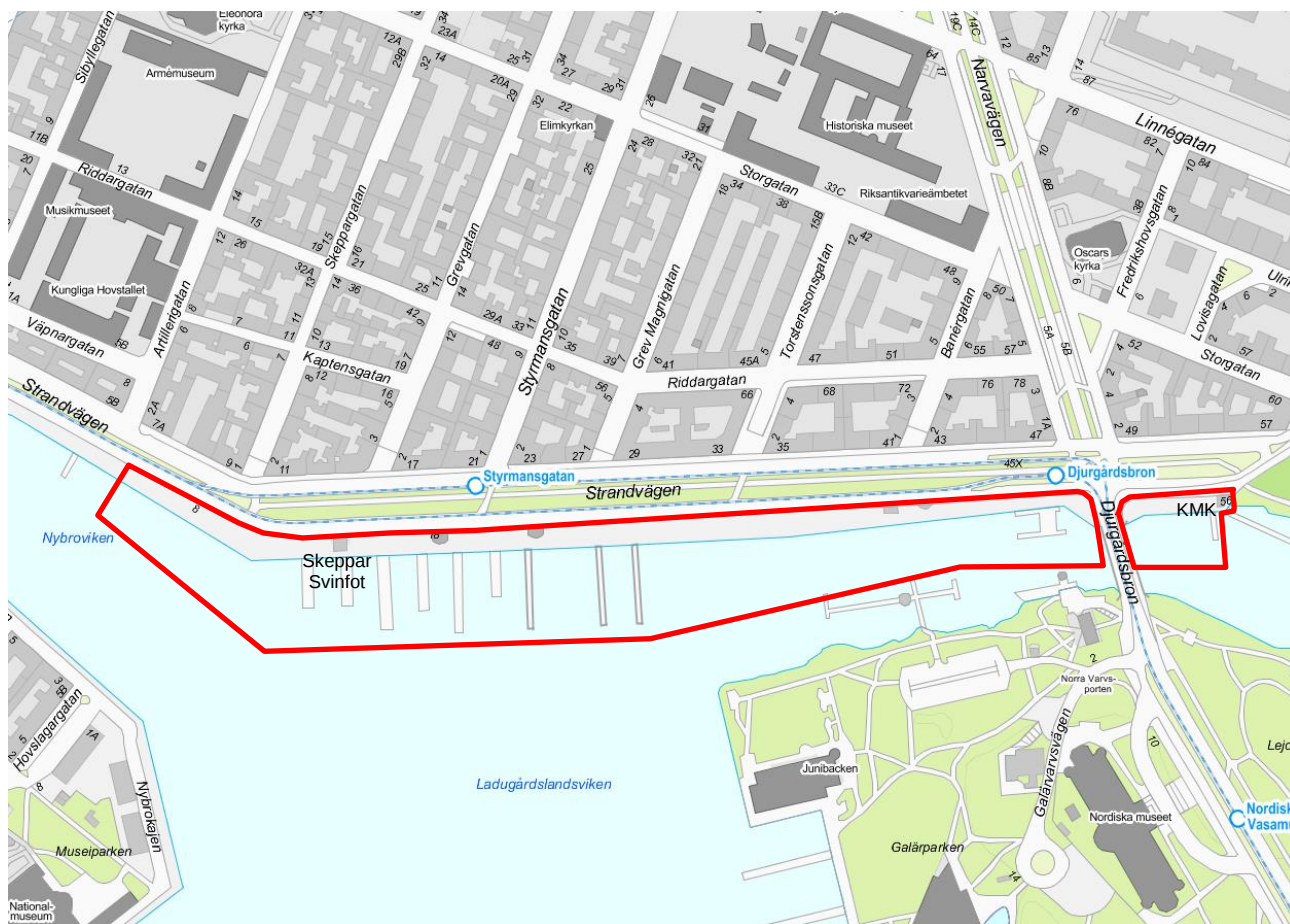


## Planbeskrivning

**Detaljplan för del av fastigheterna Östermalm 3:62 och  
Östermalm 2:117, Strandvägskajen, i stadsdelen  
Östermalm, Dp 2014-14876**



Planområdet markerat med röd linje.

### Stadsbyggnadskontoret

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

## Innehåll

<b>Inledning .....</b>	<b>3</b>
Handlingar .....	3
Planens syfte och huvuddrag .....	3
Bakgrund .....	4
Plandata .....	5
Tidigare ställningstaganden .....	5
<b>Förutsättningar .....</b>	<b>7</b>
Rekreation .....	7
Hydrologiska förhållanden .....	7
Befintlig bebyggelse och stadsbild .....	8
Kultuhistoriskt värdefull miljö .....	9
Gator och trafik .....	9
Markföroreningar .....	10
<b>Planförslag .....</b>	<b>10</b>
Upphävande av strandskydd .....	12
Trafik och parkering .....	13
Klimatanpassning och dagvattenhantering .....	14
Teknisk försörjning .....	14
Gestaltungsprinciper .....	15
<b>Konsekvenser .....</b>	<b>17</b>
Behovsbedömning .....	17
Påverkan på riksintresset .....	17
Miljökvalitetsnormer för vatten .....	18
Landskapsbild/ stadsbild .....	18
Trafik .....	18
Störningar och risker .....	18
<b>Genomförande .....</b>	<b>19</b>
Organisatoriska frågor .....	19
Fastighetsrättsliga frågor .....	19
Genomförandetid .....	19

## Inledning

### Handlingar

#### Planhandlingar

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

#### Övrigt underlag

- *Strandvägskajen, Gestaltningsprogram*  
(Stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Östermalms stadsdelsförvaltning, Stockholms Hamnar, 2008-05-19)
- *Illustrationsbilaga Illustrationsplaner Strandvägskajen*  
(Stadsbyggnadskontoret, 2016-05-09)

#### Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret i samarbete med trafikkontoret och Stockholms Hamn AB.

### Planens syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplaneläggningen är att bekräfta befintliga verksamheter så att de ska kunna vara kvar samt att ge staden rådighet över kajen. Syftet med planen är även att möjliggöra en långsiktigt välfungerande och attraktiv utveckling av kajmiljö som helhet. Kajen utgör en av Stockholms viktigaste och vackraste allmänna platser. Genom att planera kajen som allmän platsmark har staden rådighet över marken. Väl gestaltade verksamheter bedöms kunna bidra positivt till platsens sociala och rekreativa kvalitéer och är ett viktigt led i att öka attraktiviteten i vattennära miljöer som är ett av stadens signum. Planen bekräftar i huvudsak befintliga verksamheters placering och storlek och reglerar marken i syfte att framtida exploateringar ska anpassa sig väl till platsens förutsättningar och ge en god helhetsverkan. Nya byggnader ska inte hindra en generös fri passage längs kajkant. Varaktigt placerade pontoner och fartyg i vatten begränsas för att värna vattenspegel och utblickar mot vattnet. Den reglering som föreslås innebär mindre justeringar av befintliga byggnader och anläggningar. Planen ger planstöd åt befintliga verksamheter på kaj och i vatten och reglerar användningen så att verksamheter som tillkommer i framtiden ska bidra till allmänhetens rekreation. Bland befintliga verksamheter bedöms endast AGA-pontonen som bedriver konferens- och festverksamhet inte bidra till allmänhetens rekreation. Verksamheten bekräftas ändå eftersom den är befintlig och endast är en till antal.

## Bakgrund

Utmed Strandvägskajen finns drygt 15 olika publika verksamheter på kajen och i vattnet. Verksamheterna möjliggör ett brett nyttjande av kajområdet med flera målpunkter vilket bidrar till ett attraktivt folkliv utmed kajstråket mellan City och Djurgården. Verksamheterna har olika karaktär och omfattar i huvudsak utåtriktade funktioner så som caféer och annan typ av servering.

Kajområdet omfattar verksamheter såväl på kaj där trafikkontoret markupplåter och inom det kaj- och vattenområde som hamnen förvaltar. Området omfattas av två äldre stadsplaner från 1861 och 1916 som inte ger planstöd åt befintliga verksamheter. En mindre del av kajen saknar stadsplan. Verksamheter kan därför inte få permanenta bygglov och de flesta verksamheter som ligger inom området idag har därför tidsbegränsade bygglov. Stockholms Hamn har därför inkommit med en önskan om planändring för att ge planstöd åt verksamheter som ligger på den del av kajen som hamnen förvaltar och därigenom ge långsiktig trygghet.

Kajen genomgick en upprustning kring år 2005 i syfte att bli mer tillgänglig och inbjudande. En ny markbeläggning lades, befintlig parkering minskades och paviljonger uppfördes. Ett förvaltningsövergripande gestaltungsprogram för kajen togs fram. Programmet beskriver råd och riktlinjer för hur framtida utvecklingen ska säkerställa en attraktiv gestaltning av åtgärder på kajen och har i huvudsak efterlevts. Staden planerar för närvarande inga större förändringar av kajmiljön.

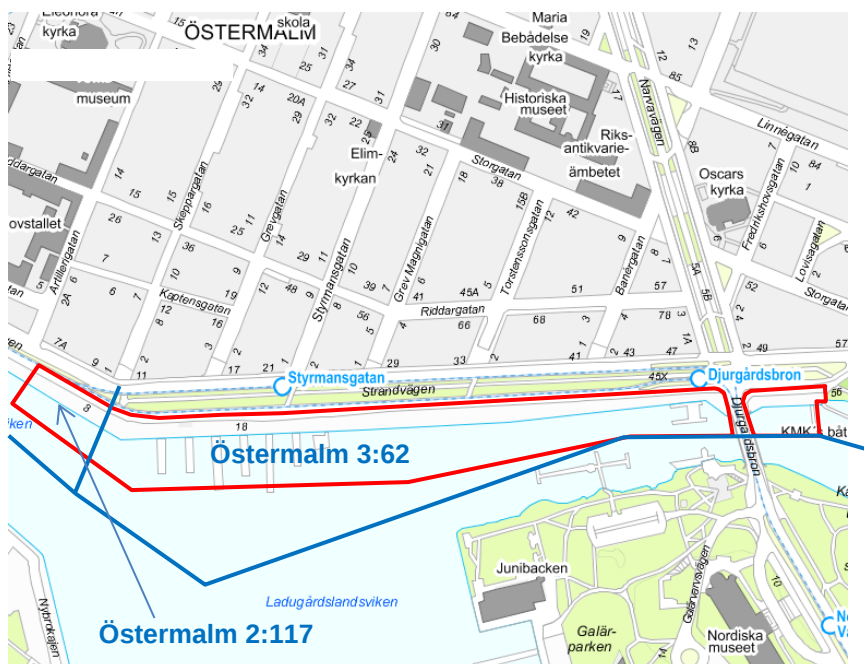
Planområdet innefattar både den del av kajen som trafikkontoret upplåter och den del av kajen och vattenområdet som Stockholms Hamn förvaltar i syfte att ta ett helhetsgrepp över det offentliga rummet.



*Den röda linjen markerar gränsen för det område där Stockholms Hamn förvaltar marken. Övrig kajmark förvaltas av trafikkontoret.*

## Plandata

Planområdet är totalt ca 60 100 kvm stort och omfattar delar av fastigheterna Östermalm 3:62 och Östermalm 2:117. Området innefattar den del av kajmarken längs Strandvägen och intilliggande vatten som rymmer befintliga verksamheter på tidsbegränsade bygglov.



*Planområdet markeras med röd linje och fastighetsgränser nära planområdet markeras med blå linje.*

## Tidigare ställningstaganden

### Översiktsplan

I översiktsplanen antagen av kommunfullmäktige 2010 utgör området innerstadsbebyggelse respektive vattenområde.

### Kajstrategi för Stockholms kajer

År 2014 tog Stockholms Hamn fram en strategi för hur stadens kajer ska användas. För innerstadskajerna angavs som övergripande princip att den rörliga sjöfarten ska prioriteras. För Strandvägskajen redovisades att det ska finnas plats för båthållplatser, rörlig båttrafik, fritidsbåtar samt stillaliggande kommersiella fritidsfartyg.

### Detaljplan

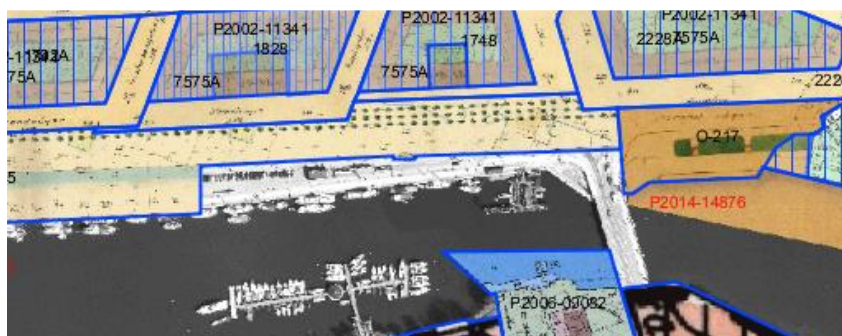
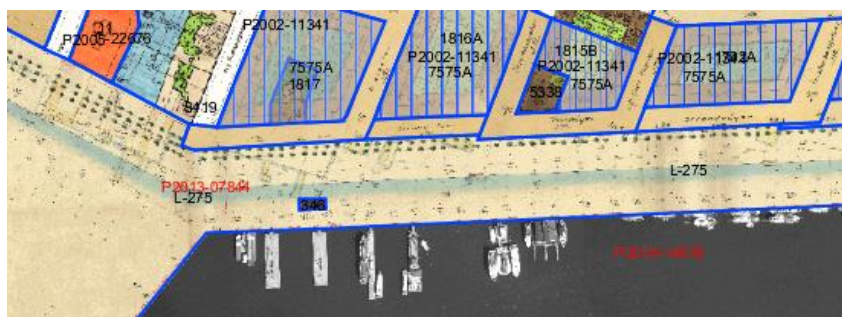
Vattenområdet är ej planlagt. Kajen omfattas av fyra planer:

- Plan 0180-L-275, fastställd år 1861.  
Planen omfattar kajen väster om Djurgårdsbron och reglerar utformningen av kvarter, kajkant och gatan vid



Strand-väskajen. Planen reglerar inte användningen av kajen.

- Plan 0180-346, fastställd 1925.  
Planen omfattar ett litet område där byggnad får uppföras med hamnändamål. Kvarteret är namnsatt till Skeppar Svinfot
- Plan 0180-O-217, fastställd år 1911.  
Planen omfattar kajen öster om Djurgårdsbron och reglerar främst Nobelparken med omgivande kvarter. Planen reglerar inte användningen av kajen.
- 0180K-P2013-03480, fastställd år 2014.  
Tilläggsplanen berör endast en liten del av kungliga båtklubben i öster. Planen syftar till att skydda träd i Diplomatstaden. Inga träd finns inom planområdet.



*Bild över: Planmosaik över västra delen av planområdet*

*Bild under: Planmosaik över östra delen av planområdet*

#### Riksintressen

Planområdet ligger inom riksintresset intresset Stockholms innerstad med Djurgården. Stadens front mot vattnet är ett karaktärsdrag inom riksintresset och ligger inom planområdet. Esplanaden Strandvägen är en värdekärna inom riksintresset och tangerar delar av planområdet norra kant. Planområdet angränsar i öster till riksintresset nationalstadsparken Ulriksdal-Haga-Brunnsviken-Djurgården.

### Strandskydd

Alla planlagda stränder i Stockholms stad är undantagna från strandskydd. Sedan 2009 inträder strandskyddet vid planändring, om området omfattades av stadsplan eller generalplan 1977 och 1999. Strandskyddet sträcker sig då 100 meter in på land och 100 meter ut i vattnet från kajkanten. Strandskyddet kan upphävas genom bestämmelse i den nya planen, om det finns särskilda skäl enligt miljöbalken och intresset att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.

### Bro mellan Strandvägen och Galärvarvsparken

Strandvägen utgör en av Södra Djurgårdens viktigaste entréer. Att värna framkomligheten är mycket viktigt och att prioritera gångtrafiken framför uteserveringarnas utbredning på själva kajen. För att ytterligare förbättra tillgängligheten till Södra Djurgården för gående och cyklister har en bro från Strandvägen till Galärvarvsparken aktualiserats vid flera tillfällen. En bro här skulle korta gångavståndet från City och därmed förbättra tillgängligheten till Södra Djurgården, samt avlasta den trånga Djurgårdsbron. Ett utredningsuppdrag är beslutat i trafiknämnden varvid två lägen studeras. Om en ny bro skulle beslutas om och planeras kommer läget att fastställas i ny detaljplan.

## Förutsättningar

### Rekreation

Kajmiljön utgör ett värdefullt rekreativt rum vid vattnet med vattenkontakt centralt i staden. Området är lokalt värdefullt för Norrmalm och Östermalm. Kajstråket är väl frekventerat då det också är en gen väg mellan City och Djurgården.

### Hydrologiska förhållanden

#### Översvämningsrisker

Strandvägskajen ligger på dryga + 2 meter över vattennivån (nollplanet) och området öster om bron ligger nära en meter lägre. Studier visar att havsvattennivåer år 2100 kan komma att överstiga kajen öster om Djurgårdsbron vilket omfattar Kungliga båtklubbens befintliga byggnad.

#### Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Strömmen (SE591920-180800). Enligt VISS juli 2017 har Strömmen otillfredsställande ekologisk potential och ska uppnå måttlig ekologisk potential till år 2027. Miljökvalitetsnormen för den kemiska statusen är idag ”uppnår ej god kemisk ytvattenstatus” och ska ha uppnått ”god kemisk ytvattenstatus” år 2027.

### Dagvatten

Kajen är hårdgjord och dagvatten rinner från planområdet till Ladugårdslandsviken och Djurgårdsbrunnsviken som är del av avrinningsområdet för Strömmen.

### Vatten och avlopp

Byggnaderna inom kajområdet är anslutna till det kommunala VA-ledningsnätet.

### **Befintlig bebyggelse och stadsbild.**

Strandvägen och dess kaj är en av Stockholms mest praktfulla och storslagna gatumiljöer. Bostadsbebyggelsen som kantar gatan uppfördes under tiden från 1880-talet till 1900-talet och präglas av utsmyckade fasader med torn och spiror. Den välbevarade bebyggelsen, lindallén och den stenlagda kajen ger ett välordnat och sammanhållet avslut på stenstaden.



*Vy från Djurgårdsbron*

Byggnader på kajen är både samtida och historiska och inordnar sig till stor del väl på kajen vad gäller placering och utformning. Caféer och restauranger med uteserveringar ger ett attraktivt folkliv under sommarhalvåret. Utformning av uteserveringar och paviljongernas baksidor mot cykelvägen är i vissa delar ovårdade och ovarsamma. Utbredningen av uteserveringar innebär i vissa delar att passagen för allmänheten vid vattnet blir trång.



*Bilder på väl gestaltade verksamheter som bidrar positivt till stadsbilden.*



Vid vackert väder befolkas kajen av stora mängder besökare och givet Stockholms befolkningsökning bedöms mängden besökare på kajen att öka. Verksamheter i vattnet varierar i karaktär och utformning. I vattnet finns både inslag som bidrar positivt till stadsbilden såsom de mindre fritidsfartygen som ligger parvis nära Djurgårdsbron och väl gestaltade verksamheter som Ångbåtsbryggan. Det finns även flera anläggningar och byggnader i vattnet som upplevs temporära och inte omhändertagna.

### **Kulturhistoriskt värdefull miljö**

Strandvägskajen är en välbesökt och kulturhistoriskt betydelsefull miljö i centrala Stockholm. Planområdet tangerar tre riksintressen och rymmer två grönklassade byggnader. Kungliga båtclubbens byggnad (KMK) uppfördes 1930, samma år som Stockholmsutställningen, i en elegant funktionalistisk stil. Byggnaden Skeppar Svinfot från år 1955 är en av få arkitektritade bensinstationer, ritad av Peter Celsing. Båda byggnader är huvudsakligen bevarade och bidrar med att synliggöra kajens historia. Byggnaderna bedöms bidra positivt till stadsbilden dels genom att vara arkitektoniskt väl utförda byggnader av sin respektive tid, dels genom att bidra till en historiskt blandad bebyggelse på kajen.



*Kungliga motorbåtsklubben. Skeppar Svinfot*

Delar av planområdet ligger inom fornlämning RAÄ 103 där lämningar från medeltid och 1600-tal kan förväntas.

### **Gator och trafik**

Kajen används idag i huvudsak för gångtrafik. Flera verksamheter på kajen och i vattnet hanterar mat och dryck vilket genererar trafik i form av varuleveranser och avfallshämtning. Distributionstrafiken är koncentrerad till tidig förmiddag och kan då vid högsäsong vara relativt intensiv och konkurrera om utrymmet för stråket längs kajkanten. Längs cykelbanan finns ca 35 cykelparkeringsplatser fördelade på tre mindre ytor samt en

250 meter lång uppställningsparkering med plats för cirka 100 bilar. Uppställningsparkering inverkar negativt på stadsbilden och leder till att marken upplevs som en funktionsyta och inte tas i anspråk av fotgängare.

### **Markföroreningar**

Det har funnits tre bensinstationer på Strandvägens kajplan. Samtliga är sanerade till mindre känslig markanvändning. Det finns fyllnadsmassor inom området som kan innehålla markföroreningar.

### **Planförslag**

Planen bekräftar befintliga verksamheter inom planområdet. Det ger verksamhetsutövarna en trygghet och medger det positiva tillskott som verksamheter kan utgöra vid kajen. Bestämmelser införs som reglerar omfattning, placering och utformning av bebyggelse och anläggningar på kaj och i vatten. Syftet är att möjliggöra en attraktiv, välfungerande och föränderlig användning av det betydelsefulla offentliga rummet på lång sikt. Omfattningen av byggrätt för publika verksamheter regleras i syfte att uppnå god balans mellan platser för kommersiell service och fri allmän plats. Höjd och möjlig byggnadsarea begränsas för att storleken på paviljonger ska harmoniera med kajrummets skala. Placering av verksamheter på kaj regleras med planbestämmelse **v1** i syfte att värna en generös fri passage längs kajkanten och för att kontakt mellan personer som färdas längs Strandvägen och vattnet förblir god. Planbestämmelsen **v1** förhindrar även att byggnadsvolymer placeras på kajen i fonden av gator norr om Strandvägen, vilket stärker gatornas kontakt med vattnet och skapar en ordning på kajen som samspelar med Strandvägens bostadskvarter.

### **Mark- och vattenanvändning**

Kajen utgörs av allmänplatsmark, **GATA**. Detta ger staden rådighet över marken genom markupplåtelse och dels ges staden möjlighet att göra förändringar över tid. Arten av publika verksamheter som planen medger begränsas till verksamheter som bidrar till allmänhetens rekreation. En begränsning bedöms nödvändig eftersom verksamheter riskerar att privatisera kajmiljön och störa omgivningen. Verksamheter som är tillgängliga för en bred allmänhet och vars karaktär harmonierar med den rekreativa platsen bedöms i stället höja värdet av det offentliga rummet. Specifika bedömningar prövas i bygglov från fall till fall.

Exempel på lämpliga verksamheter:

- Café/Restaurang
- Cykeluthyrning
- Biljettförsäljning båtar
- Uthyrning av icke störande båtar
- Tillfälliga marknader så som julmarknader och loppmarknader

Exempel på olämpliga verksamheter:

- Kontor
- Konferens/Fest
- Nattklubb
- Hotell/Vandrarhem
- Permanent detaljhandel så som klädbutiker och elektronikbutiker mm.

AGA-pontonen som bedriver konferens- och festverksamhet bekräftas eftersom den är befintlig och endast är en till antal. Nya varaktigt placerade pontoner med likvärdig användning medges inte.

Kortsiktiga förändringar av kajen

Planen innebär endast mindre förändringar av kajens rådande utformning. Staden har nyligen rustat upp kajen och planerar därför inga större förändringar av kajmiljön. Placeringen av några uteserveringar behöver justeras. En attraktiv fri passage längs kajkanten väger tyngre än behovet av uteserveringar i det läget. Befintlig glasskiosk och cykeluthyrningskiosk bekräftas inte, men planen möjliggör alternativa lägen för kioskerna. Mindre delar av befintliga paviljonger med rundad fasad mot vattnet ligger inom promenadzonen **v1**, men bekräftas eftersom konstruktioner är fast förankrade i kajen. Strandbryggans taks skylt ryms inte inom föreslagen totalhöjd. En annan skylt som gör den vackra och kulturhistorisk värdefulla Djurgårdsbron mer framträdande bedöms lämplig. Befintlig återvinningsstation flyttas upp mot cykelvägen.

Långsiktig förändring av kajen

Planen syftar till att ge staden rådighet över kajen för att kunna medge förändringar eftersom användningen av allmänna platser förändras över tid. För att staden ska ha långsiktig rådighet över platsen undviks kvartersmark.

Tillgängligheten till kajen är möjlig att reglera via avtal mellan staden och Stockholms Hamn som förvaltar vattenområdet och kajen. Skulle i framtiden kajområdet behöva tillgängliggöras för andra verksamheter kan det lösas genom att Stockholms Hamn

och trafikkontoret inte förnyar sina avtal med verksamhetsutövarna.

I planen är något större byggrätter införda för kajens paviljonger. På så sätt kan mer flexibla och välfungerande lokaler för publika verksamheter byggas som även ökar möjligheter att hålla öppet även under vinterhalvåret.

På lång sikt ser staden positiv på att befintlig uppställningsparkering ersätts med en öppen plats som gestaltas för rekreativa och sociala aktiviteter.

### **Upphävande av strandskydd**

Strandskyddet upphävs för de områden inom planen som betecknas med **GATA**, **WV1** och **WV2**. Strandskyddets syfte är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Ett upphävande av strandskyddet måste vara motiverat utifrån ett eller flera av de särskilda skäl som finns angivna i Miljöbalken kap 7 § 18. Planförslaget uppfyller tre av de sex särskilda skäl som anges:

1. Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
2. Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området.
3. Området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Planområdet är ianspråktaget såväl på kaj som i de delar av vattnet där strandskyddet upphävs, och flera av de varaktiga placerade pontonerna i vattnet möjliggör en effektiv båttrafik till området. Planen ger goda förutsättningar för allmänhetens friluftsliv genom att värna de rekreativa värden som den centralt belägna kajen erbjuder. Planområdet har obetydlig vegetation på kajen och i vattnet och ingen betydande funktion för djur- och växtlivet.

Förutom reglerna om upphävande av strandskyddet i miljöbalken anges i plan- och bygglagen 4 kap. att kommunen upphäva strandskydd i en detaljplan om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Stockholm är av tradition en hamnstad med stadsliv och service på kajerna. Betydelsefullt för

friluftslivet är strandpromenader, bryggor för båtliv samt möjlighet att färdas på vattnet. Strandpromenadens offentliga karaktär stöds av planbestämmelser om offentlig verksamhet på kajen och om tillgängliga pontoner med caféer och restaurangverksamhet. Åtgärder som betingas av friluftsskäl kan godtas som särskilt skäl, d.v.s. vara av allmänintresse. Samlad slutsats är att planförslaget bygger på kommunalt och regionalt intresse av stadsutveckling. Förslaget uppfyller kravet att det ska gälla angeläget allmänt intresse. Intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.

### **Trafik och parkering**

#### **Varuleveranser och avfallshämtning**

Flera verksamheter på kajen och i vattnet hanterar mat och dryck och genererar därför trafik i form av varuleveranser och avfallshämtning. Avfallshämtningen är till stor del samordnad genom att några få entreprenörer hämtar en eller två avfallsfraktioner samtidigt och genererar därför inte mer än några lastbilar per dag vid högsäsong.

Varuleveranserna är betydligt fler och kan variera utifrån väderlek och eventuella evenemang. En sammanställning av varuleveranser enligt uppgifter från befintliga verksamhetsutövare visar att mängden tunga lastbilar är ungefär 80 stycken per vecka vid högsäsong (juni - augusti) och 40 stycken vid lågsäsong (april - maj, september - oktober). Antalet lätta lastbilar är ca 60 stycken per vecka vid högsäsong och 30 stycken vid lågsäsong. Säsonger kan variera beroende på väderlek och arten av verksamhet. Genom att möjliggöra en ca 10 meter fri passage längs kajkanten skapas en generös och relativt trygg yta där gående och transporter kan mötas. Verksamheter nära Djurgårdsbron är svårast att nå för leveranser. Idag sker leveranser till Strandbryggan med en backrörelse enligt bild nedan.



*Varuleveranser och avfallshämtning vid Strandbryggan redovisade med röd och blå linje.*



Inlastning och avfallshämtning öster om Djurgårdsbron sker intill Kungliga båtklubbens byggnad för att undvika backrörelser, vilket innebär att en eventuell paviljong intill Djurgårdsbron på östra sidan placeras ca 50 meter från lastplats.

#### Parkering

Antalet parkeringsplatser regleras med skyltning. Omplacering av återvinningsstation, cykeluthyrningskiosk och glasskiosk till nuvarande parkeringsområde innebär att bilparkeringen minskas med cirka fem platser. Cykelparkeringar kan utvidgas längs cykelbanan vid behov. Angöringsparkering liksom parkering för funktionsnedsatta är möjlig intill cykelväg vilket möjliggör angöringsparkering inom 25 meter till verksamheter i vattnet i alla lägen och inom 10 meter i ett fåtal lägen. Staden har rådighet över kajen och parkering kan regleras helt med skyltning enligt lokala trafikföreskrifter.

#### Klimatanpassning och dagvattenhantering

Planområdets närhet till vatten innebär att marken kan påverkas påtagligt av framtida klimatförändringar som exempelvis stigande vattennivåer och extremväder. Planen är av flexibel art och ger staden rådighet över marken vilket ger staden goda möjligheter att i framtiden hantera eventuella klimatförändringar. Konkreta åtgärder för klimatanpassning bedöms inte nödvändiga i planförslaget. Klimatförändringar är en långsiktig förändring som kommer att påverka stora delar av Stockholm vilket gör att både lokala och mer avlägsna åtgärder kan bli nödvändiga och att det är svårt att idag veta när och hur åtgärder är lämpliga.

#### Teknisk försörjning

##### El

På kajen står två nyligen uppförda elnätstationer. En stor station i höjd med Banérgatan, en likriktarstation, försörjer spårvägen. En mindre station i höjd med Grevgatan försörjer verksamheter på kaj och i vattnet samt närliggande bostadskvarter norr om Strandvägen. Vid modernisering av elnätstationer ges möjlighet att placera dem i byggnader på ett sätt som bättre anpassar sig till kajen som helhet. En eventuellt ny likriktarstation för spårvägen bör placeras i det område som har planbestämmelsen e6 för att då lämna siktlinjen från Banérgatan fri ned mot kajen.

##### Tele

Inom planområdet finns markförlagda teleanläggningar som så långt möjligt bör vara kvar i nuvarande lägen för att undvika olägenheter och kostnader i samband med flyttning.

#### Avfallshantering

Verksamheter rymmer sitt avfall inom sin byggnadsvolym både på kaj och i vatten. Väster om Skeppar Svinfot finns en underjordisk avfallsanläggning avsedd att ta hand om avfall från rörlig sjötrafik. Fem olika fraktioner rymms i anläggningen. Utbredningen illustreras på plankartan. En återvinningsstation på kajen är avsedd för närboende på Östermalm.

#### Räddningstjänst

Räddningstjänstens fordon kan utföra insatser genom att åka längs med kajkanten.

### Gestaltungsprinciper

#### Kaj

Kajen är en del av Strandvägen som är en av stadens vackraste kulturhistoriskt mest värdefulla gator. Utformnings-, skydds- och varsamhetsbestämmelser **f1**, **q1** och **k1** förs in på plankartan i syfte att värna befintliga värden samt möjliggöra en varsam utveckling av det betydelsefulla offentliga rummet. En övergripande utgångspunkt för gestaltning av kajmiljön är att det är särskilt viktigt att bebyggelsen på kajen är sammanhållen och väl inordnad platsens befintliga bebyggelse. Utformning av byggnadsvolymer, pontoner och fartyg i vattnet kan vara mer fri. Planbestämmelserna syftar till att bibehålla Strandvägens synnerligen höga arkitektoniska värde och inordna nya paviljonger i den sammanhållna stadsfronten mot vattnet. Kulörer som bedöms som diskreta är kulörer som liknar de kulörer som präglar bostadsbyggnader längs Strandvägen liksom stenbeläggningen på kajen. Paviljongerna på kajen ska bygga vidare på Stockholms tradition av paviljonger med hög arkitektonisk nivå och lätt karaktär i staden centrala delar.

Paviljongerna i Kungsträdgården och på Strömkajen visar på en lämplig arkitektonisk nivå för Strandvägskajen.



*Kungsträdgården*



*Strömkajen*

Tekniska installationer, avfall- och inlastningsanordningar ska integreras i byggnadsvolymer eller under mark. Gatumiljön ska upplevas välordnad och vacker genom att ”särskild vikt ska läggas på byggnader och anläggningars utformning. Byggnaderna ska fungera för publika verksamheter och det är av stor vikt för kajmiljön som helhet att byggnaderna tillför en historisk avläsbarhet samt en variation av arkitektoniska tidsuttryck. Gestaltungsprogrammet från 2008 bör fortsatt fungera vägledande framgent.

Val av byggnadsmaterial är viktigt då det inte får förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter. Tak- och fasamaterial som kan avge koppar och zink till dagvattnet ska undvikas, alternativt dagvattnet renas.

### Vattenområden W, WV1 och WV2

Stockholm präglas än idag av det skärgårdslandskap i vilket staden grundades. Stadens öppna vattenrum och de många utblickarna är ett värdefullt bidrag till upplevelsen av Stockholm som en hamnstad vid Östersjön och fyller ett stort rekreativt värde. Det är av stort allmänt intresse att vattenspegel och utblickar respekteras av fartyg och publika verksamheter i vattnet. Syftet med planen är att möjliggöra användning på vattnet, men inte att bygga bort vattnet. Den generella regeln för hur vattenytan ska tas i anspråk är att desto större en stillaliggande verksamhet är desto mer fritt vatten bör den omges av. En samling mindre fartyg kan således ligga relativt tätt, medan stora fartyg som skymmer utsikten påtagligt och skymmer stora delar av vattenspegeln behöver ett större avstånd mellan varandra. Planbestämmelse v2 värnar värdefulla vattenspeglar och utblickar och syftar till att ordna pontoner och bebyggelse för en god helhetsverkan med långsmala pontoner utmed delar av kajen. Permanent placerade fartyg som är längre än 30 meter medges inte eftersom de inte harmonierar med närområdets skala. Även om utformningen av varaktig sjötrafik och byggnader på vattnet inte behöver diskret inordna sig i stenstaden så som byggnader och anläggningar på kajen, bör enskilda verksamheter ha en väl sammanhållen utformning.

### Konsekvenser

#### Behovsbedömning

Detaljplanens genomförande kan inte antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(1987) 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

#### Påverkan på riksintresset

Planförslaget påverkar riksintresset Stockholms innerstad med Djurgården marginellt då inga förändringar i form av nya byggrätter tillförs Strandvägskajen. Planens syfte att begränsa utbyggnader samt att ge staden rådighet över kajen bör förhindra en negativ påverkan på riksintresset.

**Miljökvalitetsnormer för vatten**

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Strömmen. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

**Landskapsbild/ stadsbild**

Planförslaget innebär mindre justeringar av rådande utformning av kajområdet som leder till att byggnader och anläggningar anpassas bättre till platsens förutsättningar. Exempelvis flyttas uteserveringar från fonden av gator och från lägen nära kajkant. Vidare samlas återvinningsstation och mindre kiosker vid befintliga byggnader och cykelbanan för att ge luft och rymd nära kajkant och vid kajens entréer. Planen möjliggör en förändring av kajmiljön på längre sikt som kan innebära större och fler paviljonger. Placering och storlekar av byggrätter ger en god helhetsverkan för kajen och skiljer sig relativt lite från befintliga förhållanden. Utformning av nya paviljonger med hög arkitektonisk nivå och känslighet för platsens karaktär bedöms viktig. Den rådighet staden har genom markupplåtelse, den rådande höga gestaltningsnivån vid Strandvägen och det stöd planen ger i utformningsfrågor bedöms tillfredsställande för att möjliggöra nya byggrätter utan detaljerade förslag i planen.

**Trafik**

Trafik i form av varuleveranser och avfallshämtning som genereras av verksamheter som hanterar mat och dryck bedöms inte innebära påtagliga olägenheter för fotgängare.

Varuleveranser sker främst tidigt på morgonen när mängden besökare är liten och de generösa ytorna längs kajkanten möjliggör för fordon och fotgängare att mötas tryggt. Staden har rådighet över allmän plats vilket innebär att trafiken kan styras vid behov för att öka komfort och säkerhet.

**Störningar och risker****Översvämningar**

Planen möjliggör inte nybyggnation av bostäder eller sociala inrättningar på kajplanet. Översvänningsrisken är därmed av ringa betydelse. Först framemot år 2100 kan havsvattennivån komma att överstiga kajen öster om bron som ligger ca 1 meter lägre än kajen väster om bron.



### Markföroreningar

Vid uppförande av nya paviljonger på kaj behöver marken undersökas, riskbedömas och vid behov saneras. Fyllnadsmassor kan innehålla markföroreningar från tidigare bensinstationer.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan och svarar för myndighetsutövning vid granskning av bygglov. Staden genom trafikkontoret och Stockholms Hamn ansvarar för drift och skötsel av allmän platsmark. Stockholm Hamn och trafikkontoret ansvarar för upplåtelseavtal för verksamheter inom kajområdet inom de delar de förvaltar.

#### Avtal

Stockholms Hamn AB har nyttjanderättsavtal med exploateringskontoret som ger dem rätt att nyttja marken och vattnet inom planområdet.

#### Verkan på befintliga detaljplaner

Där detaljplanen omfattar planlagd mark upphör de underliggande detaljplanerna att gälla. Dessa är 0180-L-275, 0180-346, 0180-O-217 och 0180K-P2013-03480. Den sistnämnda, 0180K-P2013-03480, har en genomförandetid tom 2019.

### Fastighetsrättsliga frågor

#### Fastigheter och ägoförhållanden

Fastigheterna Östermalm 3:62 och Östermalm 2:117 ägs av staden. Byggnader och anläggningar med verksamheter på kaj och i vatten ägs av respektive verksamhetsutövare. Verksamheter ges möjlighet att verka inom planområdet genom markupplåtelse av trafikkontoret och Stockholms Hamn inom de områden som de förvaltar. Trafikkontoret upplåter mark i högst 3 år per tillfälle.

#### Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 5 år.

Martin Schröder  
planchef