

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för Stuvaren 1 i stadsdelen**

### **Kungsholmen i Stockholm Dp 2011-17670**

#### **Innehåll**

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sammanfattning .....</b>                                       | <b>1</b>  |
| <b>Bakgrund.....</b>  | <b>3</b>  |
| Förslagets syfte och huvuddrag.....                               | 3         |
| Granskning.....   | 4         |
| <b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>                  | <b>4</b>  |
| Remissinstanser .....   | 4         |
| Sakägare enligt fastighetsförteckningen .....                     | 19        |
| Övriga.....   | 24        |
| <b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej</b>      |           |
| <b>tillgodosetts .....</b>  | <b>25</b> |
| <b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b> | <b>26</b> |

#### **Sammanfattning**

Detaljplanen möjliggör för småbåtshamn och publik verksamhet med restaurang i angoring till en mindre gästhamn. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand. Detaljplanen möjliggör också permanent förtöjning av fartyg med publik verksamhet vid kajen. Med publik verksamhet avses verksamheter som allmänheten har tillträde till och som ger rekreativa kvaliteter och attraktioner, som exempelvis restaurang, café, utställningslokal och museum. Detaljplanen bekräftar nuvarande användning i befintliga byggnader.

Platsen är en del av Norr Mälarstrands riksintresse för kultur- miljövärden och bebyggelsen ska därför hålla hög arkitektonisk kvalitet. Vyer från framträdande utsiktspunkter och platsens karaktär som stadens front samt ett publikt rum är viktiga aspekter att beakta i gestaltningen. Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader. Varaktigt placerade pontoner och fartyg i vatten bör begränsas för att värna vattenspegeln och utblickar mot vattnet. Byggnader och anläggningar ska hållas låga för att värna utblickar

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

mot kajen och vattnet. Byggnader och anläggningar ska inte heller hindra fri passage längs kajkanten och ska utformas med hänsyn till platsens kulturhistoriskt värdefulla omgivning.

Planförslaget skickades ut för granskning 2019-05-08 – 2019-06-05. Under granskningen har 23 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser har ingen erinran mot planförslaget. Några är negativa mot planförslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller riskhantering och säkerhetsavstånd till drivmedelstation, markföroreningar och hantering av översvämningssrisk för samhällsbetydande funktioner inom planområdet. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter, har gjort det om placering på övergångsställe, snötippling, placering på återvinningsstation, tillkommande biltrafik, hantering av risker, samt bevarande av siktlinjer. Sakägare och övriga boende har även framfört önskemål om minskad byggrätt, samt hantering av avtal med drivmedelsstation.

För ett utförligare ställningstagande avseende kontorets bedömning, hänvisar kontoret till avsnittet för ”Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande” i utlåtandet.

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att:

- Upphävande av strandskydd tas bort från vattenområde W6.
- E-område tas bort för den befintliga elnätstationen.
- E-område för teknisk anläggning placeras inom användningsområde för H1V och regleras: Elnätstation får finnas inbyggd i bottenvåning.

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen har följande frågor studerats vidare i det fortsatta planarbetet:

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

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen har planhandlingar och utredningar ändrats så att:

- Planbeskrivningen har kompletterats med information om att normalt planförfarande använts i detaljplanprocessen.
- Planbeskrivningen och plankartan har försetts med ett förtydligande angående angöring till kajen, i avseende

- angöringsanordning till fartyg och ponton och att enbart angöringstrafik till fartyg och ponton medges inom kajområde.
- Planbeskrivningen har försetts med ett förtydligande om beviljad dispens för snötippning inom planområdet.
  - E-område för befintlig elnätstation har tagits bort från plankartan.
  - Komplettering med information om att teknisk anläggning för elnätstation (E) får inrymmas inom anslutande bygggrätt för restaurang och handel samt icke störande hamnändamål (H1V).
  - Formuleringen för KAJ har setts över på plankartan och omformuleras till antagandehandling.
  - Plankartan har kompletterats med ett förtydligande om att parkering inte är tillåten inom kajområde, förutom på anvisad plats enligt plankartan.
  - Strandskyddsavsnittet i planbeskrivningen har kompletterats med förtydliganden om särskilda skäl till upphävande.
  - Plankartan har förtydligats avseende inom vilka områden strandskyddet planeras upphävas.
  - Planbeskrivningen har reviderats avseende information om status och gällande miljö kvalitetsnormer, MKN, för vattenförekomsten Mälaren-Riddarfjärden.
  - Dagvattenutredningen har reviderats så att ett huvudförslag för dagvattenhantering förtydligas. Planbeskrivningen har justerats utifrån detta.
  - Riskanalysen har reviderats, bland annat till att inkludera ponton för fordonsgas i riskbedömningen och med förtydliganden kring skyddsåtgärder för drivmedelsstationen.
  - Planbeskrivning har kompletterats med förtydliganden kring bedömning av skyddsavstånd och åtgärder för riskhantering utifrån reviderad riskanalys. Plankartan har kompletterats med planbestämmelser med skyddsavstånd och skyddsåtgärder.

Kontoret anser att de förändringar av planförslaget som inkomna synpunkter föranleder, är huvudsakligen av redaktionell eller förtydligande karaktär och inte av den karaktär eller betydelse att detaljplanen behöver granskas på nytt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Kontoret föreslår att förslaget till detaljplan antas.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen medför att kajens planlagda användning ändras från kvartersmark för hamnändamål till allmän plats för kajändamål.

Detaljplanen möjliggör för de befintliga verksamheterna (restaurang, drivmedelstation, handel) att ligga kvar och utvecklas på kajen vid Norr Mälarstrand samtidigt som kajen används som anörings- och tilläggs möjlighet för båtar och fartyg.

Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ges en mer attraktiv gestaltning. Mindre utbyggnader möjliggörs söderut så att byggnaden får en sammanhållen volym. Planen möjliggör också att drivmedelstationen kan utveckla verksamheten med en båttankstation på en ponton vid kajen och anläggningar för att erbjuda biogas till både fordon och båtar. Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen.

Detaljplanen syftar till att säkra och förbättra allmänhetens tillgång till kajen samt möjliggöra fler sjönära aktiviteter och målpunkter utmed kajpromenaden. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholms torg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholms torgs centrala promenad ner till kajen.

Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader för att skapa en enhetlig bebyggelse och för att värna omgivande kulturhistorisk miljö och bevara utblickar mot vattnet.

### **Granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2019-05-08 – 2019-06-05. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2019-05-08. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnads-kontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

### **Remissinstanser**

#### **Länsstyrelsen**

Länsstyrelsen bedömer att föreslagen utformning av planen riskerar att leda till att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken

upphävs i strid med gällande bestämmelser och att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller till risken för olyckor. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL. Länsstyrelsen har i granskningsskedet följande återstående synpunkter av betydelse för Länsstyrelsens överprövning enligt 11 kap. 10 § PBL.

#### *Miljö kvalitetsnormer för vatten*

Länsstyrelsen saknar information om status och gällande miljö kvalitetsnormer, MKN, för vattenförekomsten Mälaren-Riddarfjärden i planbeskrivningen. Normen för Riddarfjärden är att god ekologisk status ska uppnås senast 2021. De biologiska och de fysikalisk-kemiska parametrarna har redan idag överlag god status, medan vissa av parametrarna som är kopplade till de hydromorfologiska kvalitetsfaktorerna har dålig status. Detta gör att god ekologisk status inte uppnås utan istället är bestämd till måttlig status. Med avseende på detta bör planbeskrivningen samt kommunens bedömning av möjligheten att följa gällande MKN justeras.

Dagvattenutredningen ger förslag till dagvattenåtgärder för hantering av det lokala dagvattnet och ger förslag så att planen inte riskerar att försämra fysikalisk-kemiska eller biologiska faktorer. Länsstyrelsen anser dock att en tydligare koppling behöver göras mellan åtgärdsbehovet i Riddarfjärden och de åtgärder kommunen avser att genomföra i detaljplaneområdet. En negativ påverkan på möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna kan fortfarande finnas om åtgärderna inte stäms av mot åtgärdsbehovet.

Inför antagandet av planen behöver kommunen beskriva vilka åtgärder som behöver vidtas för att undvika att planens genomförande leder till att miljö kvalitetsnormer för vatten inte kan följas samt hur dessa åtgärder kan säkerställas.

#### *Strandskydd*

Det är positivt att kommunen har som ambition att allmänhetens tillgång till vattenrummet ska öka då delar av planförslaget ändras från kvartersmark till allmän platsmark. Länsstyrelsen anser dock att underlaget behöver kompletteras för att det ska gå att ta ställning till frågan om upphävande av strandskydd i området. Länsstyrelsen vill också erinra om, att om strandskyddet inte upphävs, finns möjlighet att åtgärder istället hanteras med dispens.

Kommunen har bedömt att strandskyddet kan upphävas inom delar av planområdet med hänvisning till följande särskilda skäl:

- Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap 18 c § 1 miljöbalken)
- Området behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet kan inte tillgodoses utanför området (7 kap 18 c § 3 miljöbalken)

I plankartan finns en illustration var strandskyddet ska upphävas och inte. Vad Länsstyrelsen kan utläsa föreslås strandskyddet upphävas i hela området förutom i del av vattenområde (W5) och i område där tillstånd söks för vattenverksamhet, enligt 11 kap. miljöbalken för ny småbåtshamn (W2 och W3).

Nedan följer Länsstyrelsens bedömning för de olika områdena i planförslaget.

Utifrån kommunen bedömning och motivering delar inte Länsstyrelsen bedömningen att strandskyddet ska upphävas för hela områdets östra del (KAJ). Strandskyddet ska inte upphävas för ett större område än vad som behövs för planens syfte. Att upphäva för hela KAJ-området innebär att åtgärder som verkar avhållande för allmänheten, exempelvis stängsel får uppföras utan dispens. Kajområdet sträcker sig ända ner till strandlinjen, vilket innebär att allmänhetens nuvarande passage förbi parkeringen och byggnaderna kan stängas utan strandskyddsdispens. Syftet är bl.a. att förbättra allmänhetens tillgång till kajen med i planhandlingarna saknas ett resonemang kring säkerställandet av allmänhetens tillgänglighet och passage mer än att det säkerställs genom att kajen planläggs som allmän platsmark. Det saknas också resonemang kring hur kommunen bedömt att både parkeringsytorna och övriga ytor skulle vara ianspråktaga. Utifrån aktuellt underlag delar länsstyrelsen inte bedömningen att särskilda skäl i enlighet med 7 kap. 18 c § 1 miljöbalken eller i enlighet med 7 kap. 18 c § 3 kan tillämpas. Länsstyrelsen anser att kommunen i planbeskrivningen tydligare behöver redovisa och motivera varför eventuella åtgärder inom kajområdet inte kan genomföras enbart med strandskyddsdispens.

I västra delen av landområdet (KAJH1V) bedömer länsstyrelsen att det saknas särskilda skäl att upphäva strandskyddet.

Enligt länsstyrelsen bör strandskydd endast i undantagsfall upphävas inom vattenområden. Vad gäller upphävande inom vattenområde (W6) delar länsstyrelsen inte heller kommunens bedömning att strandskyddet kan upphävas. Sådana särskilda skäl som kan ligga till grund för att upphäva strandskyddet inom det aktuella W-området, på så sätt som kommunen angett, har enligt länsstyrelsens mening inte framkommit. Att strandskyddet inte ska

upphävas i W6-området kan även motiveras utifrån att strandskydd inte heller ska upphävas för ett större område än vad som behövs för planens syfte. Utifrån planhandlingarna är det även otydligt hur stor yta de planerade åtgärderna upptar inom W6-området. Om kommunen anser att hanteringen ändå ska ske genom upphävande, är länsstyrelsens bedömning att en tydlig avgränsning ska göras för varje åtgärd, tex genom en tydlig markering i plankartan var åtgärder ska ske och då endast förslag på upphävande kring det avgränsade området.

Länsstyrelsen vill i sammanhanget också framhålla rådgivande synpunkter kring formalia, då de är av betydelse för planförslagets genomförande. Den administrativa planbestämmelsen a1 gällande upphävande av strandskydd har skrivits in i område W1, men inte i område W4 och W6, vilket behöver förtydligas.

#### *Hälsa*

Länsstyrelsen lämnade inga synpunkter i samrådet kring eventuella föroreningar med anledning av den befintliga bensinstationen, men bedömer att de hälsoaspekter som kan ha koppling till dessa faller inom länsstyrelsens prövningsgrunder.

Inom planområdet har det under många år legat en bensinstation. På en sådan plats är det vanligt att det förekommer föroreningar av bl.a. petroleumprodukter, av vilka några är flyktiga. Många av dessa är cancerframkallande och kan spridas till befintliga och planerade byggnader, såsom restaurang, hamnkontor och bensinstationsbyggnad.

Vad Länsstyrelsen känner till, har inte föroreningssituationen i mark utretts inom planområdet. Mot bakgrund av den risk som typiskt sett är förknippad med markföroreningar i anslutning till äldre bensinstationer anser Länsstyrelsen att kommunen inte har visat att planförslaget är lämpligt med hänsyn till människors hälsa. Kommunen behöver redogöra för planområdets förorenings-situation, bedöma riskerna med eventuella föroreningar och hur dessa ska hanteras.

#### *Säkerhet och risker för olyckor*

I samrådet efterfrågade Länsstyrelsen en motivering till varför kommunen anser att det är lämpligt att ha en drivmedelstation på platsen, vilket till viss del gjorts till granskningsskedet. Länsstyrelsen delar dock inte kommunens bedömning och kan inte fullt ut följa hur kommunen kunnat komma fram till sin bedömning. Länsstyrelsen utvecklar sin motivering nedan.

Planhandlingarna med tillhörande riskanalys är i alltför stor grad utformade som en tillståndsprövning för specifik verksamhetsutövare, i stället för att utgöra underlag för en lokaliseringsprövning och lämplighetsbedömning enligt plan- och bygglagen.

Kommunen behöver bedöma den samlade riskpåverkan som olika verksamheter inom planområdet kan ge upphov till i kombination med hur planområdets omgivning ser ut. Exempel på faktorer som är viktiga att beakta är lokalisering i förhållande till andra användningar eller om det behövs egenskapsbestämmelser för placering av byggnader och anläggningar, tekniska åtgärder eller skyddsåtgärder för att motverka exempelvis störningar till eller från omgivningen. Detta sker inte i speciallagstiftningen som t.ex. styr tillstånd för hantering av brandfarliga ämnen inom området för drivmedelsstationen specifikt.

Med hänsyn till ovanstående anser Länsstyrelsen att kommunen särskilt ska beskriva riskbilden med hänsyn till hur markanvändningen inom och utanför planområdet kan komma att påverka varandra. Kommunen har till exempel inte tydligt redogjort för riskerna från bryggan med drivmedel mot intilliggande restaurang och omgivning. Kommunens bedömning och slutsatser när det gäller risker och lämpligheten med en tankstation för fordonsgas på platsen är, enligt Länsstyrelsens mening, inte tillräckligt underbyggda. Vidare har det i riskanalysen föreslagits att gaskompressor och gaslager planeras med en 20 cm tjock betongvägg för att klara eventuell påkörning men åtgärden har inte reglerats som skyddsbestämmelse i plankartan. Kommunen har inte heller visat att skyddet ger önskad effekt vid påkörning. Sammanfattningsvis anser länsstyrelsen att kommunen behöver visa att lokalisering av drivmedelsstationen är lämplig ur ett planperspektiv och att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till risken för olyckor. Om nödvändiga skyddsavstånd och tekniska skyddsåtgärder behövs, behöver detta säkerställas på plankartan.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

***Miljö kvalitetsnormer för vatten***

*Planbeskrivningen har kompletterats med information om status och gällande miljö kvalitetsnormer, MKN, för vattenförekomsten Mälaren-Riddarfjärden, med förbättringsbehovet och med ett resonemang om möjligheten att påverka med lokala åtgärder.*

*I och med planens genomförande kommer krav att ställas på att rening av dagvatten sker i enlighet med stadens åtgärdsnivå. De dagvattenåtgärder som föreslås i framtagna dagvattenutredning beräknas minska fosforbelastning och de metaller som idag medför att Mälaren-Riddarfjärden inte når god vattenstatus beräknas*



*minska i linje med stadens åtgärdsnivå. Detta kommer vid genomförande att innebära att belastningen till Mälaren-Riddarfjärden minskar för samtliga dagvattenrelaterade föroreningar och möjligheten att uppnå MKN förbättras.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att exploateringen av Stuvaren 1 inte kan ensamt möta förbättringsbehovet för Mälaren-Riddarfjärden utan där kommer arbetet med det lokala åtgärdsprogrammet för Mälaren-Riddarfjärden vara en viktig del för att åtgärda belastningen från befintlig bebyggelse samt där möjligt åtgärda belastning från tidigare verksamheter och utsläpp.*

### **Strandskydd**

*Stadsbyggnadskontoret har samrått med Länsstyrelsen efter granskningen gällande hanteringen av strandskyddet inom, främst, område för kaj samt vattenområden. Kontorets bedömning är att strandskyddet ska upphävas för samtliga områden förutom områdena markerade med W2, W3, W5 och W6 på plankartan. Särskilda skäl till upphävande har förtydligats i planbeskrivningen utifrån samråd med Länsstyrelsen.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett upphävande av strandskyddet inom berörda delar av planområdet inte motverkar strandskyddets syften. Planen ger goda förutsättningar för allmänhetens friluftsliv genom att värna de rekreativa värdena som kajen, gästponton och utsiktsplats erbjuder. Stadsbyggnadskontoret bedömer att upphävandet inte innebär en privatisering av vattenrummet och Stockholms stad kommer genom Stockholms hamnar även i fortsättningen att ha rådighet över vilka fartyg som får angöra kajen. Staden har i sin bedömning utgått från att Stockholm är av tradition en hamnstad med stadsliv och service på kajerna. Betydelsefullt för friluftslivet är strandpromenader, pontoner för båtliv samt möjlighet att färdas på vattnet. Strandpromenadens offentliga karaktär stöds av planbestämmelser om offentlig verksamhet på kajen, om gästponton tillgänglig för allmänheten och om tillgängliga pontoner med café- och restaurangverksamhet. För att säkerställa allmänhetens tillträde till planerade pontoner som ska vara allmänt tillgängliga upphävs inte strandskyddet inom områdena betecknat W2, W3, W5 och W6. I samband med beslut om dispens från strandskyddet kan dessa villkoras att vara allmänt tillgängliga. Stadsbyggnadskontoret samlade slutsats är att planförslaget bygger på kommunalt och regionalt intresse av stadsutveckling. Intresset av att ta området i anspråk enligt planförslag bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.*

**Hälsa - markföroreningar**

*Detaljplanen har kompletterats med en översiktlig miljöteknisk undersökning (NIRAS, 2020-08-27 och 2021-04-26) för att kunna redogöra för planområdets föroreningssituation, bedöma riskerna med eventuella föroreningar och hur dessa ska hanteras.*

*Undersökningen har påvisat halter av koppar överstigande MKM vid en provpunkt vid ett djup. Övriga analysresultat från jordprover underskrider de generella riktvärdena för MKM. I grundvatten påvisades inte några ämneshalter överskridande uppsatta riktvärden och grundvattnet klassas enligt SGU:s klassindelning endast innehålla mycket låga halter av metaller.*

*Bortsett från de förhöjda halterna koppar vid en punkt visar resultatet från föreliggande undersökning sammanfattningsvis på relativt goda markförhållanden ur föroreningssynpunkt jämfört mot MKM. Den enskilda halten av koppar som uppmäts över MKM är baserat på skyddet av markmiljö. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder bedöms halterna inte utgöra en risk för ytvatten, grundvatten eller för människors hälsa.*

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

*Stadsbyggnadskontoret anser att markföroreningsfrågan är utredd i den omfattning som är rimligt inom planprocessen och bedömer detaljplanens förslag till markanvändning som lämplig. Resultatet i utredningen visar att hälsorisker orsakade av föroreningen inte kommer utgöra några oacceptabla hälsorisker nu eller i framtiden för boende eller besökare till området då nivåerna ligger under rekommenderade värden, därmed finns inte behov av att reglera med planbestämmelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ytterligare krav på provtagningar, åtgärder och sanering bör ske i efterkommande processer där bland annat miljöförvaltningen är tillsynsmyndighet. Vid schaktarbeten ska provtagning utföras för att säkerställa att riskerna kvarstår som låga.*

**Säkerhet och risker för olyckor**

*Risikanalysen har efter plangranskning reviderats utifrån Länsstyrelsens synpunkter gällande analysens utformning och omfattning utifrån PBL. Riskanalysen har kompletterats med resonemang kring placeringen av drivmedelsstation samt ponton för fordonsgas inom planområdet i förhållande till faktorer såsom omgivande användningar och skyddsavstånd. Utredningen redogör*

*också tydligare för behovet av tekniska åtgärder eller skyddsåtgärder i plankartan utifrån PBL och vilka åtgärder som redan regleras i speciallagstiftning (LBE).*

*Planförslaget har utformats för att innehålla Länsstyrelsens angivna skyddsavstånd mellan drivmedelstation och bostäder och verksamheter. Placeringen på påfyllningsplatsen för cistern med brandfarlig vätska regleras på plankartan med att anslutningen ska anordnas på ett avstånd om minst 25 meter från närmsta butiksfasad, minst 50 meter från närmsta bostadsbyggnadsfasad och minst 6 meter från parkeringsplats. Områden utomhus som ligger inom 25 meter från gaslager och påfyllningsanslutning ska utformas så att de inte uppmuntrar till omfattande stadigvarande vistelse (ex större ytor för servering, lekplatser, etc.).*

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

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

*Planbeskrivningen förtydligar att dessa avsteg ska åtgärdas av verksamhetsutövaren till fullo i enlighet med LBE och detta säkerställs i samband med intyg om verksamhetsutövning och regleras vanligtvis inte via PBL. Stadsbyggnadskontoret väljer dessutom att reglera på plankartan att byggnaden med gaslager och kompressor ska utföras med påkörningsskydd. Detta eftersom byggnaden är placerad vid en infart som även berör annan trafik än den som avser drivmedelstationens verksamhet, som exempelvis bredvidliggande restaurangens leveranser.*

*Stadens ställningstagande till drivmedelstation (inklusive båt-tankstation på brygga) inom planområdet samt innerstadsområden har förtydligats i planbeskrivningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att utifrån den samlade riskbedömningen gjord i riskanalysen att platsen är lämplig för drivmedelstation sett till kraven i PBL och individ- samt samhällsrisk. Staden bedömer även att en drivmedelstation är*

*lämplig på platsen i och med att den kan påkopplas stadsgasnätet, vilket är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods och kan utvecklas till att erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg. En drivmedelsstation på platsen möjliggör också en båttankstation på ett strategiskt läge som är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar. Dessa är anläggningar som inte kan placeras tillsammans på annan plats. Staden är av ståndpunkten att drivmedelstationer i innerstaden är betydande ur ett beredskapsperspektiv. Denna station är en av bara tre drivmedelstationer i Stockholms innerstad, varav den ena på Lindhagensplan och den andra på Birger Jarlsgatan. En avveckling av drivmedelstationer i innerstaden är ett långsiktigt mål men på kortare sikt bedömer staden att det finns ett behov ur ett beredskapsläge som inte går att försumma.*

#### **Ellevio AB**

Ellevio motsätter sig nedgrävning av nätstation. Nätstationen ligger redan i befintligt läge på den lägsta nivån för placering av samhällsfunktion av betydande vikt enligt gällande rekommendationer avseende skyfall och lägsta grundläggningsnivå vid Mälaren. En nedgrävning anses av Ellevio, äventyra funktionen.

Ellevio vill fortsatt se ett större E-område som skydd för nätstationens anslutande kabelstråk och ytor för drift- och underhållsärenden. Det är viktigt att krav på skyddsavstånd beaktas om fristående kompressorbyggnad för biogashantering ska ges utrymme intill nätstationen.

Det informeras att nätstationen är fullastad och att effekttökningar orsakade av planen inte kan tas från den befintliga stationen samt att leverans till området kommer bli tekniskt svårt att uppfylla. Avstånden till andra nätstationer kan medföra att leveranskvalitet inte kan upprätthållas. Ellevio har framfört att en större nätstation är nödvändigt, eller alternativt en inhysning i byggnad inom planområdet.

Slutligen informerar Ellevio att åtgärder i deras befintliga anläggningar utförs efter beställning samt bekostas av beställare.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Efter plangranskningen fördes diskussioner mellan kontoret, Ellevio och Stockholms hamnar om möjligheten till en större nätstation som i placering, utformning och gestaltning anpassades efter platsens förutsättningar. I den dialogen framkom det att den befintliga nätstationen inte ska bekräftas på plankartan. Samtliga aktörer är eniga om att detaljplanen istället ska möjliggöra att elnätstation får*

*vid behov uppföras inom restaurangbyggnadens bottenvåning mot gata. Den befintliga elnätstationen får finnas kvar i dess nuvarande utformning och placering tillsvidare, men ges inget planstöd. Plankartan har därav kompletterats med ett E-område som möjliggör placering av teknisk anläggning inom anslutande byggrätt för restaurang och handel samt icke störande hamnändamål (HIV). Utförandet av elnätstationen behöver ske i samråd med fastighetsägaren och placeringen prövas i bygglov. Kontoret bedömer att detta tillgodoser nätstationens samhällsbetydande funktion.*

*Den förslagna placeringen av elnätstation inom anslutande byggrätt tillgodoser krav på skyddsavstånd mellan kompressorbyggnad och elnätstation. Avståndet mellan kompressorbyggnad till restaurangens närmsta fasad är omkring 50 meter, vilket uppfyller minsta avstånd om 8 meter mellan transformatorstation och gaslager enligt Elsäkerhetsverket.*

*En viktig fråga under planarbetet har varit att tillskapa platser av arkitektoniskt hög kvalitet som förhåller sig till riksintresset för kulturmiljö i avseende bevarande av utblickar mot kajen, vilket är orsaken till att kontoret bedömer att den befintliga elnätstationen inte kan utökas i storlek och att den istället ska ersättas med en elnätstation integrerat med byggnaden på platsen.*

**Försvarsmakten**

Försvarsmakten har inget att erinra.

**Lantmäterimyndigheten**

Lantmäterimyndigheten har inget att erinra.

**Luftfartsverket (LFV)**

LFV har inget att erinra.

**Region Stockholm, Trafikförvaltningen**

Trafikförvaltningen har inget att erinra.

**SISAB, Skolfastigheter i Stockholm AB**

SISAB har inget att erinra.

**Skanova AB**

Skanova har markförlagda teleanläggningar i, och i anslutning till planområdet. Skanova förväntar sig att åtgärder för nya serviser till att kunna ansluta dessa fastigheter till Skanovas nät meddelas, möjliggörs och bevakas under ledningssamordningen i kontakter med Skanovas. Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge. Skanova förutsätter att eventuella åtgärder för att möjliggöra den föreslagna ledningsförläggningen bekostas av den part som initierar åtgärden.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Noterat.*

Sjöfartsverket, maritim samverkan och utveckling  
Sjöfartsverket anser att förslaget inte påverkar sjöfarten negativt och har därmed inget att erinra, men hänvisar till generella riktlinjer.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Noterat.*

Stockholm Exergi AB  
Stockholm Exergi har inget att erinra.

Stockholms Hamnar  
Stockholms Hamnar önskar ändra ytan mellan gångstråket och kajkanten till att bli kvartersmark för hamnverksamhet för att upprätta och bibehålla anordningar för t.ex. förtöjning av fartyg.

Stockholms Hamnar önskar ett förtydligande av planbeteckningen KAJH1V samt att planbestämmelsen KAJ ändras till: ”Kajområde. I huvudsak gång- och cykeltrafik, vistelseytor samt angöringstrafik till fartyg och ponton inom angränsande vattenområden. Parkering endast tillåten på anvisad plats”.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Detaljplanens syfte är utöver att bekräfta nuvarande verksamheter, att förbättra allmänhetens tillgång till kajen. Tillgängligheten till det populära promenadstråket på kajen säkerställs genom att den planläggs som allmän platsmark. Kontoret bedömer att detta säkerställs och uppnås bättre genom att platsen planläggs som allmän platsmark för KAJ.*

*Formuleringen för KAJ har setts över. Planbestämmelsen KAJ hindrar inte att upprätta och bibehålla anordningar eller angöringstrafik till tillhörande fartyg och pontoner, men innebär att dessa ska göras underordnade en säker gång- och cykeltrafik.*

*KAJH1V innebär att ytan är främst avsedd för allmän platsmark för Kajområde, men att pelare och skärmtak åt konstruktionen som uppförs inom användningen HIV, får uppföras inom ytan enligt uppförstoringen på plankartan. Avsikten med bestämmelsens formulering är att minska kvartersmarkens utbredning, samtidigt som en öppen och lätt konstruktion kan uppföras på platsen.*

Stockholm Parkering  
Stockholm Parkering har inget att erinra.

Stockholms stad, Kulturförvaltningen, Stadsmuseet  
Kulturförvaltningen avstyrker detaljplaneförslaget med hänvisning till den negativa påverkan på den kulturhistoriskt värdefulla miljön och vyer samt utblickar mot vattnet. Stadsmuseet noterar att planen i delar har reviderats till fördel för kulturmiljön, bland annat genom att en elnätstation i en viktig siktlinje har utgått.

Stadsmuseet vill särskilt påpeka att det saknas information, utredning eller ställningstaganden kring kulturmiljön och riksintresset utöver den fornlämning som har lagts till kartan. Museet menar att det är viktigt vid ett genomförandeskede att det nämns att tillkommande byggrätter placeras i ett mycket känsligt läge ur kulturmiljösynpunkt.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*En detaljplan innebär alltid en avvägning mellan intressen, däribland exempelvis riksintresset för kulturmiljövården och rådande brist på båtplatser i Stockholm för större fartyg samt gästbryggor för småbåtar.*

*Detaljplanen bekräftar i huvudsak befintlig situation och medger fortsatt hamn- och kajanvändning inom området i enlighet med användning i gällande detaljplan. Kajens karaktärsdrag som del av staden som viktig sjöfarts-, handels- och industristad beaktas i förslaget genom att användningen kvarstår som kaj och att tilläggningsplats för båtar och fartyg medges.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att planbeskrivningen både informerar om platsens tillhörande riksintresset för kulturmiljövård för Stockholms innerstad. Planbeskrivningen framför i sak hur planförslaget har utformats för att inte skada riksintresset. Kontoret vill även framföra att kontoret har vidtagit särskilda åtgärder efter samrådsförslaget för att inte riskera förvanska platsens kulturhistoriskt viktiga värde, bland annat har gestaltungsprinciper formulerats för att beakta siktlinjer och arkitektoniska uttryck. Att gestaltungsprinciperna efterföljs i genomförandet, bevakas under bygglovskele.*

*Kontoret bedömer sammantaget att utvecklingen av området inte påverkar riksintresset för kulturmiljövården på ett sådant sätt att risk för påtaglig skada föreligger och att utformningen av planförslaget beaktar karaktärsdragen för riksintresset. Planförslaget tar hänsyn till att platsen är del av stadens front mot vattenrummet, till stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet. Jämfört med dagens situation bedömer kontoret att stadsbilden förbättras och nya utsiktspplatser skapas. Kajens bebyggelse blir mer enhetlig*

*jämfört med idag. På så sätt blir stadens front mot vattnet mer sammanhållen.*

#### Stockholms stad, Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen ser positivt på planförslaget eftersom det förbättrar möjligheterna till gång- och cykeltrafik i området och att det planeras för en utökning av antalet gästplatser för båtar, något som är mycket efterfrågat.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Noterat.*

#### Stockholms stad, Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på att de har deltagit under arbetets gång i framtagandet av detaljplanen. Trafikkontoret anser att genomförandet av de föreslagna övergångsställena inte är löst eftersom finansiering för åtgärden saknas i dagsläget. Trafikkontoret anser att en dialog med verksamheterna behöver inledas för att hitta finansiering för de föreslagna åtgärderna utanför planområdet.

Trafikkontoret skulle vilja se utrett om det vore möjligt med en förskjutning österut av byggnadsvolymen på västra delen av kajen, utan att inverka på den totala snötipsytan. Detta förutsatt att byggnadsvolymen inte ges en form som ytterligare skulle blockera utblick mot vattnet. En sådan utredning vore skäligen enligt trafikkontoret eftersom:

- en del av gångbanan hamnar i förslaget i ett läge där det för gående kan skapas en osäkerhet av huruvida platsen är privat eller offentlig, pga. närliggande privata verksamheter på båda sidor om gångbanan.
- den tänkta uteserveringen skulle kunna gynnas av att ligga i västervänt läge istället för, som i förslaget, i ett östervänt läge med tanke på platsens solläge.

Trafikkontoret ställer sig positiva till trafikhindren längs kajen och utgår från att dessa finansieras i projektet. Trafikkontoret ser framemot att delta i fortsatt dialog om utformning av trafikhindren.

Trafikkontoret anser det är bra att nuvarande parkeringsyta inte blir låst till den funktionen i detaljplanen och att ytan blir istället flexibel för andra funktioner framöver, eftersom parkeringsytan har potential att bli ett attraktivt stadsrum för vistelse och rekreation framöver.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Ett samarbete kommer fortsatt ske med trafikkontoret i projektets genomförandeskede. Stadsbyggnadskontoret är positiva till att*



*trafikkontoret och Stockholms hamnar, tillsammans med hyresgäster, kommer överens om finansiering av föreslagna åtgärder.*

*Uteserveringens placering är ett resultat av att allmänhetens tillgång till kajkant och obrutna siktlinjer från kajkant har varit prioriterat under planarbetet. I planarbetet har utretts möjligheten till att förskjuta byggrätten till förmån för ett bredare promenadstråk längs vattnet. Utredningen har påvisat att en förskjutning inte är möjlig utan att utgöra negativ påverkan på snötippning. Tillsammans med ett fortsatt behov av snötippning på kajen har det lett till den föreslagna byggrättens utformning och placering av uteservering.*

*Detaljplanen har försetts med ett antal gestaltungsprinciper som ska vara vägledande i utformningen av hamnen och kajen, bland annat ska bebyggelse anläggas med särskild hänsyn och arkitektonisk kvalitet som förstärker det offentliga rummet och allmänhetens tillgång till hamnen och kajen och att kajen ska upplevas välordnad och enhetlig.*

#### Storstockholms brandförsvär (SSBF)

SSBF saknar redovisning av samhällsrisk och anser inte att frågan är tillräckligt utredd. Med avseende på att risken ligger inom ALARP området ska rimliga åtgärder vidtas för att risken ska tolereras och är riskreducerande åtgärder inte genomförbara ska detta verifieras.

SSBF informerar om att gällande verksamhetens utformning och placering av verksamheten i jämförelse med gällande forskrifter finns två avvikelser, avstånd till stationsbyggnad/biltvätt och mätarskåp och avstånd mellan gaslager och kompression.

SSBF noterar att Preem har tagit fram två möjliga lösningar för att hantera avståndet mellan stationsbyggnad/biltvätt och mätarskåp. SSBF anser att skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga för lösningarna bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta.

Riskanalysen redogör ett antal åtgärder bl.a. att restaurangen och butikslokalen förses med automatisk sprinkleranläggning. SSBF noterar att åtgärden är en förutsättning för att hindra risken för brandspridning mellan stationsbutik och den angränsande restaurangen eller fordon vid lossningsplats.

Förslaget innebär en utökad verksamhet med en sjöbensinstation. Hänsyn bör tas i planen så att miljöpåverkan inte bedöms bli betydande negativa. Hur man hanterar miljörisker vid planerad sjöbensinstation bör utredas.

SSBF informerar om kommunfullmäktiges beslut 2004-01-19 om att verka för att succesivt minska de farliga transporterna och antalet bensinstationer inom det inre trafikområdet. SSBF ställer sig tveksamma till planförslaget då den möjliggör en utveckling som innebär en ökad riskbild då utvecklingen b.l.a. medför ökad transport av drivmedel i tätbebyggelse och att fler människor vistas i området.

SSBF ser inga problem med räddningstjänstens möjlighet till insats inom planområdet.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Riskanalysen har efter plangranskning reviderats utifrån Länsstyrelsens och brandförsvarets synpunkter gällande analysens utformning och omfattning utifrån PBL. Riskanalysen har kompletterats med resonemang kring placeringen av drivmedelsstation samt ponton för fordonsgas inom planområdet i förhållande till faktorer såsom omgivande användningar och skyddsavstånd. Utredningen redogör också tydligare för behovet av tekniska åtgärder eller skyddsåtgärder i plankartan utifrån PBL och vilka åtgärder som redan regleras i speciallagstiftning (LBE). Stadsbyggnadskontoret hänvisar till kontorets ställningstagande till Länsstyrelsens yttrande avseende föreslagen riskhantering.*

*Avseende kommunfullmäktiges beslut från år 2004, stadsbyggnadsnämnden beslutade den 31 oktober 2011 att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att genomföra planarbete för Stuvaren 1 m.fl. Detaljplanen visar att föreslagen bebyggelse och användningar inte blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller till risken för olyckor. Detaljplanen utesluter inte en framtida avveckling av drivmedelstation inom stadsdelen.*

**Trafikverket**

Trafikverket har inget att erinra och hänvisar till Sjöfartsverkets yttrande.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Noterat.*

### **Sakägare enligt fastighetsförteckningen**

#### **Sakägare 1**

Sakägare 1 anser att föreslagen placering av återvinningsstationen är olycklig och att placering på nytt övergångsställe vid Jakob Westinsgatan innebär en olägenhet för närboende, avseende att Jakob Westinsgatan skulle bli mycket mer frekventerad än idag. Sakägare 1 anser att det vore bättre att uppmuntra fotgängarna att gå upp till Kungsholmstorg eller Kungsholmshamnplan som båda mynnar ut vid bussar och tunnelbana.

Sakägare 1 anser att snötippning borde upphöra av miljöskäl och uppmärksammar att miljöaspekten av snötippning inte tas upp i planbeskrivningen.

Sakägare 1 tycker att säkerhetsaspekt kring risker i samband med hantering av drivmedel samt transporter till drivmedelstationen har hanterats godtyckligt i detaljplaneprocessen, bl.a. i avseende redovisning av skyddsavstånd för hantering av biogas. Sakägare 1 anser att avtalet med drivmedelsstationen ska avslutas när det gällande avtalet går ut år 2022.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Detaljplanen reglerar inte placering på övergångsställen och en flytt av befintligt övergångsställe är enbart ett förslag. Trafikkontoret ansvarar för allmän gatumark och de kan komma att göra förändringar inom gatuområden utifrån förändrade behov. Stadsbyggnadskontoret anser att ett nytt övergångsställe vid Jakob Westinsgatan skulle kunna ge förutsättningar för bättre och tydligare gångstråk genom området. Samtidigt som en ombyggnation av lastplatsen vid befintlig restaurang skapar en bättre situation för gående vid övergångsstället på befintligt läge och påverkan för närboende. Kontoret bedömer att trafikmängden, luftkvaliteten och ljudmiljön som uppstår till följd av planförslaget bedöms vara acceptabla i en innerstadsmiljö.*

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

*Detaljplanen möjliggör att återvinningsstation kan placeras inom allmän platsmark markerad som GATA på plankartan. Detaljplanen reglerar inte användningen till specifik del av gatan, eftersom det*

*är viktigt att funktionen kan utvecklas efter behov över tid.  
Placering av stationen inom gatumark hanteras av trafikkontoret.*

*Stadsbyggnadskontoret hänvisar till kontorets ställningstagande till  
Länsstyrelsens yttrande avseende föreslagen riskhantering.*

## **Sakägare 2**

Sakägare 2 anser att planen bör omarbetas för att beakta nuvarande höga trafikbelastning och begränsa nuvarande verksamheter till högst nuvarande nivå alternativt att bensinmacken tas bort och att förslaget då i stället medger utvidgning av restaurang och föreslagna nya aktiviteter.

Sakägare 2 anser att vid övergångsstället vid Garvar Lundins gränd och vid övergången i västra delen av planområdet behövs fartsänkande åtgärder för att minska olycksrisken. Sakägare 2 anser att en flytt av övergångsstället kommer enbart medföra negativa konsekvenser för omgivande boende, i form av åtföljande avgaser, ljudpåverkan och dessutom kommer trafiken i gränden att öka och störningarna från gäster som lämnar restaurangen sent på kvällarna kommer störa omgivande boende.

Sakägare 2 anser att förslaget övergångsställe vid Kungsholmstorg, befintligt övergångsställe vid Garvar Lundins gränd liksom övergångsstället vid Kungsholms Hamnplan uppfyller de behov som förslaget bör tillgodose.

Sakägare 2 anser att planförslaget bör begränsa befintliga restaurangbyggnadens utsträckning till nuvarande byggrätt och medge utvidgning endast söderut för att begränsa spridning av lukt och ljud via uteserveringen i östra delen. Vidare anser sakägare 2 att restaurangens sophantering bör hanteras inom byggnadens ram och med tillstånd.

Sakägare 2 anser att biltrafik ej bör få ske på kajen och att planförslaget bör förhindra anläggande av permanent förläggning av pråmar eller fartyg, för att bevara siktlinjer mot Gamla stan och Slussen. Vidare anser sakägare 2 att nuvarande marina inte utvidgas med hänsyn till hur det offentliga rummet påverkas.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Kontoret bedömer att detaljplanen frambringar inga större  
förändringar i trafiklösningen. Fordonstrafik anses inte vara tillåtet  
inom kajområdet, undantaget snöröjnings- och räddningsfordon  
samt nödvändiga transporter till fartyg som angör kajen.  
Verksamheterna på kajen angörs från gatan inom planområdet.*

*Drivmedelstationen är en av få kvarvarande i Stockholms innerstad och tillhandahåller förutom bensin och diesel också etanol och laddning av elbilar samt biltvätt och uthyrning av släp. Drivmedelstationen medges inom platsen med motiveringen att den påkopplas stadsgasnätet, vilket är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods och kan utvecklas till att erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg. En drivmedelsstation på platsen möjliggör också en båttankstation på ett strategiskt läge som är centralt och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar. Dessa är anläggningar som inte kan placeras tillsammans på annan plats. Staden är av ståndpunkten att drivmedelstationer i innerstaden är betydande ur ett beredskapsperspektiv. Denna station är en av bara tre drivmedelstationer i Stockholms innerstad, varav den ena på Lindhagensplan och den andra på Birger Jarlsgatan. En avveckling av drivmedelstationer i innerstaden är ett långsiktigt mål men på kortare sikt bedömer staden att det finns ett behov ur ett beredskapsläge som inte går att försumma.*

*Detaljplanen ger befintliga verksamheter planstöd och möjlighet att utvecklas. Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ska ges en mer sammanhållen form och attraktivare gestaltning. Kontoret bedömer att det är viktigt att huskropparna för drivmedelstationen och restaurangbyggnaden ska upplevas som en samlad och enhetlig volym, vilket är skälet till varför byggnaderna har tilldelats bland annat samma höjdbestämmelse. Kontorets avsikt är att restaurangen ska lösa sophantering inne i byggnaden. Detta gäller även övriga verksamheters avfallshantering inom planområdet. Detaljplanen möjliggör en utbyggnad åt söder av restaurangbyggnaden, i liv med restaurangens befintliga utbyggnad. Syftet med utbyggnaden är att säkerställa verksamheternas fortlevnad och att ge möjlighet att lösa inlastning, sophantering och förvaring inne i byggnaden.*

*Tillgängligheten till det populära promenadstråket på kajen säkerställs genom att den planläggs som allmän platsmark. Planbestämmelsen KAJ innebär att angöringstrafik till eventuella funktioner tillhörande fartyg och ponton ska göras underordnat till en säker gång- och cykeltrafik.*

*Angående kontorets ställningstagande avseende störningar som konsekvens av flytt av övergångsställe, se svar till sakägare 1.*

*Angående kontorets ställningstagande avseende bevarande av siktlinjer se svar till Kulturförvaltningen/Stadsmuseet.*

### Sakägare 3

Sakägare 3 motsätter inte att marinan tillåts expanderas med ytterligare en ponton, men anser att 80 gästplatser är orimligt eftersom inom utrymmet finns plats för 30-40 båtar. Sakägare 3 kommenterar att det inte framgår om förslaget avser tillfälliga gästplatser eller båtplatser för boende i området. Sakägare 3 anser att denna investering måste åtföljas av ekonomisk plan som även omfattar drift.

Sakägare 3 stöder förslaget att ge restaurang- och drivmedelsbyggnad en mer tilltalande exteriör, men menar att detta måste kombineras med att befintliga omfattande takinstallationerna avvecklas. Sakägare 3 föreslår att byggnaden tillåts expandera något söderut för att skapa utrymme för "landbaserade" fläktar m.m. Sakägare 3 anser att nuvarande installationer som tillkommit utan bygglov måste tas bort.

Sakägare 3 motsätter delvis förslaget med båtbensinstation på grund av pråmens förfulande inverkan. Förslaget med gasleverans avvisar sakägaren, eftersom inga gasdrivna fartyg förväntas trafikera Mälaren och utvecklingen sker mot eldrivna fartyg. Sakägaren anser att det finns stora säkerhetsrisker med en "gasmack" i ett område med flera hundra restauranggäster inom en radie på 150 meter och motsätter sig avsteg från nuvarande säkerhetsregler.

Sakägare 3 är tveksam mot en ny restaurang i områdets västra del med tanke på det stora utbudet inom området idag.

Sakägare 3 anser att snötippningen behöver begränsas eller flyttas till en mindre spektakulär plats. Sakägare 3 anser att om kajområdet ska rustas upp borde detta även gälla vintermånaderna och då även snötippning. Sakägare 3 påpekar att snötippningen kan ha negativ påverkan på den nya restaurangens besökare vintertid och kan orsaka mekaniska påfrestningar på nya bryggor och mackpråm.

### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:*

*Detaljplanens syfte är utöver att bekräfta nuvarande verksamheter, att möjliggöra en utvidgning av småbåtshamnen så att en gästhamn kan anläggas, och att förbättra allmänhetens tillgång till kajen. Kontoret uppskattar att småbåtshamnen kan ge plats åt ungefär 80 båtar sammanlagt i hela marinan, vilket är ungefär en fördubbling av befintlig situation. Antal båtar som kan förtöjas vid pontonerna beror på hur stora båtarna är och vilken förtöjningsätt används, vilket inte regleras i detaljplanen. Detaljplanen reglerar inte fördelningen gästbåtplatser respektive båtplatser för boende och inte heller framtagandet av ekonomisk plan för investering och drift av småbåtshamnen.*

*Detaljplanen ger befintliga verksamheter planstöd och möjlighet att utvecklas. Kontoret anser att det är viktigt att huskropparna för drivmedelsstationen och restaurangbyggnaden ska upplevas som en samlad och enhetlig volym, vilket är skälet till varför byggnaderna har tilldelats bland annat samma höjdbestämmelse. För att beakta utsikt över byggnaderna från omgivande bostadshus, har detaljplanen försetts med planbestämmelser som reglerar takens utformning i färg och material. Dessa regleringar förtydligas med gestaltungsprinciper i planbeskrivningen. Takinstallationer ska integreras så långt som möjligt för att minska påverkan på helheten och taklandskapet. Detaljplanen medger inte att tak får utformas för att kunna användas uteservering, evenemangsytor eller andra aktiviteter.*

*Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen. Kontoret bedömer att platsen är en viktig målpunkt utmed Norrmälarstrands strandpromenad och möjliggöra fler sjönära aktiviteter och mötesplatser utmed kajpromenaden.*

*Drivmedelstationen för båtar är placerat i ett strategiskt läge som är centralt, i anslutning till befintlig drivmedelstation och aktuellt för en hållplats för kollektivtrafikbåtar. Kontoret bedömer att det inte finns någon lämpligare plats. Detaljplanen innehåller gestaltungsprinciper för utformningen av kajen, hamnen och byggnader samt anläggningar för att skapa en enhetlig bebyggelse och för att värna omgivande kulturhistorisk miljö och bevara utblickar mot vattnet.*

*Angående kontorets ställningstagande avseende risk och skyddsavstånd se svar till Länsstyrelsens yttrande.*

*Avseende snötippning se kontorets ställningstagande till yttrande från sakägare 1.*

#### **Sakägare 4**

Sakägare 4 motsätter att flera kommersiella stillaliggande fartyg läggs vid kajen mellan Kungsholms hamnplan och pontonen eftersom utsikten över östra Riddarfjärden och Riddarholmen från strandpromenaden utmed Norr Mälarstrand från Råambshovsparken till Stadshuset inte finns någon annanstans och är en av Stockholms vackraste vyer.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Angående siktlinjer se kontorets ställningstagande till  
Kulturförvaltningen/Stadsmuseet yttrande.*

## **Övriga**

### **Övrig 1**

Övrig 1 anser att förslaget behöver kompletteras med vindskydd längs kajen eller med variationer i "utskjutning" i fasaderna längs kajen.

Övrig 1 anser att lekparken på Norr Mälarstrand framstår som feldimensionerad och påpekar att lekplatsen inte har några lekmöjligheter för barn över 4 år. Förslaget borde kompletteras med större lekutrustning för större barn på platsen.

Övrig 1 anser även att när kajen renoveras måste fungerande och trevliga promenadvägar för alla gående, ej sammanblandade med cyklister och ej på andra sidan gatan, garanteras.

*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Detaljplanen hindrar inte att vindskydd uppförs om det integreras i bebyggelsens utformning och gestaltning. Staden bedömer att Holger Bloms plats och parkstråk erbjuder vindstilla platser och fungerar som ett komplement till mötesplatserna som tillskapas inom planområdet.*

*Kontoret bedömer att planområdet inte är en lämplig plats att placera en lekplats, p.g.a. platsens främsta funktion utgör småbåtshamn och tilläggningsplats för båtar. Planförslaget bedöms dock inte innebära några försämringar ur barns perspektiv jämfört med idag och förslaget erbjuder andra möjligheter som komplement till lek. Det säkrar allmänhetens tillgänglighet till en del av strandområdet som utgör en del av ett längre stråk längs vattnet.*

*Under byggtiden kan det uppstå att befintliga gång- och cykelstråk behöver under perioder stängas av eller flyttas. Fotgängares och cyklisters tillgänglighet och framkomlighet kommer prioriteras, men hur det löses hanteras inte detaljplaneskede, utan i samband med genomförandet.*

### **Övrig 2**

Övrig 2 är orolig för hur närområdet utvecklas ekonomiskt, men samtidigt glad över progressionen och det nya som kommer med helheten.



*Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:  
Noterat.*

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

Synpunkter inkomna under samråd som inte blivit tillgodosedda:

- Bensinstationen och parkeringen på sikt bör flytta.
- Det finns inte behov av en bensinstation och sjömack i detta läge, eftersom väldigt få båtar drivs på gas.
- Drivmedelstationens skärmtak och skyltning borde minskas.
- Drivmedelstationens skyltning borde regleras i detaljplan.
- Bensinstationens område bör minskas.
- Befintlig ponton med restaurang bör tas bort, då den stör utsikten och utseendet på kajen.
- Pontoner och fartyg borde ej medges inom vattenområde.
- Förtöjning inte bör tillåtas i siktlinjen från Kungsholmstorg mot vattnet.
- Parkeringsytorna är för stora.
- Ett u-område bör införas inom område som anges som parkering.
- Befintlig cykelparkering behöver flyttas och marken byggas om för att möjliggöra planerad uteservering.
- Takinstallationer borde regleras att inrymmas inom befintlig byggnad.
- Det behövs inte en ny restaurang eftersom faciliteter för hamnen kan inrymmas i befintlig byggnad.
- Vegetation borde tillföras kajen.
- Det föreslagna hamnkontoret borde flyttas längre bort från gångytan för att undvika konflikter vid entréerna.
- Gästhamnen borde inte drivas i privat regi.
- Komplettering med en brygga för kajaker samt en bredare gångramp till småbåtsbryggan för att möjliggöra sjönära aktiviteter.
- Övergångsställe från Kungsholmstorg till kajen är olämplig.
- Möjlighet till latrintömning för husbilar.
- Att borsttvätt för småbåtar bör möjliggöras.
- Miljöpåverkan av antalet utökade båtplatser och eventuell påverkan på växt- och djurliv pga. bryggor/pontoner borde utredas inom planprocessen.
- Miljöstationen bör ligga i eller i anslutning till drivmedelstationen, där hanteringen kan övervakas.
- Snötippningen bör försvinna från platsen.
- Riddarfjärden borde ges status som nationalstadspark.
- 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.

Synpunkter inkomna under granskning som inte blivit tillgodosedda:

- Att ytan mellan gångstråket och kajkanten ändras till att bli kvartersmark för hamnverksamhet.
- Att planen kompletteras med bestämmelse för lekplats och vindskydd.
- Snöröjning/snötippling borde ej medges inom planområdet.
- Placera återvinningsstation på annan plats utanför planområdet.
- Utredning om det vore möjligt med en förskjutning österut av byggnadsvolymen (hamnkontoret).
- Genomförandet av de föreslagna övergångsställena inte är löst eftersom finansiering för åtgärden saknas i dagsläget.
- Placering på nytt övergångsställe vid Jakob Westinsgatan innebär en olägenhet för närboende.
- Att vid övergångsstället vid Garvar Lundins gränd och vid övergången i västra delen av planområdet, behövs fartsänkande åtgärder för att minska olycksrisken.
- Ett större E-område som skydd för nätstationens anslutande kabelstråk och ytor för drift- och underhållsärenden.
- Begränsa befintliga restaurangbyggnadens utsträckning till nuvarande byggrätt och medge utvidgning endast söderut.
- Förhindra anläggande av permanent förläggning av pråmar eller fartyg inom vattenområde.
- Tveksamt med ny restaurang i områdets västra del med tanke på det stora utbudet inom området idag.
- Motsätter delvis förslaget med båtbensinstation på grund av pråmens förfulande inverkan.
- Motsätter förslaget med gasleverans till planområdet, eftersom inga gasdrivna fartyg förväntas trafikera Mälaren och utvecklingen sker mot eldrivna fartyg.
- Framtagande av ekonomisk plan för investering och drift av småbåtshamnen.

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Detaljplanens syfte är att i huvudsak bekräfta nuvarande verksamheter samtidigt som allmänhetens tillgång till kajen förbättras avsevärt. I arbetet med detaljplanen har många avvägningar gjorts och de största frågorna som utretts inom arbetet har varit allmänhetens tillgänglighet till kajen och vattenrummet, kulturmiljö, gestaltning, markföreningar och risk.

Detaljplanen är utformad utifrån målbeskrivningen av området i översiktsplanen för Stockholms stad (2018). Översiktsplanen ser att en utvecklingsmöjlighet för Kungsholmen är vidareutvecklingen av strandpromenader och parkstråk och att en ny förbindelse för pendelbåttrafik skulle underlätta resandet till andra stadsdelar. Översiktsplanen pekar även ut en möjlig pendelbåthållplats inom det aktuella planområdet.

Kontoret bedömer att detaljplanen möjliggör att Riddarfjärden fortsätter att vara en tillgång för alla stockholmare och ett allmäntillgängligt, vattennära promenadstråk med tillskott av mötesplatser. Kajen är i planförslaget utformad för att erbjuda ett promenadstråk som är tryggt, tillgängligt och där allmänheten känner sig välkommen. De allmänna platserna utgör tillsammans med restauranger och serveringar intill vattnet, samt bryggor viktiga mötespunkter med utsiktsplatser för stockholmare, besökare och turister. Kontoret bedömer att planförslaget har en mycket begränsad påverkan på riksintresset för kulturmiljövården och att planförslaget är utformat på ett sätt som inte riskerar förvanska områdets kulturhistoriska värden. Befintliga siktlinjer kommer delvis finnas kvar och nya utsiktsplatser kommer skapas. Gestaltungsprinciperna i detaljplanen som reglerar hamnen, kajen, pontoner och byggnader ska vara vägledande i utformningen av platsen. Principerna förespråkar enhetlighet i volym, material och kulörer och att gestaltungsval ska göras med hänsyn till omgivande bebyggelse, till platsens marinmiljö och kajens offentlighet. Kajens bebyggelse blir mer enhetlig jämfört med idag. På så sätt blir stadens front mot vattnet mer sammanhållen och kajen blir ännu tydligare utformad som en mötesplats.

Efter plangranskning har riskfrågor avseende drivmedelstationen, båttankstationen på brygga samt transport av farligt gods utretts vidare. Utifrån den samlade riskbedömningen gjord i riskanalysen bedömer staden att platsen är lämplig för drivmedelstation sett till kraven i PBL och individ- samt samhällsrisk. Åtgärder för att minimera påverkan på hälsa och säkerhet säkerställs med planbestämmelser på plankartan. Vidare ska säkerhetshöjande åtgärder i enlighet med LBE utföras inom drivmedelstationen av verksamhetsutövaren. Stadsbyggnadskontoret anser att med hänsyn till föreslagna regleringar på plankartan och säkerhetshöjande åtgärder är ett bekräftande av drivmedelsanläggningen motiverat.

Staden bedömer vidare att en drivmedelstation är lämplig på platsen i och med att den kan påkopplas stadsgasnätet, vilket är fördelaktigt då det inte alstrar transporter av farligt gods och kan utvecklas till att erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg. En drivmedelsstation på platsen möjliggör också en båttankstation på ett strategiskt läge

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

Platsens lämplighet avseende markföroreningar har utretts efter plangranskningen. Den miljötekniska markundersökningen påvisar halter av koppar överstigande MKM vid en provpunkt. Enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder bedöms de uppmätta halterna inte utgöra en risk för ytvatten, grundvatten eller för människors hälsa. Undersökningen visar även att det historiskt sett inte funnits någon verksamhet på platsen som kan kopplas till kopparföreningar, däremot utgörs området av fyllnadsmassor ovan berg. Kopparhalten bedöms därav inte härstamma från någon punktkälla utan från fyllnadsmassorna. Bortsett från de förhöjda halterna koppar vid en punkt visar resultatet från föreliggande undersökning sammanfattningsvis på relativt goda markförhållanden ur föroreningssynpunkt jämfört mot MKM. Stadsbyggnadskontoret gör utifrån den samlade bedömningen i den miljötekniska markundersökningen att markförhållandena inte kommer orsaka några oacceptabla hälsorisker nu eller i framtiden för boende eller besökare till området.

Kontorets bedömning är att detaljplanen kan anses vara lämplig markanvändning efter att detaljplanen och underlag till detaljplanen har kompletterats/justerats i enlighet med de synpunkter som inkommit under granskningen. De förändringar av planförslaget som inkomna synpunkter föranleder, är huvudsakligen av redaktionell eller förtydligande karaktär och är inte av den karaktär eller betydelse att detaljplanen behöver granskas på nytt.

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen har förslaget ändrats så att:

- Upphävande av strandskydd tas bort från vattenområde W6.
- E-område tas bort för den befintliga elnätstationen.
- E-område för teknisk anläggning placeras inom användningsområde för H1V och regleras: Elnätstation får finnas inbyggd i bottenvåning.

Med anledning av de synpunkter som framförts under granskningen har följande frågor studerats vidare:

- Markföroreningar. En miljöteknisk markundersökning har tagits fram.
- Riskfrågor kopplat till drivmedelstation och båttankstation. Riskanalysen avseende drivmedelstation och transport av farligt gods har reviderats.
- Placering av elnätstation.
- Dagvattenhantering. Dagvattenutredningen har justerats för att visa ett förslag på dagvattenhantering för planområdet.

Planhandlingarna har ändrats/kompletterats avseende:

- Planbeskrivningen har kompletterats med information om att normalt planförfarande använts i detaljplanprocessen.
- Planbeskrivningen och plankartan har försetts med ett förtydligande angående angöring till kajen, i avseende angöringsanordning till fartyg och ponton och att enbart angöringstrafik till fartyg och ponton medges inom kajområde.
- Planbeskrivningen har försetts med ett förtydligande om beviljad dispens för snötippning inom planområdet.
- E-område för befintlig elnätstation har tagits bort från plankartan.
- Komplettering med information om att teknisk anläggning för elnätstation (E) får inrymmas inom anslutande bygggrätt för restaurang och handel samt icke störande hamnändamål (H1V).
- Formuleringen för KAJ har setts över på plankartan och omformuleras till antagandehandling.
- Plankartan har kompletterats med ett förtydligande om att parkering inte är tillåten inom kajområde, förutom på anvisad plats enligt plankartan.
- Strandskyddsavsnittet i planbeskrivningen har kompletterats med förtydliganden om särskilda skäl till upphävande.
- Plankartan har förtydligats avseende inom vilka områden strandskyddet planeras upphävas.
- Planbeskrivningen har reviderats avseende information om status och gällande miljökvalitetsnormer, MKN, för vattenförekomsten Mälaren-Riddarfjärden.
- Dagvattenutredningen har reviderats så att ett huvudförslag för dagvattenhantering förtydligas. Planbeskrivningen har justerats utifrån detta.
- Riskanalysen har reviderats, bland annat till att inkludera ponton för fordonsgas i riskbedömningen och med förtydliganden kring skyddsåtgärder för drivmedelsstationen.
- Planbeskrivning har kompletterats med förtydliganden kring bedömning av skyddsavstånd och åtgärder för riskhantering utifrån reviderad riskanalys. Plankartan har kompletterats med planbestämmelser med skyddsavstånd och skyddsåtgärder.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar

innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen. Efter föreslagna ändringar av förslaget till detaljplan föreslår stadsbyggnadskontoret att förslaget till detaljplan antas.

Karin Norlander  
planchef

Andrew Blank  
stadsplanerare