden vid gästhamnen är okänsligt placerad i det gestaltade mötet mellan den öppna kajen och parkstråket. Verksamheten kommer med stor sannolikhet även ta ytterligare ytor i anspråk.

Brukskajens värde som mångfunktionellt stadsbyggnadselement påverkas negativt. Planförslaget tar en av stadens brukskajer i anspråk. Generellt utformade hårdgjorda kajer är en viktig del av infrastrukturen. Det är stor konkurrens om de vattennära platserna, mellan sjöfarten, café/restauranger, evenemangsbyggnader, bostäder och kontor. Det leder till en försämrad utveckling för stadens båtverksamhet och passagerartrafik. Nödvändiga infrastrukturplatser behöver flytta långt från fartygens ordinarie kajer, eller till pontoner. Det påverkar upplevelsen av stadens vattenrum negativt.

#### Yimby

Cykelstråket förbi platsen är viktigt och bör separeras från gångtrafiken för att minimera konflikter mellan gående och cyklister. Det är positivt att korsande cykelstråk föreslås med röd beläggning.

Det är positivt att allmänheten får tillträde till den nya bryggan i gästhamnen. Gästhamnen är positiv, den stärker Stockholms karaktär av hamnstad. Tillkommande restaurang är positivt, det bidrar till ökat folkliv.

Den nya restaurangbyggnaden bör ges en mer iögonfallande gestaltning och annonsera sig mer mot vattnet, den har potentialen

att bli ett omtyckt landmärke. Dess diskreta utformning minskar platsens potential som målpunkt. En möjlighet att ge platsen identitet är att ge plats för ett konstverk som till fullo utnyttjar de långa siktlinjerna.

Arne Fredlund  
tf planchef

Magnus Bäckström  
stadsplanerare