

Utlåtande 2005:59 RII (Dnr 311-930/2005)

Förslag till detaljplan för kv. Kojan m.m. inom stadsdelen Stadshagen på Kungsholmen, Dp 2000-05724-54

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande Förslag till detaljplan för kv. Kojan m.m. inom stadsdelen Stadshagen på Kungsholmen, Dp 2000-05724-54, antas.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendets beredning

Stadsbyggnadsnämnden godkände i januari 2002 ett program för Nordvästra Kungsholmen och därefter uppdrogs åt stadsbyggnadskontoret att gå vidare med planläggning av kv. Kojan. Förslaget var ute på remiss och plansamråd under år 2002 och redovisades för stadsbyggnadsnämnden i april 2003. Nämnden beslutade då att planen skulle ställas ut i enlighet med kontorets förslag. Utställningen ägde rum i december 2004.

Sammanfattning

Området ingår i stadsutvecklingsområdet Nordvästra Kungsholmen och planförslaget omfattar 1 200 lägenheter i nio bostadskvarter. Genomsnittshöjden på kvarteren är cirka sju våningar förutom ett punkthus vid Ulvsundasjön som är 23 våningar högt. I bottenvåningarna inryms publika lokaler. Genomförandet av planen förutsätter att asfaltsverket omlokaliseras. Ärendet om asfaltsverket redovisas separat.

Bilaga 1 Planbeskrivning

Bilaga 2 Genomförandebeskrivning

Bilaga 3 Illustrationer

Bilaga 4 Remiss- och samrådsredogörelse

Bilaga 5 Plankarta

Mina synpunkter

Jag anser att den föreslagna detaljplanen för kv. Kojan på Kungsholmen medför ett välkommet tillskott av bostäder i Stockholm och de byggs i ett mycket attraktivt område med närhet till vatten, grönska och innerstadens puls.

Det behöver byggas många bostäder i Stockholm, både hyresrätter och bostadsrätter, under de kommande åren för att Stockholms attraktivitet ska bibehållas och ökas. Det är synnerligen viktigt att ur tillväxtperspektiv öka bostadsproduktionen. Utan bostäder är Stockholm mindre attraktivt för nyetableringar av företag. Bra bostäder och boendemiljöer bidrar till en långsiktigt hållbar utveckling av staden. Miljöfrågorna är därför en integrerad del av den fortsatta planeringen av området och erfarenheter från Hammarby Sjöstad tas tillvara.

Området är en naturlig fortsättning på innerstadens kvartersstruktur, hushöjder och levande gatuliv. Den höga exploateringen förutsätter att staden arbetar för att få ett levande offentligt rum där barn och vuxna kan få utrymme. Med en tät kvartersstruktur är det särskilt viktigt att staden redan från början planerar in gröna miljöer och kvalitativa områden där stadsdelens gamla och nya invånare kan mötas och umgås. Därför är det positivt att detaljplanen rymmer dels Nelly Sachs Park, dels ett grönstråk utmed Ulvsundasjön som för tankarna till Norr Mälarstrand. I närheten ligger den planerade Kristinebergsparken som kommer att bli en ny oas för stockholmarna. I parken kommer det att finnas gott om utrymme för spännande lek och rekreation för spontanidrott. Kristinebergs idrottsplats kommer att uppgraderas med konstgräs. Jag anser att det är viktigt att staden i det fortsatta planeringsarbetet tar hänsyn till barnen och utnyttjar möjligheten att skapa spännande miljöer för barn och ungdomar.

Närheten till Essingeleden innebär högre krav vad gäller byggteknik för att minska bullret inomhus. Alla bostäder får tillgång till en tyst sida.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin, Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. i huvudsak bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anföra följande.

Kvarterstrukturen bör gälla fullt ut i området. Det innebär att kvarteren Hänryckningen, Fågnaden och Fröjden också sluts. Fördelen med detta är att man ökar antalet bostäder i området samtidigt som gårdarna blir säkrare för barn att vistas på.

Det är lätt att göra om samma misstag som gjordes och fortfarande görs i Hammarby Sjöstad – d v s tro att många av de som flyttar till området inte kommer att ha bil. Det kommer att behövas ett parkeringsstal på 1,0 för att få en fungerande levnadssituation för de boende i området.

Planprocessen försenas med sex månader på grund av majoritetens byråkratisering genom att detaljplaneärenden ska upp för beslut i Kommunfullmäktige.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Miljöpartiet är positivt till byggnation av kvarteret Kojan, men anser att byggnaden Eden har fått alltför stora proportioner. I stadens grönmarskarta utpekas den här platsen som en av stadsdelens gröna oaser. Byggnaden behöver begränsas både ytmässigt och i höjdded, eftersom nuvarande förslag innebär att höga naturvärden kommer att försvinna i en redan tätbebyggd stadsdel.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Förslag till detaljplan för kv. Kojan m.m. inom stadsdelen Stadshagen på Kungsholmen, Dp 2000-05724-54, antas.

Stockholm den 16 mars 2005

På kommunstyrelsens vägnar:
A N N I K A B I L L S T R Ö M

Kersti Py Börjeson

Kerstin Tillkvist

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 24 februari 2005 att godkänna förslaget till detaljplan för kvarteret Kojan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, 2000-05724-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

Reservation anfördes av vice ordföranden *Lotta Edholm* (fp), *Katariina Güven* (fp), *Mats G. Nilsson* (m), *Ingvar Snees* (m) och *Anna König* (m) enligt följande.

Kvartersstrukturen bör gälla fullt ut i området. Det innebär att kvarteren Hänryckningen, Fågnaden och Fröjden också sluts. Fördelen med detta är att man ökar antalet bostäder i området samtidigt som gårdarna blir säkrare för barn att vistas på.

Det är lätt att göra om samma misstag som gjordes och fortfarande görs i Hammarby Sjöstad – d v s tro att många av de som flyttar till området inte kommer att ha bil. Det kommer att behövas ett parkeringsstal på 1,0 för att få en fungerande levnadssituation för de boende i området.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att

- godkänna förslag till detaljplan i enlighet med kontorets förslag i allt, förutom med avseende på kvarteret Eden,
- återremittera den del som avser kvarteret Eden, samt vidare anföra följande:

Byggnaden i detta kvarter förstör alldeles för mycket av det som i stadens grönmarskarta utpekats som en "grön oas" i stadsdelen, Hornsbergsparken eller blivande Nelly Sachs park. Stora ekar, tallar och lindar försvinner i en nu snart mycket tätt bebyggd stadsdel. Byggnaden behöver begränsas i utbredning och höjdded, då den även blir alltför dominerande i höjdhänseende.

Nämnden önskar se en erfarenhetsåterföring från Hammarby sjöstadsprojektet för att även här bygga ett område med goda miljölösningar. Låg energiförbrukning, god kollektivtrafikförsörjning (helst spårbunden) och bra materialval är önskvärda.

I övrigt finner nämnden att området blir ett mycket bra och välkommet tillskott i Stockholms utveckling.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 7 februari 2005 har följande lydelse.

och ett omledningsvägnät måste tecknas med staden innan detaljplanen antas. De tre byggherrarna anser att kvartersmarken i gränderna mellan deras kvarter ska vara allmän platsmark. Synpunkterna från de boende visar framförallt på en önskan om fler parkeringsplatser i området

Inkomna synpunkter under utställningstiden har inte föranlett någon ändring av planförslaget.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Planområdet ingår i Program för Nordvästra Kungsholmen, Dp 1999-08608-53, som innebär en utbyggnad med ca 3500 lägenheter, 150 000 kvm kontor och servicelokaler inom stadsdelarna Stadshagen och Kristineberg. Programmet, som godkändes i stadsbyggnadsnämnden i januari 2002, innefattar föreliggande detaljplan för kvarteret Kojan. JM äger Kojan 11 och staden äger resterande kvarters-, gatu- och parkmark inom planområdet.

Samrådsförslaget S-Dp 2000-05724-54

Ett förslag till detaljplan för kv Kojan mm har varit ute på remiss och plansamråd under 2002. Samrådsförslaget innebar att förverkliga stadsbyggnadsvisionen att bygga ut stadsdelen med innerstadens kvartersstruktur och hushöjder. Målet var att skapa ett nytt högklassigt område med en blandning av bostäder, verksamheter och ett levande gatuliv. Förslaget redovisade nio kvarter med sexvåningshus och en indragen takvåning och sjuvåningshus med en indragen takvåning mot Hornsbergs Strand och Lindhagensgatan. Två alternativ redovisades, dels ett med ett höghus i 22 våningar i slutet på Lindhagensgatan, dels ett utan höghus. 1100-1200 lägenheter inrymdes i området. Den höga exploateringen som kan jämföras med Vasastaden och Södra stationsområdet förutsätter en satsning på det offentliga rummet.

Stranden mot Ulvsundasjön föreslogs fyllas ut för att rymma en kontinuerlig strandgata, Hornsbergs Strand, utmed vilken bebyggelsen bildar en tydlig stadsfront mot vattnet. Utanför Hornsbergs Strand redovisades en strandpark och en kajparter. Bostadshusen har angöring direkt från gatorna och parkering för ca 800 bilar i garage under respektive kvarter.

I planområdet finns ett asfaltverk och en grusdepå med tillhörande kaj- och lossningsanläggningar. Dessa verksamheter får ny lokalisering i Stockholm och befintlig bebyggelse inom planområdet rivs och marken miljösaneras. Asfaltverket flyttas till kv

Drivremmen i Västberga. Ny detaljplan för detta asfaltverk behandlas i stadsbyggnadsnämnden för godkännande den 10 februari.2005.

Sammanfattning av inkomna synpunkter under plansamrådet

Länsstyrelsen värnade om Essingeleden som primär transportled för farligt gods. Störningar och risker vid samlokalisering av verksamheter och bostäder måste klaras ut. Planläggningen får inte medverka till att någon miljökvalitetsnorm överskrids. Vägverket ansåg att en riskanalys ska utföras för de bostäder som ligger närmast Essingeleden. Biovitrum ansåg att bostäder längs Lindhagensgatan begränsar företagets möjligheter att utvidga sin verksamhet i Hornsberg. Stadsmuseinämnden ansåg att det ur kulturhistorisk synpunkt är oacceptabelt att ta en del av Ulvsundasjöns vattenspegel i anspråk. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansåg att parkeringstalet bör begränsas till 0,5 bilplatser per lägenhet och att långsiktigt hållbara transportfunktioner bör utredas och redovisas. Biovitrum, näringslivsnämnden, Svensk Handel Region Stockholm och deltagare på plansamrådsmötet ansåg att parkeringstalet ska höjas. Skönhetsrådet ansåg att torget är mycket välgörande i den täta stadsdelen men ansåg inte att det är självklart att det höga huset blir ett tillskott i området. Önskemål om ett större parkrum i Hornsbergsparken framfördes. Handikapprådet ansåg att de i planen angivna bredderna på trottoarerna är för snålt tilltagna. Några boende föreslog en bro som en förlängning av Nordenflychtsvägen över till Solnasidan och ansåg att det blir positivt med färjetrafik till området. En person ifrågasatte bebyggelse i Hornsbergsparken. JM vill att en större andel av parken ska bebyggas.

Bearbetning av samrådsförslaget inför utställning

I april 2003 redovisades inkomna synpunkter och stadsbyggnadsnämnden gav direktiv inför utställning. Alternativet med höghus i kombination med ett torg valdes för fortsatt arbete. Strandparken och kajparterren har bearbetats för att minska utfyllnader i vattnet. Nordenflychtsvägen har öppnats för genomgående trafik och Hornsbergs strand får en nedtonad funktion och minskad körbana. Gångbanelbredderna har setts över så att de uppfyller kraven på tillgänglighet och kan ge plats åt uteserveringar i soligt väderstreck. En genomförd riskanalys visar att Biovitrums verksamhet inte utgör något hinder för att bygga bostäder utmed Lindhagensgatan.

Under arbetets gång har en intensiv diskussion ägt rum med byggherrarna vilket lett fram till minskad indragning av takvåningar, framför allt mot gårdarna, och en ökning av hushöjden med ungefär en våning för kv Eden. Ett stort antal utanpålig-gande balkonger mot gatorna har också tillkommit. I gengäld har det tillkommit tio portiker mellan de slutna gårdarna och gatorna liksom två våningar höga hörnavskärningar i gatukorsningarna mot Hornsbergs Strand.

Stadsbyggnadsvisionen om en utbyggnad av innerstadens "stenstad" i modern tappning ska vidareutvecklas i ett kvalitetsprogram, som staden utarbetar tillsammans med byggherrar och arkitekter och som kommer att redovisas för stadsbyggnadsnämnden.

DET UTSTÄLLDA PLANFÖRSLAGET DP 2000-05724-54

Planförslaget har ställts ut i huvudsak i enlighet med det utremitterade förslaget med ovan redovisade bearbetningar.

Utställning och inkomna yttranden

Detaljplanen har varit utställd från och med den 29 november till den 22 december 2004. Skrivelser har inkommit från länsstyrelsen, vägverket, Stokab, Telia-Sonera, en gemensam skrivelse från tre byggherrar, Brf Mälarstrand 3 och bo-ende på Kristinebergs Strand 7.

Länsstyrelsen

Området är bullerutsatt. Planbestämmelser lägger fast att bostadsbebyggelsen ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dB(A) ekvivalentnivå (frifältsvärde) utanför fönster. Det är en godtagbar avvikel-se från de av regering och riksdag uppställda riktvärdena. Det kan ifrågasättas om avstegsfallet klaras i verkligheten och inte enbart "på pappret".

Med små kvarter och många redovisade smålägenheter i hörnlägen har många lägenheter kommit att orienteras mot gatusidan, med beräknade bullervärden som ligger över och kring riktvärdena. Planbestämmelserna kan behöva kompletteras så att enkelsidiga lägenheter inte tillåts mot vissa gator. Tekniska lösningar med stora inglasningar av balkonger (minst 2/3), speciella bullerfällor m.m. bör utnytt-jas sparsamt och effekterna kontrolleras. Mot gårdssidan är de ekvivalenta buller-nivåerna högre än 55 dB(A) utanför några lägenheter. Den bullerutsatta miljön bör kompenseras med en så ostörd gårdssida som möjligt. Höghuset saknar gårdssida. Då Nelly Sachs park har stor betydelse för utevistelse i det högexploaterade områ-det bör den betraktas som uteplats, vad gäller krav på ljudnivåer. Buller från verk-samheter (fläktbuller och processer samt buller från lastning och lossning m.m.) behöver åtgärdas.

Staden ska i samverkan med vägverket se till att möjligheterna till omledning av trafik från Essingeleden kan ordnas.

Vägverket

Essingeleden är klassad som riksintresse och är av stor regional betydelse för trafiken i Stockholm. Vid planerade och oplanerade avstängningar måste trafiken hänvisas till ett alternativt vägnät. Inskränkningar på Essingeleden blir särskilt problematiskt då det

saknas bra alternativ för att kunna leda om trafiken. Staden medverkar till trafikökning genom försöket med trängselskatter. Byggnationer i ledens närhet får inte medföra påverkan för ledens funktion. Staden har gjort bedömningen att lokalisering av en ny bostadsbebyggelse kan ske i ett bullerstört område. Eftersom kommunerna har planeringsansvar har de också ansvar för att ljudnivåerna blir acceptabla i de fall där man bygger nära befintliga vägar. Med Boverkets rekommendationer "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" som utgångspunkt framgår att föreslagen bebyggelse bör utredas ytterligare. Vägverket anser att ett avtal ska tecknas med staden innan detaljplan antas som ska reglera ansvar och kostnader i samband med planens genomförande.

Tre byggherrar i gemensam skrivelse

De tre byggherrarna framför i en gemensam skrivelse att planbestämmelsen för gränderna mellan kv Fröjden, Fägnaden och Hänryckningen bör ändras från kvartersmark till allmän platsmark eller att staden på annat sätt tar ansvar för gränderna. Övriga kvarter har fri angöring fram till sina fasader. Byggherrarna tycker det är ologiskt att detta inte skall gälla för de aktuella gränderna. Om kostnaden ändå måste bäras av deras hyresgäster/köpare vill de ha en enkel utformning lika förlängningen ner mot Hornsbergs Strand.

Brf Mälarstrand 3

Staden bör eftersträva en enhetlig arkitektur längs hela den gata som kommer att övergå i nuvarande Kristinebergs Strand. Ett höghus vid Moa Martinssons Torg på 24 våningar kommer att avvika från övrig bebyggelse och kan vare sig anses tillhöra den nuvarande bebyggelsen vid stranden eller den stenstad som staden säger sig eftersträva. Höghuset kommer att störa bilden av den nya stadsdelen och utsikten åt detta håll. Höjden på denna byggnad bör anpassas till området i övrigt.

I detaljplanen anges att ingen boendeparkering skall finnas på gatorna. Det inne-bär att Kristinebergs Strand får ta en stor del av markparkering från kv Kojan. Den nya bebyggelsen och andra tillkommande områden kommer att ge ökad trafik och större belastning i bostadsrättsföreningens område. Det är en utveckling som föreningen motsätter sig, speciellt som området byggdes och projekterades med en miljöprofil. Kv Kojan måste kompletteras med besöksparkering som anpassas till områdets höga exploatering. Kristinebergsparkens färdigställande får inte skiljas från Kv Kojan utan bör färdigställas samtidigt eller helst före.

Boende på Kristinebergs Strand 7

Förändringar av planens utformning föreslås. T ex - Undvik att placera byggnaderna så tätt och undvik fönsterplaceringar mitt emot varandra. - Fyll inte ut i Ulvsundasjön och ersätt inte vattenytan med en trafikerad gata och täta husfasader. - Ordna transporter till och från byggnaderna via säckgator för då kan husfasaderna växa upp från lummig grönska och vid en vacker strandpark. Serveringar kan placeras i

strandparken och i de lägsta planen i bostadshusen. - Om Nelly Sachs Park knyts ihop med strandparken via en gångbro över Franzéngatan så ökas dess attraktionskraft. Genom en liten försänkning av Franzéngatan åstad-kommes tillräcklig höjd för bussar och lastbilar att passera under bron. - Låt en av busslinjerna gå till Elersvägen, så kan kollektivtrafiken för boende på Kristine-bergs Strand få en bättre lösning. - Parkeringskvoten 0,7 bilplatser per lägenhet är för liten. Höj kvoten och se till att det finns bilplatser för gäster och för besökande till strandpromenaden och Kristinebergs Idrottsplats. - Staden bör ge möjlighet att utnyttja sjövärme eller solstrålning och inte bara gynna sitt eget energibolag.

STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret föreslår en tät bebyggelse i ett centralt läge i Stockholm medveten om de svårigheter detta för med sig. Här har avvägningar gjorts mellan olika intressen samt för- och nackdelar med en tät bebyggelse i detta område.

Staden (genom gatu- och fastighetskontoret) kommer i samråd med vägverket förlänga bullerskärmen på Essingeleden. Frågan om omledningsvägnät för Essingeleden beräknas lösas under våren. Detaljplanen innebär inget hinder för detta.

När det gäller skrivelsen från byggherrarna så kan staden gå dem tillmötes då det gäller en enklare utformning av kvartersmarken mellan husen. Flertalet av övriga synpunkter och förslag, som de boende framfört diskuterades ingående under plansamrådet. Många olika åsikter framfördes då liksom nu. Kontoret bedömer att det planförslag, som efter bearbetning ställdes ut, har bred acceptans bland en majoritet av boende.

Sammanfattningsvis anser kontoret att inkomna synpunkter under utställningsskedet inte föranleder några ändringar planförslaget.

TRAFIKBULLER

Riksdagen angav i mars 1997 riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder. I beslutet ingick att riktvärdena inte skulle vara rättsligt bindande utan vägledande för bedömningar och att om riktvärdena är svåra att uppfylla bör inomhusvärdena prioriteras. För att underlätta tillämpningen vid planering har staden och länsstyrelsen år 2000 utarbetat ett kvalitetsmål för trafikbuller samt två avstegsfall (A och B).

Kv Kojans centrala läge innebär att avstegsfall B bör kunna tillämpas. Detta kan sammanfattas till följande:

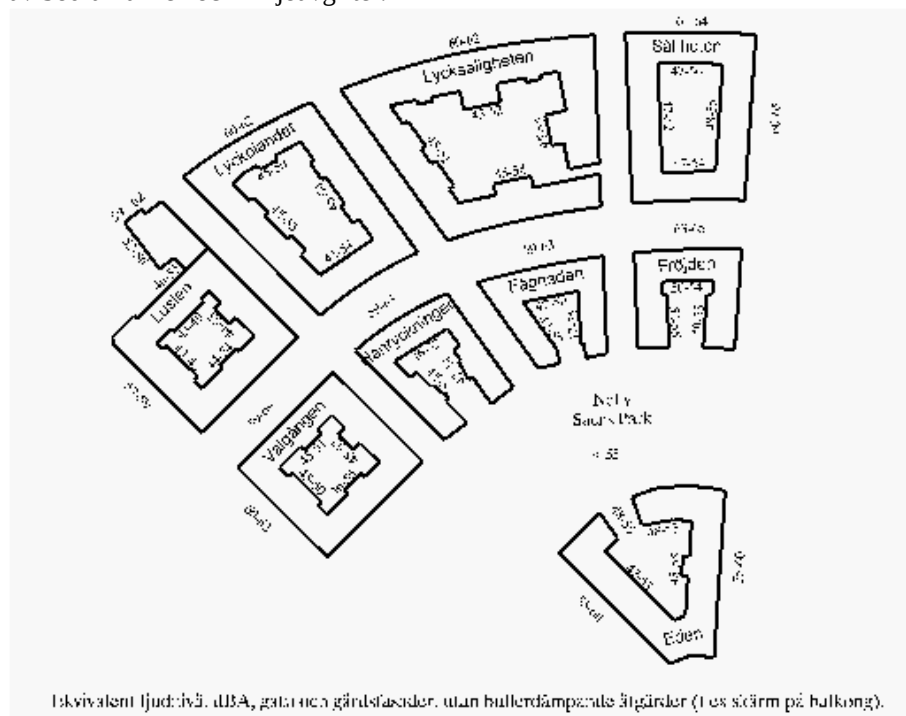
Högst 30 dB (A) ekvivalent ljudnivå och 45 dBA maximal ljudnivå (kl 19-07) inomhus. Samtliga lägenheter skall ha tillgång till tyst sida om högst 55 dB (A) för minst hälften av boningsrummen och tyst uteplats om högst 55 dB (A).

Boverket fick i december 2003 ett uppdrag av regeringen att utarbeta ett fördjupat underlag för tillämpningen av riktvärdena. I en rapport till regeringen i november 2004 redovisar de ett antal rekommendationer som kan tolkas på flera sätt. Planförslaget för

kv Kojan enligt nedan ryms enligt stadsbyggnadskontorets tolkning inom Boverkets förslag till rekommendationer.

Stadsbyggnadskontoret anser att bostadsprojekt alltid bör planeras som en sammanvägning av olika intressen till en bra helhetslösning. Utgångspunkten är stadens strategi för en långsiktig hållbar utveckling och ett helhetsperspektiv på människors livskvalitet och hälsa. Ur hälsosynpunkt är det avgörande att inomhusriktvärdena alltid måste klaras vid nybyggande.

För den aktuella detaljplanen för kv Kojan innebär det en ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad enligt nedanstående karta. Angivna värden gäller utan t ex skärmande åtgärder på balkonger. De angivna värdena förutsätter att sedvanliga bullerskydd sätts upp på Essingeleden (befintligt bullerskydd förlängs söderut till kv Paradiset). Den trafikvolym som utgör underlag för dessa bullerberäkningar gäller för år 2009, då bebyggelsen är klar och innefattar trafikökningar på Essingeleden till följd av Södra Länken och miljöavgifter.



Bostäderna inom planområdet får tillgång till tyst sida (? 55 dB(A)) och tyst uteplats (? 55 dB(A)), med undantag enstaka lägenheter i kv Sällheten och Lusten (höghuset). För dessa lägenheter måste vissa bulleravskärmande åtgärder vidtas såsom bulleravskärmande vädringsfönster, burspråk, glasskärmar på delar av balkonger eller utskjutande takfot. Eventuellt kan även omprojektering av berörda lägenheter behövas. Detta kommer att bevakas och prövas vid bygglovgivningar.

Inomhusvärdet på 30 dB (A) och 45 dBA maximal ljudnivå (kl 19-07) kan klaras i samtliga lägenheter.

Sammanfattningsvis anser stadsbyggnadskontoret ur ett helhetsperspektiv på människors livskvalitet och hälsa att detaljplanen är acceptabel ur bullersynpunkt.

Övriga miljökonsekvenser

Industri- och hamnverksamhet, som har präglat stadsdelen, kommer att försvinna då kvarteret förvandlas till ett bostads- och kontorsområde. Det är miljömässigt fördelaktigt att nybebyggelse av bostäder och arbetsplaster sker på redan ianspråktagen mark i ett centralt läge där befintlig infrastruktur kan tas tillvara.

Miljökvalitetsnormerna för både partiklar och kvävedioxid uppfylls. Biltrafiken ökar men andelen tunga transporter minskar, eftersom flera industrier flyttar och gatunätet utformas så att tunga transporter endast tillåts på vissa gator. Nya gång- och cykelvägar förbättrar gång- och cykeltrafikanternas framkomlighet.

Sanering av marken kommer att ske i samband med schaktning för husgrunder och gator. En åtgärdsplan för hur marken ska saneras utformas i samråd med miljöförvaltningen. Bottensedimenten i Ulvsundasjön har analyserats och resultaten visar att det huvudsakligen inte behövs några särskilda åtgärder ur risksynpunkt. Utfyllnaden i vattnet är vattenverksamhet, som prövas enligt 11 kap Miljöbalken (vattendom). En större del av ledningsnätet kommer att bytas ut mot duplicerade system, vilket minskar risken för bräddning av spillvatten till Ulvsundasjön.

Den nya strandparken med strandpromenad och kajparter vid Hornsbergs Strand är ett tillskott för den gröna miljön. Strandpromenaden ansluter till promenadstråket runt Kungsholmen som kan fullföljas. Hornsbergsparken (blivande Nelly Sachs Park) minskar men de centrala delarna av parken är kvar och rustas upp. Stora ekar, tallar och lindar försvinner men kompenseras genom nyplantering vid upprustningen av parkmarken.

Tillgänglighet

Nivåskillnaden inom området är stor, nästan 15 meter. Lutningarna på några av gatorna är större än vad som är önskvärt. Alla entréer kan dock angöras med bil. Fastighetsägaren har ansvar för att tillgängligheten inom byggnaden för funktionshindrade blir god.

Ekonomi

JM AB genom HB Kojan Fastighetsförvaltning äger Kojan 11 och staden äger Kojan 7 samt all gatu- samt parkmark. I samband med genomförandet kommer planområdet att delas upp i ett antal fastigheter för de olika blivande byggherrarna som stämmer överens med gjorda markanvisningar och detaljplanen. Kostnaderna för byggandet av gator och allmänna ytor ska betalas av staden och JM. Stadens intäkter kommer från

försäljning av mark till Riksbyggen och SBC samt tomträttsupplåtelseerna till övriga byggherrar. Kostnaderna överstiger intäkterna för staden beroende på bl a utfyllnaden för strandsparken men underskottet är rimligt.

Utöver de rena exploateringskostnaderna kommer staden få ökade kostnader för drift och skötsel av gator och parker samt förvärv av bostadsrätter (alternativt hyra) för förskola och för gruppbofästader samt drift av dessa.

Tidplan

Beslut om vattendom beräknas till våren 2005. Avsikten är att påbörja utfyllnaden i Ulvsundasjön 2005, att gatorna byggs 2005-08, att första bostadskvarteret, kv Eden, påbörjas 2005 och att därefter kvarteren byggs vartefter med en början utmed Nordenflychtsvägen. Successiv inflyttning kan ske från år 2007 och framåt. I och med att kvalitetsprogrammet utarbetas av byggherrarna i samarbete med staden kan bygglov tas på delegation.

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att nämnden godkänner detaljplaneförslaget Dp 2000-05724-54 och för planen vidare till kommunfullmäktige för antagande.

Bilaga 1

INNERSTADSAVDELNINGEN

CHARLOTTE HOLST 2004-11-10 DP 2000-05724-54

Tfn: 508 27 318

Detaljplan för

Kv Kojan mm

(vid Hornsbergs Strand)

inom stadsdelarna Stadshagen och Kristineberg

i Stockholm

Dp 2000-05724-54

PLANHANDLINGAR

Planhandlingarna utgörs av plankarta med bestämmelser, denna planbeskrivning, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och kvalitetsprogram.

PLANENS SYFTE

Detaljplanens huvudsakliga syfte är att föra över mark för hamnområde, kontor, industri och tekniska anläggningar till mark för bostäder, lokaler, gata och park.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Gällande detaljplaner

Gällande detaljplaner, Pl 1463 fastställd 1934, Pl 6338 fastställd 1966, Pl 6734 fastställd 1967, Pl 7004 fastställd 1968, Pl 8303 fastställd 1985, Dp 92017 fastställd 1998 anger mark för vattenområde, hamn, kontor, handel, industri, tekniska anläggningar, natur, motorväg, gata och park

Stockholms översiktsplan

I Stockholms översiktsplan anges området som ett stadsutvecklingsområde där en successiv komplettering med bostäder och arbetsplatser ska ske när nuvarande verksamheter flyttar eller upphör.

Program för nordvästra Kungsholmen, NVK, (Dp 1999-08608-53)

Ett program för nordvästra Kungsholmen gällande utbyggnad, upprustning och förädling av stadsdelen beslutades i stadsbyggnadsnämnden i januari 2002. Arbetet redovisar områdets framtid med avseende på stadsbild, bostäder, arbetsplatser, service, trafik, grönska, miljö, kultur och fritidsverksamhet. En stadsbilds-mässig samverkan är viktig. I programmet ingår kvarteret Kojan mm som ett av de områden som föreslås planläggas för nya bostäder och lokaler.

NUVARANDE FÖRHÅLLANDEN

Planområde

Detaljplaneområdet omfattar kvarteret Kojan med intilliggande hamnområde och vattenområde i Ulvsundasjön. Även intilliggande gator och parkmark ingår. Inom kvarteret finns på fastigheten Kojan 7 ett asfaltverk. En del av Essingeleden passerar över planområdet. Planområdet sträcker sig österut fram till Ekelunds-bron. Områdets södra del utgörs av ett naturområde, Hornsbergsparken, med bergknallar och träd.

Området gränsar i öster till Ekelundsbron och kvarteret Paradiset på andra sidan Nordenflychtsvägen i sydväst till kvarteren Lyckan och på andra sidan Lindhagensgatan ligger kvarteret Hornsberg. Planområdets sträckning utmed Ulvsundasjön går från Elersvägen i väster ända fram till Ekelundsbron i öster.

JM äger fastigheten Kojan 11 och staden äger fastigheten Kojan 7 och all gatu- och parkmark.

Bebyggelse och verksamheter kring planområdet är i öster i kvarteret Paradiset småindustri och tryckerier, i sydväst i kvarteret Lyckan, kontor och i kvarteret Hornsberg bedriver Biovitrum sitt forskningsinriktade bioteknikföretag.

Geologiska förhållanden

Marknivån inom planområdet ligger på +2,5 till +18,0 meter över havet. Marken består av lera och fyllnadsmassor samt berg i dagen eller nära markytan. Inom lerområdet varierar jorddjupet mellan 1 - 7 meter. Största djupet är ut mot Ulvsundasjön. Detaljplanen innebär att en strandgata och en strandpark samt delar av bebyggelsen ska anläggas på utfylld mark i Ulvsundasjön.

Grönstruktur

Hornsbergsparken utgörs av en bergspark med hållmark. Träden är huvudsakligen lind, ask, lönn, alm, ek och tallar. Buskskiktet är glest men artrikt. Trädskiktet och buskskiktet har stor betydelse för fågelliv och insekter.

Det finns också ett mindre grönområde i planområdets nordöstliga hörn vid brofästet. Här har unga ädellövträd etablerat sig bland snår av ros, syren och hallon. Invid Ulvsundasjön häckar silltruten.

Trafik och miljö

Området berörs idag av trafikbuller från Essingeleden och lokalgatorna (Nordenflychtsvägen, Hornsbergsvägen och Lindhagensgatan). Alla har en stor mängd tung trafik och genomfartstrafik. Inom området finns flera verksamheter som genererar tung trafik, bland annat asfaltverket, materielförråd och grushantering. Trafiken inom området ger idag 60-65 dBA ekvivalentnivå vid vägkant. Essinge-leden ger ca 60 dBA i marknivå i nordöstra delen av kv Kojan. Ljudnivån ökar här med höjden över marken på grund av minskad skärmning från Essingeleden. I resten av kvarteret avtar ljudnivån med höjden över marknivån på grund av ökat avstånd från gatan.

Buller från verksamheter

Verksamheterna i och kring kv Kojan och asfaltverket orsakar trafikbuller och fläktbuller. Dominerande källa är asfaltverket som ger 55-65 dBA från ca kl 04 på morgonen (ibland även kvällar och nätter). Störningsrisken medför att verksamheten vid asfaltverket måste upphöra före första inflyttning i bostäderna. Detta ska säkerställas i avtal före planens antagande enligt genomförandebeskrivningen. Fläktbuller från de omgivande kvarteren Hornsberg, Lyckan och Paradiset ger idag ca 48-53 dBA i marknivå under hela dygnet inom kv Kojan.

Kommunikationer

Till Stadshagens tunnelbanestation, Kristinebergs tunnelbanestation samt närmaste busshållplats är det ca 400 meters gångavstånd.

DETALJPLAN Dp 2000-05724-54

Allmänt om planförslaget

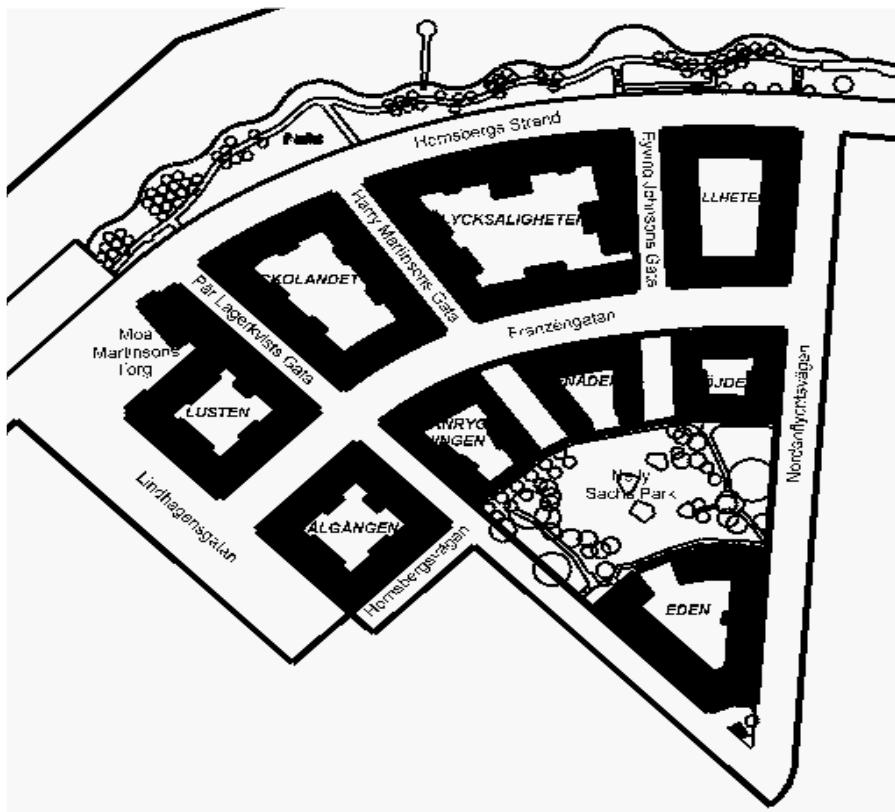
Asfaltverket får ny lokalisering utanför Stockholms innerstad och befintlig bebyggelse inom planområdet rivs för att ge plats åt nio bostadskvarter. Den föreslagna bebyggelsen utgör en fortsättning av utbyggnaden på västra Kungsholmen med samma

kvartersstruktur och hushöjder. Avsikten är att bygga ut stenstaden i modern tappning som speglar 2000- talet. Målet är en varierad arkitektur och en blandning av bostäder och verksamheter. Gaturummen utformas tydligt och med publika lokaler i entréplanet för att ge liv åt gatumiljön, företrädesvis mot de större gatorna. De privata bostadsgårdarna ges en mer varierad utformning.

Nio nya bostadskvarter

Den nya bebyggelsen föreslås bli ett nytt högklassigt bostadsområde med utsikt över Ulvsundasjön. Det är JM, Riksbyggen, Familjebostäder, Einar Mattson, SBC och Botrygg, som avser bebygga området. Allmän gatu- och parkmark nyanläggs av staden. Detta gäller även de två torgen och kajparterren.

Stranden mot Ulvsundasjön fylls ut för att rymma en kontinuerlig strandgata, Hornsbergs Strand, utmed vilken bebyggelsen bildar en tydlig stadsfront. Utanför Hornsbergs Strand anläggs en strandpark med strandpromenad. Franzéngatan, som kommer att få busstrafik, förlängs västerut och mynnar i Lindhagensgatan. Kvarteren mellan Hornsbergs Strand och Franzéngatan sammanbinds av smalare gator. Kvarteren närmast den nya parken, Nelly Sachs Park (f.d. Hornsbergsparken), ansluter direkt till parkmiljön. Nordenflychtsvägen förlängs norrut och mynnar i Hornsbergs Strand. Den nya gatudragningen, Pär Lagerkvists Gata, omedelbart öster om kv Lyckan föreslås också föras ner till Hornsbergs Strand.



Nio nya bostadskvarter och två parker

Bebyggelsens utformning

Bostadshus

Planförslaget medger byggande av ca 1200 nya lägenheter (ca 120 000 kvm våningsyta ovan mark) i nio kvarter. Husen byggs i sex våningar med en indragen sjunde våning och mot Hornsbergs Strand och Lindhagensgatan en våning högre. Indragningen ska vara minst 1,10 meter från fasad. Den översta indragna våningen får byggas ut till fasad upp till 30 % av fasadens längd. Mot gårdarna ges större frihet i utformningen och vad gäller indragning av takvåningen. Bottenvåningarna byggs med en högre takhöjd för att lokaler för handel och kontor ska kunna inrymmas. Husen ska ges en stadsmässig gatusida där balkonger begränsas och en mer varierad gårdsida med balkonger och utbyggnader.

Två förskolor med fyra avdelningar vardera föreslås byggas invid Nelly Sachs Park, den ena i kv Fröjden och den andra i kv Eden. Fyra gruppbestäder innehållande vardera fem lägenheter ska också inrymmas i planområdets bebyggelse. Tekniska utrymmen förläggs i takvåningarna eller under mark.

Bostadsgårdar

Bostadsgårdarna ska vara fria från fordonstrafik och parkering och planeras med träd, buskar och gräsytor och utrustas med lekplatser och sittplatser.

Höghus och Moa Martinsons Torg

I det nordvästra kvarteret byggs ett höghus i 24 våningar och ett torg, Moa Martinsons Torg. Höghuset förses med plant tak eller lutande dolt bakom upphöjd tak-list. Torget ska vara bilfritt och får ej upplåtas för parkering eller byggnader, t ex kiosker. Endast framkörning till entréer utmed torgets södra sida medges. De två nedersta våningarna, som vetter mot torget, föreslås inrymma föreningslokaler, stadsdelsbibliotek, konstgallerier och restaurang.

Lokaler

Utmed Franzégatans norra sida och Lindhagensgatan ska lokaler inrymmas i bottenvåningarna för verksamheter, t ex restauranger, butiker, service, föreningslokaler.

Även mot övriga gator bör lokaler kunna inrymmas. Takhöjden i bottenvåningen bör därför ges en takhöjd på minst 3,0 meter där så är möjligt.

Särskilda utformningskrav

Området får en hög exploatering, som motsvarar Vasastans tätaste delar och Södra Stationsområdet. Gator och gårdar får sol endast korta tider på året. Därför blir indirekt solbelysning via fasader viktig. Det är också av största vikt att utbyggnader och balkonger begränsas i höjd och utbredning och så att inte ljuset i lägenheterna minskar ytterligare. Öppningar och portiker till gårdarna är en förutsättning för att de inte ska ge en instängd känsla. Begränsningar av utskjutande burspråk och balkonger är nödvändigt för att inte gaturummen ska upplevas som alltför trånga.

Balkonger och burspråk

Hög exploatering och trånga mått mot både gator och gårdar innebär begränsningar vid utformningen av balkonger och burspråk som anpassas efter förhållandena i olika lägen. Se tabell sid 6. Om möjligt bör de dras in från fasadliv. I flertalet fall kan dock balkonger ordnas åtminstone delvis utskjutande utanför fasadliv även vid trånga gator förutsatt att de får en lämplig gruppering och koppling till eventuella burspråk. Allmänt gäller att antalet och längd på balkonger mot gata ej bör uppta större yta än att fasadens vägg/muryta framträder och att balkongerna ej dominerar fasaderna mot gatorna. Utskjutande balkonger mot gata får ej glasas in, undantaget se stycket Miljökonsekvenser sid.8.

Tabell 1. Följande avses gälla för utformning av balkonger och burspråk

Generellt	
1.1	<u>Vid bostadsgårdar.</u> Balkonger och burspråk får skjuta ut utanför angiven byggrätt. Balkonger får glasas in.
1.2	<u>Vid gator, torg och parker.</u> Burspråk begränsas till högst 0,70 meter utskjutande från fasadliv. Undantag enligt nedan vid Hornsbergs Strand, Franzéngatans norra sida samt höghuset.
1.3	<u>Vid 12-metersgator och Nelly Sachs Park.</u> Utskjutande balkonger tillåts men högst 0,70 meter utanför fasadliv.
Särskilda förhållanden	
2.1	<u>Vid Franzéngatans norra sida.</u> Balkonger får skjuta ut högst 1,40 meter från fasadliv och burspråk högst 1,0 meter.
2.2	<u>Vid Franzéngatans södra sida.</u> Balkonger får ej skjuta ut utanför fasadliv.
2.3	<u>Vid Hornsbergs Strand.</u> Balkonger får skjuta ut högst 1,60 meter från fasadliv och burspråk högst 1,0 meter.
2.4	<u>Vid de korta angoringsgatorna vid kv Hänryckningen, Fägnaden och Fröjden.</u> Balkonger får skjuta ut högst 1,40 meter från fasadliv.
2.5	<u>Höghuset.</u> Burspråk medges ej och balkonger får ej skjuta ut utanför fasadliv.
2.6	<u>Vid Moa Martinsons Torg och Lindhagensgatan.</u> Balkonger får ej skjuta ut utanför fasadliv.
2.7	<u>Mot Franzéngatan, Pär Lagerkvists Gata och Hornsbergsvägen för kv Lusten och Vålgången.</u> Om balkonger endast placeras i gatuhörn får de skjuta ut högst 1,40 meter från fasadliv, i annat fall gäller 0,70 meter.
2.8	<u>Kv Eden.</u> Balkonger och burspråk får skjuta ut högst 0,70 meter utanför fasadliv/byggrätt mot gata och park. Balkong som anordnas över hörn intill öppningen mellan gården och parken får skjuta ut högst 1,40 meter utanför fasadliv/byggrätt mot park. Snedställda (triangelformade) burspråk mot Nordenflychtsvägen får sticka ut högst 0,90 meter.

Gator

Området utformas som en innerstadsdel med gatuomgärdade kvarter. Franzén-gatan får en fortsättning, 19 meter bred, genom planområdet söder om nuvarande Hornsbergsvägen och förses med trädplantering utmed dess norra sida. Här kommer en busslinje att gå och hållplatser förläggs i centralt läge. Trafikmängden beräknas bli ca 3000 fordon / dygn. Hornsbergs Strand får en bredd på 15,5 meter med en dubbelriktad cykelbana utmed norra sidan och en fyra meter bred gång-bana på södra sidan för att ge plats för uteserveringar. Hornsbergs Strand ansluter i öster till

Ekelundsbron mot Solna. Gatans beräknade trafikflöde uppgår till ca 3500 fordon / dygn. Nordenflychtsvägen med ca 3000 fordon / dygn ges en bredd på 16 meter. På Lagerkvists Gata, Eyvind Johnssons Gata och Harry Martinsons Gata mellan Franzéngatan och Hornsbergs Strand får en bredd på 12 meter. För att få större öppenhet och bättre sikt i det tätbebyggda området byggs hörnavskär-ningar och portiker i kvarteren.

Kommunikationer

Två busslinjer kommer att trafikera Lindhagensgatan respektive Franzéngatan.

Parker

Norra och södra delen av Nelly Sachs Park bebyggs och omges av gator på västra och östra sidan. Parken rustas upp och bibehåller sin offentliga karaktär. Träd och befintlig växtlighet sparas. Parken förses med lekplatser, gångvägar, sittplatser och belysning. De två förskolorna som förläggs i bottenvåningen på bostadshus intill parken kan utnyttja densamma.

Stranden mot Ulvsundasjön fylls ut för att rymma en förlängning av Hornsbergs Strand och en strandpark med en strandpromenad. Denna förses med ny vegetation, sittplatser och belysning. Från stranden kan flytbryggor för rekreation. byggas ut. Strandpromenaden mynnar i väster vid Lindhagensgatan i en kajparterr som ska ge möjlighet för angöring av båtar.

Angöring och parkering

Bostadsentréerna nås direkt från gatorna. Parkering för ca 800 bilar, 0,7 platser per lägenhet, sker i underjordiska garage i kvarteren. Eftersom antalet bilplatser i garage är större än stadens parkeringstal, som är 0,55, anordnas ingen boendeparkering på gatumark. Gatorna kan därför användas för angöring, korttidsparkering och handikapplatser.

Infart till garagen sker för kv Lycksaligheten och kv Sällheten från Hornsbergs Strand, i övrigt från gatorna mellan husen. Angöringsgatorna på var sida om kv Fägnaden (södra delarna av Harry Martinsons Gata och Eyvind Johnsons Gata) ligger på kvartersmark och utgör även gångförbindelse mellan Nelly Sachs Park och Franzéngatan.

Kvalitetsprogram

Ett kvalitetsprogram för byggnadernas utformning och markens anordnande har tagits fram av staden och byggherrarna gemensamt. Kvalitetsprogrammet ska vara utgångspunkt och vägledning vid bygglovgivning för nybyggnad. Den visar de gestaltungs-mässiga principerna, byggnadernas exteriörarkitektur, färgsättning och den yttre miljön.

Byggnadsteknik

Grundvattendrainerande åtgärder får inte göras.

TILLGÄNGLIGHET

Byggherrarna ansvarar för att tillgängligheten för funktionshindrade blir god på kvartersmarken och inom byggnaderna. Detaljplanen möjliggör angöring med bil till alla entréer. Tillgänglighetskravet på gatumark uppfylls inte på alla ställen eftersom gatulutningen 1:20 överskrider på grund av topografins stora nivåskillnader. Handikapparkering sker då i garagen som har direkthiss till entréplanet/ gårdsplanet. I parkerna byggs ramper i möjligaste mån till de olika nivåerna. Byggherrarna ansvarar för att det går att nå busshållplats och strandpromenad från alla lägenheter i kvarteren utmed Hornsbergs Strand.

TEKNISKA ANLÄGGNINGAR

Bebyggelsen ska anslutas till fjärrvärme och planeras med utrymmen så att källsortering av avfall blir möjlig. Tekniska utrymmen ska inrymmas inom angiven byggnadsvolym förutom hisstoppar. Inom området behövs nya pumpstationer samt nya ledningar för att försörja den nya bebyggelsen. En telestation placeras under Hornsbergs Strand. En underjordisk elnätstation byggs söder om kv Eden och en placeras i kv Lusten eller kv Lyckolandet. Bostadsnära lägen bör undvikas, alternativt ska avskärmning ske, för att minimera elektromagnetiska fält.

MILJÖKONSEKVENSER

Att bygga på redan exploaterad mark i ett bra kollektivtrafikläge är en bebyggelsestrategi, som väl svarar mot ett långsiktigt hållbart stadsbyggande. Marken utökas genom utfyllnader i Ulvsundasjön. Miljökvalitetsnormen för luftföroreningar kan innehållas och förorenad mark avses saneras.

För trafikbullret i detta område krävs åtgärder. I första hand bör orsaken till bullret avhjälpas med ljuddämpande skärmar på Essingeleden, minskade trafikflöden och minskade hastigheter. I de mest utsatta lägena måste speciallösningar tillämpas för ljudisolering av fönster för att dämpa ljudnivån inomhus så att ljudkraven kan uppnås. Bostäderna måste där ljudnivån utanför fönster överstiger 55 dB(A) utformas genomgående så att minst hälften av boningsrummen vänder sig mot en tyst gårdssida. För enstaka lägenheter i hörn där detta inte är möjligt kan ljudavskärmning ske, till exempel i form av glasskärmar på balkonger. Se vidare separat miljökonsekvensbeskrivning.

Byggherrarna får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Planens genomförandetid är 15 år efter det att planen vunnit laga kraft.

Peter Jacobsson

Charlotte Holst

GENOMFÖRANDEBESKRIVNING

Charlotte Holst

Tfn: 508 27 318

2004-11-10

Dp 2000-05724-54

Gatu-och fastighetskontoret

Monica Almquist

Tfn: 508 26 252

Detaljplan för

Kv Kojan mm

(vid Hornsbergs strand)

inom stadsdelarna Stadshagen och Kristineberg

i Stockholm

DP 2000-05724-54

Det finns förslag på nya kvarters- och gatunamn angivna på plankartan vilka används i denna genomförandebeskrivning.

BAKGRUND

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat angående ett utbyggnadsprogram för nordvästra Kungsholmen i januari 2002, Program för Nordvästra Kungsholmen (Dp 1999-08608-53). I programmet ingår omvandling av kv Kojan mm från industriområde till ett bostadsområde samt en utfyllnad i Ulvsundasjön. Omvandlingen innebär att det befintliga asfaltverket ska flyttas. Detaljplanearbete pågår för nytt asfaltverk i Västberga industri-område. Detaljplanen beräknas vara klar våren 2005. För utfyllnaden ska staden söka vattendom.

Gällande plan för fastigheterna Kojan 7 och 11 anger industri och delvis kontor. För övriga delar av planområdet anges gatu- och parkmark. Planens syfte är att överföra mark för industri/kontor samt delvis parkmark till mark för bostadsändamål samt gatumark. Dessutom överförs gatumark till mark för bostadsändamål.

Gatu- och fastighetsnämnden har beslutat om markanvisningar till Botrygg AB, AB Familjebostäder, Einar Mattsson Byggnads AB, Riksbyggen och SBC. JM AB äger ungefär en tredjedel av marken inom planområdet.

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Planförslaget innebär att ca 1200 lägenheter (inkl fyra gruppbestäder, vardera om fem lägenheter) kan byggas inom området med butiker, restauranger och andra lokaler i bottenvåningarna mot Hornsberg Strand och Lindhagensgatan samt Franzéngatan. Inom området planeras för två förskolor med fyra avdelningar, i två av bostadshusens nedre våningar intill Nelly Sachs Park (f.d. Hornsbergsparken). Erforderliga gator och parker byggs respektive iordningställs.

GENOMFÖRANDEPROCESSEN

Då den nya detaljplanen vunnit laga kraft planeras området att byggas ut i följande ordning:

- Utfyllnad i Ulvsundasjön år 2005-07.
- Byggande av gator sker i två etapper – arbetsgator och slutlig finplanering. Arbetsgator byggs under 2005-06 och finplanering görs 2007-08. (del av Hornsbergs Strand, Nordenflychtsvägen och Franzéngatan)
- Rivning av asfaltverket samt sanering av marken planeras ske under år 2006.
- Byggande av Eyvind Johnsons Gata, Harry Martinsons Gata och nedre delen av Pär Lagerkvists Gata 2006-07.
- Nelly Sachs Park färdigställs år 2006 och strandpromenaden nedanför Hornsbergs Strand år 2007.

Färdigställandet av gator och parker kommer att ske i takt med att inflyttning sker i området.

Enligt gatu- och fastighetskontorets preliminära tidplan sker byggstart av kvarteren enligt följande:

Hösten 2005	Kv Eden (JM)
Våren 2006	Kv Sällheten (SBC o Botrygg)
	Kv Fröjden (Botrygg)
	Kv Fägnaden (Einar Mattsson)
	Kv Lycksaligheten (JM o Riksbyggen)
Våren 2007	Kv Lyckolandet (JM)
	Kv Hänryckningen (Riksbyggen)
	Kv Lusten (Familjebostäder)
	Kv Vålgången (Familjebostäder)

Successiv inflyttning sker från år 2007 och framåt.

TIDPLAN

Följande huvudsakliga tidplan gäller:

Detaljplan utställning	nov-dec 2004
------------------------	--------------

Detaljplan godkännande SBN	1/kv 2005
Detaljplan antagande KF	2/kv 2005
Beslut om vattendom	våren 2005

HUVUDMANNASKAP GATOR, PARK, LEDNINGAR MM

Huvudman för allmänna gator, parker och va-ledningar ska vara staden genom gatu- och fastighetsnämnden och Stockholm Vatten AB. Huvudman för data- och teleledningar skall vara STOKAB och Telia AB. Huvudman för fjärrvärme ska vara Fortum. Ovanstående huvudmän svarar också för byggandet av de allmänna anläggningarna.

Alla gator inom detaljplanen kommer att ligga på gatumark förutom gränderna upp till Hornsbergsparken som ligger på underbyggd kvartersmark och förvaltas av respektive byggherrar i gemensamhetsanläggningar. Gångförbindelse kan säkras genom avtalsservitut. Nelly Sachs Park blir en allmän park.

BYGGHERRAR

Byggherrar för bostäderna är, förutom JM AB, Botrygg AB, AB Familjebostäder, Einar Mattsson Byggnads AB, Riksbyggen och SBC enligt markanvisningar av gatu- och fastighetsnämnden.

Avtal

Följande avtal har träffats för planområdet:

1. Avtal mellan staden och JM om överlåtelse och byte av mark som idag ägs av JM respektive staden enligt den föreslagna detaljplanen.
2. Överenskommelse mellan staden och AP-fastigheter angående bl a framdragande av ny gata längs Nelly Sachs Park.

Följande avtal behöver ytterligare träffas för genomförande av planen:

1. Överenskommelse om exploatering och tomträttsavtal mellan staden och blivande byggherrar, som bygger hyresrätt.
2. Överenskommelse om exploatering och försäljning av mark till blivande byggherrar, som bygger bostadsrätt.
3. Genomförandavtal med respektive ledningsdragande bolag.
4. Innan detaljplanen antas ska avtal träffas mellan staden och Stockholm Entreprenad om att verksamheten på asfaltverket ska upphöra senast vid beräknad första inflyttning av bostäderna.
5. Avtal med vägverket.

KVALITETSPROGRAM FÖR GESTALTNING

Ett kvalitetsprogram för gestaltning med riktlinjer för bebyggelsens gestaltning och utformning samt gatu-, park- och kvartersmarkens utformning har utarbetats av staden

och byggherrarna tillsammans. Detta program som stadsbyggnadsnämnden fattar beslut om kommer att ingå som en del av överenskommelsen om exploatering mellan staden och byggherrarna för att vara ett stöd vid projektering, bygglov, genomförande samt förvaltning av området.

Fastighetsrättsliga frågor

JM AB genom HB Kojan Fastighetsförvaltning äger Kojan 11 och staden äger Kojan 7 samt all gatu- samt parkmark inom fastigheterna Stadshagen 1:1 och 1:8 samt Kristine-berg 1:1 och 1:11. I samband med genomförandet kommer planområdet att delas upp i ett antal fastigheter för de olika blivande byggherrarna. Enligt exploateringsavtal mellan JM och staden kommer en fastighetsreglering att ske som stämmer överens med gjorda markanvisningar och detaljplanen.

Avtal om gemensamhetsanläggningar för garage och gårdar ska träffas mellan berörda byggherrar för kv Sällheten och kv Lycksaligheten. Avtal om gemensamhetsanläggningar för angöringsgränd ska träffas mellan berörda byggherrar för kv Fröjden, kv Fägnaden och kv Hänryckningen. Servitutsavtal för nätstationer, pumpstationer och telestation kan också behöva träffas. En fastighetsplan härför behöver inte upprättas om erforderliga avtal träffas mellan berörda markägare.

Servitutsavtal kommer att upprättas avseende x-områden mellan staden och respektive byggherre.

Inom Stadshagen 1:1 finns en ledningsrätt som berör två bostadskvarter. Ledningsrätten avser spillvatten och tillhör Stockholm Vatten.

Tekniska frågor

Marksanering

Inom planområdet är främst marken under asfaltverket förorenad. Diskussioner kommer föras med miljöförvaltningen om platsspecifika riktvärden och åtgärdsförslag. Större delen av den förorenade jorden kommer att schaktas bort vid grundläggning av hus mm.

DAGVATTEN

Dagvattnet inom området ska om möjligt omhändertas lokalt för att skapa fördröjning och naturlig rening (LOD). Respektive byggherre diskuterar val av metod med Stockholm Vatten.

GATOR OCH PARKERING

Hornsbergs Strands förlängning västerut kommer att få en bredd av 15,5 m och Franzéngatans förlängning får en total bredd på 19 m. Gränderna där emellan blir 12 m breda, förutom Nordenflychtsvägen som blir 16 m bred.

Bebyggelsens behov av parkering ska anordnas på tomtmark eftersom gatusektionerna är för smala för att rymma boendeparkering. De parkeringsmöjligheter, som finns på gatorna, behövs i första hand för angöring, lastning och lossning samt handikapplatser. Parkeringstalet för bostäderna föreslås därför uppgå till 0,7 platser per lägenhet, dvs något högre än parkeringstalet 0,55 platser per lägenhet som staden tillämpar.

FJÄRRVÄRME

Området avses värmeförsörjas med fjärrvärme.

VATTEN OCH AVLOPP

Stadens nät används till vatten och avlopp. Inom området behövs nya ledningar för att försörja den nya bebyggelsen.

Enligt kommande exploateringsavtal med byggherrarna i kv Sällheten, Lycksaligheten, Lyckolandet och Lusten ska respektive byggherre ansvara för att pumpa upp spillvatten från garagevåningar mm till spillvattenledning i Franzéngatan.

NÄTSTATIONER

Inom området behövs minst en ny nätstation i kv Lusten alternativt Lyckolandet. Den befintliga nätstationen vid Nordenflychtsvägen ska flyttas till ett nytt läge under mark söder om kv Eden.

TELESTATION

En ny telestation behövs inom området och placeras under Hornsbergs Strand.

GRUNDLÄGGNINGSFÖRHÅLLANDEN

Marken i nordöstra delen utgörs huvudsakligen av berg i dagen eller berg nära markytan. I den sydvästra delen utgörs marken huvudsakligen av lera, men lokalt förekommer berg i dagen eller på litet djup under markytan. Inom lerområdet varierar jorddjupet 1 - 7 meter. Största djupet är ut mot Ulvsundasjön. Jordgrunden består av 0 - 3 meter lera som allmänt överlagras av fyllnadsmassor med en mäktighet av 1 - 4 meter. Leran underlagras av friktionsjord på berg.

Detaljplanen innebär att strandgatan och strandparken samt delar av bebyggelsen ska anläggas på utfylld mark. För utfyllnaden krävs vattendom. Ansökan om vattendom lämnades in i december 2003. Beslut beräknas erhållas våren 2005.

BEVARANDE AV TRÄD OCH VEGETATION

Inom det i detaljplanen angivna parkområdet, Nelly Sachs Park ska vegetationen skyddas och bevaras under byggtiden. I avtal med respektive byggherre kommer detta att behandlas. Någon byggverksamhet eller byggetablering får inte ske inom de områden, som har värdefulla vegetation och naturliga berghällar ska bevaras.

NYA TRÄD

Nya träd kommer att planteras längs Franzéngatans norra sida i dess nya sträckning samt på Lindhagensgatan. Längs Hornsbergs Strand kommer träd att planteras längs strandpromenaden, på kajparterren och på Moa Martinsons Torg.

RIVNING AV BEFINTLIG BEBYGGELSE

Alla befintliga byggnader, som idag används för asfaltverket inklusive kontorsbyggnaden mot Hornsbergs Strand och betongindustrin, kommer att rivas. Befintlig korvkiosk kommer ej att kunna stå kvar.

STÖRNINGAR UNDER BYGGTIDEN

Stadens vanliga krav som gäller byggbuller (SNV 1975:5) och materialhantering kommer att tillämpas för att minska störningarna under byggtiden. Avfallsrutiner kommer att utkrävas om hur t ex restfraktioner ska sorteras och vidarehanteras. Detta specificeras senare i bygghandlingarna.

EKONOMI

Kostnaderna för byggandet av gator och allmänna ytor ska betalas av staden och JM enligt exploateringsavtal mellan staden och JM. Staden kommer att stå för större delen av kostnaderna.

Intäkterna kommer från försäljning av mark till Riksbyggen och SBC samt tomträtts-upplåtelseerna till övriga byggherrar. Kostnaderna överstiger intäkterna bl a beroende på utfyllnaden, men underskottet är rimligt.

Utöver de rena exploateringskostnaderna kommer staden att få ökade kostnader för drift och skötsel av gator och parker samt förvärv av bostadsrätter (alt hyror) för förskolor liksom för gruppboheter samt drift av dessa.

Stockholm Vattens kostnader för projektet har inte beräknats. De bör finansieras av bolaget genom avgifter mm.

Peter Jacobsson

Charlotte Holst

Illustrationer



1 HORNBERGSTRANDSGRATA



2 FRANZÖNGGATA



3 FRANZÖNGGATA



Perspektiv från norr



Modellbild från norr

Innerstadsavdelningen

REMISS- OCH
SAMRÅDSREDOGÖRELSE

CHARLOTTE HOLST

Tfn: 508 273 18

2003-03-17

Dp 2000-05724-54

Förslag

Detaljplan för

Kv Kojan mm

(vid Hornsbergs Strand)

inom stadsdelen Stadshagen

i Stockholm

S- Dp 2000-05724-54

INNEHÅLL

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET
2. PROGRAMSAMRÅD
3. PLANSAMRÅD
4. ÄMNESVIS SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER
5. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER
6. BILAGA: Stadsdelsförvaltningens kontorsutlåtande

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET

Detaljplaneområdet omfattar kvarteret Kojan med intilliggande hamnområde och vattenområde i Ulvsundasjön. Även intilliggande gator och parkmark ingår. Inom kvarteret finns stadens asfaltverk och en grusdepå med tillhörande kaj- och lossningsanläggningar. En del av Essingeleden passerar över planområdet. JM äger Kojan 11 och staden äger resterande kvarters-, gatu- och parkmark. Detaljplanens

huvudsakliga syfte är att föra över mark för hamnområde, kontor, industri och tekniska anläggningar till mark för bostäder, lokaler, gata och park.

2. PROGRAMSAMRÅD

Program för nordvästra Kungsholmen, (Dp 1999-08608-53), gällande utbyggnad, upprustning och förädling av stadsdelen beslutades i stadsbyggnadsnämnden i januari 2002 efter att ha varit ute på samråd under 2001. Programmet redovisar områdets framtid med avseende på stadsbild, bostäder, arbetsplatser, service, trafik, grönska, miljö, kultur och fritidsverksamhet. En stadsbildsmässig samverkan är viktig. I programmet ingår kvarteret Kojan mm som ett av de områden som föreslås exploateras med ca 1100 lägenheter och med ca 10 000 kvm lokaler i bottenvåningarna mot Hornsberg Strand, Lindhagensgatan och Franzéngatan. Delar av Hornsbergsparken bevaras.

3. PLANSAMRÅD

Ett förslag till detaljplan för kv Kojan mm har varit ute på remiss och samråd. Samrådshandlingarna bestående av karta S- Dp 2000-05724-54, planbeskrivning med illustrationer, genomförandebeskrivning, miljökonsekvensbeskrivning och inbjudan till samrådsmöte sändes ut i juni 2002 till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, sakägare och berörda remissinstanser. Synpunkter på förslaget skulle vara stadsbyggnadskontoret tillhanda senast den 27 september 2002. Inbjudan till samrådsmötet annonserades i tidningen Vårt Kungsholmen som delas ut till alla hushåll på Kungsholmen. Till mötet som hölls den 28 augusti i Tekniska nämnd-huset deltog representanter från gatu- och fastighetskontoret, stadsdelsnämnden, stadsdelsförvaltningen, JM och deltagande arkitektkontor, tidningen Vårt Kungsholmen, företagsgruppen Hornsberg, näringslivskontoret och ca 25 boende i närområdet. Diskussionen handlade huvudsakligen om den täta exploateringen, det attraktiva sjönära läget, behovet av parkeringsplatser och goda kommunikationer.

5. ÄMNESVIS SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS KOMMENTARER

Gatu- och fastighetsnämnden har inte svarat under samrådstiden. Även ett ärende om asfaltverkets evakuering är återremitterat. Gatu- och fastighetskontorets synpunkter i utlåtandet till gatu- och fastighetsnämnden redovisas nedan.

Stadsdelsnämnden avsåg att behandla remissen 2002-09-26 men beslöt innan sammanträdet att ärendet skulle utgå. Stadsdelsförvaltningen har 2003-03-20 för kännedom översänt kontorsutlåtandet som redovisas i sin helhet som bilaga.

Torget och höghuset

Länsstyrelsen påpekar att det finns s.k. hinderytor för flyg till och från Bromma flygplats och att det måste klaras ut om höghuset ryms under dessa.

Gatu- och fastighetskontoret avstyrker ett torg vid Lindhagensgatan och förordar alternativet med ett helt slutet kvarter. Torgets placering mot den stora öppna Ulvsundasjön ifrågasätts. Förslaget att placera kulturlokaler, såsom bibliotek mm runt torget anser kontoret inte vara en detaljplanefråga. Mötet mellan bebyggelsen, stranden och Lindhagensgatans avslutning bör bearbetas. Kontoret är positivt till ett höghus och anser att ett höghus med bostäder kan placeras i kvarteret även utan torg.

Biovitrum anser att torget är ett trevligt inslag med den tänkta kommunala servicen. Höghuset skulle ge önskad insyn till sin verksamhet och Biovitrum anser att torget är ett trevligt inslag med den tänkta kommunala servicen anser att huset istället bör inrymma kontor och handel.

Konstakademien stöder idén med kulturtorg och de strävanden som finns att placera kulturverksamheter i en miljö som understryker den publika karaktären. Torget vid stranden möjliggör också kulturaktiviteter utomhus.

Näringslivsnämnden anser att höghus och torgbildning ger möjlighet till utveckling av ett attraktivt centrum för service och aktiviteter för boende och arbetande på västra Kungsholmen.

Kulturförvaltningen anser förslaget med torg och kulturlokaler är intressant. Lokala stadsdelscentrum med inslag av kulturell verksamhet kan bli mötesplats och social träffpunkt.

Skönhetsrådet anser att torget är mycket välgörande i den täta stadsdelen. Sambandet mellan torget mot vattnet, parterren och det höga huset bör studeras vidare, främst med sol och vindstudier. Det är inte självklart att det höga huset blir ett tillskott i området. Ledamot F. von Feilitzen framför i särskilt uttalande att hög-huset är malplacerat och bör utgå..

JM anser att torget bör flyttas ut på kajparterren och att ett eventuellt höghus bör placeras alldeles intill Lindhagensgatan eller på kajparterren i gatans förlängning eftersom det blir skugg- och insynsproblem för bostäderna. Turbulensbildningar och uppvindar kring huset måste utredas.

Susanne o Peter Liljeborg, Kristinebergs Strand 27 vill att man bygger två höghus vid Lindhagensgatan, den ena med roterande restaurang högst upp

Två boende vill inte att man bygger en skyskrapa.

- **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att alternativet med torg i kombination med höghus blir utgångspunkt för det fortsatta planarbetet. En övergripande stadsbilds-studie har

genomförts som resulterat i att ett höghus i kombination med torg skulle bli ett värdefullt inslag i stadsbilden. Kontoret anser att det behövs en tydlig markering med ett höghus och ett torg i slutet på Lindhagensgatan. De två nedre våningarna kring torget föreslås inrymma stadsdelsbibliotek, konstgallerier, fritidslokaler och restaurang. Torget har ett mycket attraktivt läge, i soligt väderstreck med utsikt över Ulvsundasjön och blir stadsdelens träffpunkt och samlingsplats.

Genomförda solstudier visar att höghuset inte skuggar bostadsbebyggelsen i nämnvärd utsträckning. Eventuella turbulensbildningar och vindar kring höghuset ska utredas vidare. Innan detaljplanen ställs ut föreslås att byggherren bjuder in ett antal arkitekter till parallella uppdrag, som utarbetar förslag till höghusets gestaltning. I uppdraget ska ingå redovisning av hur erforderliga ljudkrav uppfylls. Med hänsyn till Brommaflyget får inte hushöjden överstiga +80 meter (28 vån), vilket samrådsförslaget (22 vån) underskrider med god marginal. Kontoret avstyrker ytterligare ett höghus på andra sidan Lindhagensgatan eftersom det skulle komma i konflikt med Biovitums utvecklingsplaner och även flyghöjdsbegränsningen sätter hinder i vägen för detta.

Strandparken

Gatu- och fastighetskontoret anser att utformningen av strandparken måste ses över för att sänka kostnaderna.

JM anser att strandpartiet bör begränsas. Kajpartiet bör minskas och fungera som knutpunkt för båt och busstrafik och en småbåtshamn bör anordnas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att en del av kajparterren bör anges som hamn för att säkra möjligheten till båtförbindelse.

Stadsmuseinämnden ser positivt på en strandpromenad men anser att den bör kunna genomföras utan utfyllnader i vattnet. Det är ur kulturhistorisk synpunkt helt oacceptabelt att ta en del av ulvsundasjöns vattenspegel i anspråk. De skymningarna bör bevaras.

Gatu- och fastighetsnämndens handikappråd anser att den slingriga utformningen av strandpromenaden innebär orienteringsproblem.

Skönhetsrådet motsätter sig utfyllnader i vattnet och anser att den nuvarande strandlinjen bör bibehållas.

Susanne och Peter Liljeborg, Kristinebergs Strand 27, vill att en strand-/badremsa anordnas när den nya parterren anläggs.

Two boende, vill inte att vattenlinjen förstörs.

Paradiset 19 och 21, genom Hans Karlström, anser att marina anläggningar är en självklarhet i detta läge. Folk söker sig till närheten av vatten på sina lediga stunder, varför behovet av restauranger, butiker och service vid strandlinjen är påkallat

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår en bearbetning av strandparken och kajparterren för att minska utbredningen och utfyllnaden i vattnet och därmed kostnaderna. Angöring för båtar och färjetrafik ska tillgodoses. Däremot behövs ingen småbåtshamn eftersom det redan finns flera på Kungsholmens norra sida och att stranden då skulle bli mindre allmänt tillgänglig. Strandbad kan anläggas väster om plan-området i Kristinebergsparkens norra ände. Strandparken med strandpromenad, som har med Norr Mälarstrand som förebild, behövs för att kompensera den höga exploateringen. Den blir ett stort tillskott till miljön och binder samman norra Kungsholmens strandpromenad.

Bostäder och verksamheter

Gatu- och fastighetskontoret anser att bebyggelsen närmast Lindhagensgatan ska vara bostäder. Det är möjligt att bygga bostäder här men speciella skyddsåtgärder kan behövas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det är tveksamt att pröva bostadsanvändning för ny bebyggelse närmast Biovitrums område. För att undvika konflikter mellan bostäder och verksamheter krävs stor anpassning av bostadsbebyggelsen liksom även åtgärder för befintliga verksamheter.

Biovitrum anser att bostäder längs Lindhagensgatan begränsar företagets möjligheter att utvidga sin verksamhet i Hornsberg. En utvidgning av verksamheten innebär installation och drift av ytterligare ventilationsaggregat. Hantering av brandfarliga varor ställer krav på skyddsavstånd till närliggande verksamhet. Biovitrum vill inte ha insyn till verksamheten från bostäder.

Handelskammaren påpekar att Biovitrum inte vill ha bostäder närmast företagets anläggning. Det är nödvändigt att det finns alternativ lokalisering för de företag som måste flytta, t ex asfaltverket.

Näringslivsnämnden vill inte ha bostäder mittemot Biovitrum, om detta innebär restriktioner för utveckling av ett bioteknikcenter.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att husen på Lindhagensgatans norra sida mittemot Biovitrum får bostadsanvändning. En riskanalys för Biovitrums medicinska laborieverksamhet och etanolhantering har genomförts som visar att hanteringen av brandfarliga varor och laborieverksamheten inte innebär hinder för den föreslagna bostadsbebyggelsen enligt föreskrifter om brandfarliga, explosiva varor samt hantering och användning av genetiskt modifierade organismer. Avståndet från etanolhantering och lagring till bostadsbebyggelsen är tillräckligt stort så att brandrisk från etanolhantering kan uteslutas. Biovitrum har myndighetstillstånd för laborieverksamheten.

Biovitrum har planer på att uppföra en ny laboratoriebyggnad i anslutning till Lindhagensgatan. Verksamheten blir liknande den nuvarande. Krav på ventilationsanläggningar på nya laboratoriebyggnaden kommer att ställas beträffande buller och utsläpp. Åtgärder för att hindra insyn får åtgärdas på Biovitrums byggnader. En

psykologisk påverkan på boende kan ändå uppkomma och planen föres-lås därför medge inrymmande av kontor under begränsad tid i husen mittemot Biovitrum.

Gatu- och fastighetskontoret har föreslagit att asfaltverket ska flyttas till kv Drivremmen i Västberga. Gatu- och fastighetsnämnden har emellertid åter-remitterat ärendet för utredning av alternativa platser.

Hornsbergsparken och kv Eden

Gatu- och fastighetskontoret anser att den del av bostadsbebyggelsen som ansluter mot Hornsbergsparken behöver studeras ytterligare men med bibehållen exploate-ring. I bearbetningen bör övervägas behovet av x-områden för allmän gångtrafik till parken.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att bebyggelsen i Hornsbergsparkens södra del bör utformas så att den stora eken bevaras.

Skönhetsrådet vill att Hornsbergsparken och kv Eden studeras vidare för att få ett större parkrum. Särskilt värdefull är denna grönyta för barn. Ledamot F. von Feilitzen framför att Hornsbergsparken bör bevaras i sin helhet och omges av gatumark på alla sidor.

JM förespråkar att en större andel av Hornsbergsparken tas i anspråk för bostadsbebyggelse för att få en större och mer användbar bostadsgård och att kv. Eden bör öppnas mot Hornsbergsparken. En mindre torgyta föreslås söder om kv Eden så att kvartershörnet blir mindre spetsigt.

Birgitta Pilfalk, Skogsängsvägen 1Huddinge, ifrågasätter bebyggelse i Hornsbergsparken.

Paradiset 19 och 21, genom Hans Karlström, anser att byggnaden i södra Hornsbergsparken tar i anspråk befintligt parkområde på en mörk plats. Paradiset 19:s laboratorier och forskningsutrymmen, kommer alltför nära tilltänkt byggnad. Samma förhållande föreligger när det gäller Paradiset 21 respektive Lyckan 9.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår bearbetning av det södra kvarteret Eden så att kvarteret öppnas mot Hornsbergsparken, dels med en hel öppning, dels med en arkad. Två daghem med fyra avdelningar vardera föreslås förläggas i botten våningen på bostadskvarteren Fröjden och Eden i anslutning till parken. Parken blir mindre än idag men rustas upp till högre standard för att kunna användas av både barn och vuxna. Möjligheten att spara eken har utretts och visat sig svårt.

Bebyggelse

Skönhetsrådet anser att byggnadernas avtrappning efter gatunivån måste studeras liksom muryrnas utformning och de till indragna, formupplösande balkonger. Sadeltak bör provas för att få takutformningarna att stadsmässiga. Konsekvens i färgsättning och balkongplaceringar behövs.

JM anser att de kommersiella lokalerna bör lokaliseras till hörn lägen utmed Hornsbergs Strand och Franzéngatan och att de bör vara 4 – 6 meter djupa. Möb-

lerbara balkonger bör tillåtas mot Hornsbergs Strand och mot de smala lokalgatorna. Höjdskillnaden mellan tak och terrassvåning bör vara 3,7 m för att få plats med installationer och takavvattning. Taklutningen bör vara 14 grader för att få arkitektonisk variation och bättre tekniska konstruktioner. Utvändig takavvattning föreslås. Husdjupet inom kvarteret Lycksaligheten bör utökas och gårdshöjder utredas vidare för samordning med omgivande hus och gatuhöjder. I JM:s samarbetsavtal med staden förutsattes en exploatering på 125.000 -135.000 kvm. För att komma upp i den exploateringsnivån bör vissa delar av bebyggelsen höjas till 8-10 våningar.

Erica Reinius, Kristinebergs Strand 29, anser att för stora fönster är svåra att putsa. Balkonger bör finnas mot sjösidan. Även mindre lägenheter bör ges bra lägen.

Paradiset 19 och 21, genom Hans Karlström, välkomnar bostadsbebyggelse i området men anser att förslaget har för hög exploatering. Lägenheter mot sjösidan bör ha balkonger/terrasser.

Arkitektur-Studio AB, Maria Trappgränd 5, kommenterar bebyggelsens höjdsättning, som är för låg med tanke på det våningsantal som anges i planbeskrivningen.

- **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att stadsbyggnadsvisionen, som anges i Program för Nordvästra Kungsholmen, ska fullföljas och vidareutvecklas. Den täta exploateringen kompenseras med en utbyggd stadsdelspark, Kristinebergsparken. Kontoret anser att den föreslagna hushöjden med 7- 8- våningshus med en indragen takvåning ska bibehållas i enlighet med stadsbyggnadsvisionen och att innerstadens utbyggnad ska fullföljas i stenstadens skala. Beträffande takutformning, färg, balkonger mm, så avses ett gestaltungsprogram tas fram i samarbete med byggherrar och arkitekter, där inkomna synpunkter kan tillvaratas. Kontorets utgångspunkt är strikta slutna fasader i dova färger mot gatorna och öppna varierade fasader i ljusa färger med balkonger och terrasser mot gårdarna. I gestaltungs-programmet ska även markens utformning ingå, t ex gator, parker och gårdar.

Kontoret anser inte att husen kan höjas eftersom gaturum och gårdar då blir för mörka och trånga. En ökning av hushöjden innebär inte en högre exploatering, eftersom storleken på gator och gårdar då måste utökas. Som en jämförelse motsvarar områdets täthet Södra stationsområdet eller Vasastans tätaste delar med exploateringstal på 2,2 – 2,4. Hammarby sjöstadsbebyggelsen (Sickla kaj och Sickla udde) är betydligt glesare med exploateringstalet 1,7 – 1,8.

Genomförda solstudier visar att kvarteren får sol under andra och tredje kvartalet halva dagen på norra hälften av gårdarna. En sänkning av hushöjden på vissa delar skulle inte innebära någon nämnvärd ökning av solinstrålningen. Ljusa fasadmateriäl bör väljas mot gårdarna för att öka ljusreflexionen och därmed den indirekta solbelysningen.

EKONOMI

Gatu- och fastighetskontoret påpekar att kostnaderna för projektet är stora och genomförandekostnaderna måste hållas på en rimlig nivå. Byggandet av kajer och gator på utfyllnader är mycket kostsamt och utformningen av dessa måste bearbetas för att minska kostnaderna.

Vägverket påpekar att staden måste stå för kostnader för miljöskyddsåtgärder från buller och eventuellt luftemissioner.

JM anser att den föreslagna strandparkens kostnader ska betraktas som en generalplaneinvestering.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att strandpartiet bearbetas för att minska utfyllnaden i Ulvsundasjön och därmed minska kostnaderna för staden.

Tillgänglighet, gång- och cykeltrafik

Länsstyrelsen anser att den gångtunnel som föreslås genom kv Paradiset (utanför planområdet) skulle förbättra tillgängligheten till tunnelbanestationen i Stadsha-gen.

Gatu- och fastighetskontoret bevakar tillgänglighetsfrågorna. I avtalen med byggherren skrivs in att stadens riktlinjer för tillgänglighet ska följas. Planområdet har stora nivåskillnader och kan kanske inte tillgänglighetsanpassas i alla delar. Det nya parkstråket längs stranden utformas så att det blir tillgängligt. Cykelpar-keringsnorm bör anges i planen

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd anför att planen måste möjliggöra att den yttre miljön utformas i överensstämmelse med stadens utemiljöprogram. Bryg-gorna vid strandparken ska göras tillgängliga. Hiss behövs som komplettering till trappan mellan Franzégatan och Nordenflychtsvägen. Den fria takhöjden i garagen bör vara minst 2,8 m med tanke på höjden på färdtjänstfordon och van-bilar. Trottoarer ska normalt vara 3 m breda. Trottoarer vid gator med låg trafik kan vara något smalare. Trottoarer som planeras för uteservering, måste vara 5 m breda, i undantagsfall 4 m. Det ska vara 3 m fritt utrymme vid övergångsställe. Det måste vara tydlig markering vid gränsen där gångbana övergår i cykelbana och nivåskillnaden får vara högst 2 -3 cm. Cykelbanorna ska ligga utanför träden.

Gatu- och fastighetsnämndens handikappråd hänvisar till stadens utemiljöprogram och anser att de i planen angivna bredderna för trottoarer och cykelbanor är för små tilltagna. Den slingriga utformningen av strandpromenaden skapar orienteringsproblem.

Solna stad anser att det regionala cykelstråket som går över Ekelundsbron bör standardmässigt förbättras på stockholmssidan.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att gångbanornas bredd ses över så att de uppfyller handikapprådets krav på tillgänglighet. Franzégatans norra sida och

Hornsbergs Strand södra sida liksom Lindhagensgatans östra sida, som ligger i soligt väderstreck, ska ges erforderliga bredder (4-5 meter fritt utrymme) för att medge plats för uteserveringar.

På Lindhagensgatans bör cykelbanorna placeras utanför träden och ligga i anslutning till gatan (jämför Sveavägen med cykelbanor) för att förhindra att cyklister och fotgängare kommer i konflikt med varandra. Cykelbanan utmed Hornsbergs Strand placeras utmed norra sidan och vattnet och görs dubbelriktad i likhet med de cykelbanor som är byggda runt övriga Kungsholmen utmed vattnet.

Planområdet föreslås utvidgas och innefatta ett gångstråk genom kv Paradiset, som via gångstråket genom kv Lustgården leder till Stadshagens tunnelbane-station. Detta kommer att avsevärt höja områdets kollektivtrafikstandard.

Garage och parkeringstal

Länsstyrelsen anser att större garage bör förse med oljeavskiljare eftersom stora delar av planområdet avvattnas till Ulvsundasjön som är relativt hårt belastat med föroreningar från bebyggelse, vägar och industri.

Gatu- och fastighetskontoret anser att de infarter som erfordras till garageanläggningarna inte ska ansluta till gator som har buss- eller genomfartstrafik, t ex Hornsbergs Strand, Franzégatan och Lindhagensgatan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att parkeringstalet bör begränsas till 0,5 bilplatser per lägenhet.

Biovitrum anser att parkeringstalet ska höjas till 1,0 bilplatser per lägenhet.

Näringslivsnämnden anser att parkeringstalet i garagen bör höjas och att boendeparkeringen bör tas bort inom företagsområdet t ex på Strandbergsgatan, Warf-vinges väg och Franzégatan så att inte boende blockerar den gatuparkering som behövs för besökande till företagen.

Svensk Handel Region Stockholm tror att de som ska flytta in i de nya bostadsrätterna har fler bilar än vad planen förutser och föreslår att parkeringstalet för bo-ende utökas till 1,2.

JM anser att garageinfart till kv Lycksaligheten med fördel kan anordnas från Hornsbergs Strand, då gatuhöjden överensstämmer med garagets golv.

Arkitektur-Studio AB, Maria Trappgränd 5, har studerat exploateringen och kommit fram till att parkeringstalet 0,7 går inte att uppfylla med endast en garagevåning.

Lantmäterimyndigheten frågar var infart till det gemensamma garaget i kv Härryckningen, Fägnaden och Fröjden kommer att ske.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår att parkeringstalet 0,7 platser per bostadslägenhet ska inrymmas inom den egna fastigheten i garage under mark. Ett visst antal platser reserveras för bilpooler. Gatuparkeringen prioriteras för besökande, handikappade och inlastning. Ett högre parkeringstal än i övriga innerstaden (0,5) föreslås eftersom boendeparkering på gatumark begränsas. Eftersom trafiken på Hornsbergs Strand kommer att minska kan infart till garage ske från denna gata.

Gator, trafik

Gatu- och fastighetskontoret har efter återremiss utrett möjligheten att minska trafiken på Hornsbergs Strand. Gatan föreslås bibehållas men ges en nedtonad funktion som lokalgata med minimerad gatubredd. Detta är möjligt då Norden-flychtsvägen kan öppnas för genomgående trafik och därmed avlasta Hornsbergs Strand. Pär Lagerkvists Gata kan göras smalare så att fler träd ska kunna sparas i Hornsbergsparken.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att ambitionen bör vara att undanta genomfarts- och tung trafik genom planområdet när inflyttning till bostäderna genomförts.

Biovitrum anser att genomgående biltrafik på Hornsbergs Strand på sträckan längs Hornsberg 10 inte bör finnas. Här bör gatan göras så smal som möjligt. På övriga gator runt kvarteret ska långtradare ska ha möjlighet till angöring och inlastning. Gatorna måste utformas för detta.

AP Fastigheter (Kv Lyckan 9 och 10) är kritisk till den nya gatusträckningen, Pär Lagerkvists Gata, bakom sina fastigheter och förespråkar istället säckgata med minimal stigning. Föreslagen gata påverkar fastigheterna och dess hyresgäster negativt med - minskad parkkontakt, trafikstörningar, mörklagda ytor, försvårad godshantering mm.

JM anser att för att begränsa biltrafiken på Pär Lagerkvists Gata mellan kv. Eden och kv. Lyckan bör en vändzon anläggas i anslutning till planerad daghemsentré med trappa från vändplanen upp till Nordenflychtsvägen. På så vis blir parken tryggare för lekande barn och mer nyttjad av allmänheten, särskilt om planerade daghem byggs där.

Skönhetsrådet anser att trafikfrågorna inte är färdigutredda. Man måste ta ställning till hamnens fortsatta utveckling så att den inte helt kortsiktigt byggs bort.

Susanne och Peter Liljeborg, Kristinebergs Strand 27, föreslår en bro som en förlängning av Nordenflychtsvägen över till Solnasidan?

Erica Reinius, Kristinebergs Strand 29, anser att det är för mycket biltrafik och att man bör satsa mer på cykel och gångtrafik.

Två boende anser att det blir positivt med färjetrafik till området.

Paradiset 19 och 21, genom Hans Karlström, anser att befintlig underdel av Essingeleden utnyttjas som komplement till bron över Karlbergskanalen för att leda trafiken direkt mot Solna och norrut.

- **Stadsbyggnadskontoret** föreslår, i enlighet med gatu- och fastighetskontoret, att Nordenflychtsvägen öppnas för genomgående trafik och att vändplatsen och trappan i norr utgår. Trafik kan då ledas till och från Lindhagensgatan via Nordenflychtsvägen. I och med detta förväntas en minskning av trafiken vid bebyggelsen på Hornsbergs Strand till ungefär hälften, från ca 7000 till 3500 fordon/ dygn. Hornsbergs Strands körbanebredd föreslås därför minska, så att gatan får mer lokal karaktär. Gatu- och fastighetskontoret har också studerat Pär Lagerkvists Gata och föreslår, liksom

stadsbyggnadskontoret, en genomgående smalare gata med en lutning, som gör att de lägst belägna fönstren i kv Lyckan kan bibe-hållas.

Den översiktliga trafikföringen bör utredas vidare vad gäller trafiken från och till Solna. En ombyggnad av Ekelundsbron och en direkttillfart till Strandbergsgatan över kv Brovakten bör studeras för att åstadkomma en trafikminskning i området. Trafikutredningen bör göras i samband med kommande planer för kv Brovakten och kv Glädjen.

Buller

Länsstyrelsen anser att de föreslagna planbestämmelserna kan uppfyllas om utformning och åtgärder genomförs i enlighet med miljökonsekvensbeskrivningen. Det framgår inte av planförslaget om hänsyn tagits till buller från flygtrafik eller andra bullerkällor.

Gatu- och fastighetskontoret skriver att trafiken på Hornsbergs Strand sammantaget med Essingeledens trafik innebär att bullernivåerna blir så höga att bullerskärmen på Essingeleden måste förlängas samt att i princip alla lägenheter måste göras genomgående för att klara ljudkraven med en tyst sida. Det krävs speciell utformning av höghusets fasader för att klara ljudkraven eftersom höghuset inte har någon tyst sida.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att för att minska trafikbuller bör lång-siktigt hållbara transportfunktioner studeras och redovisas.

Vägverket anser att det är viktigt att bullerskärmar utformning på Essingeleden utförs på ett enhetligt sätt som överensstämmer med de befintliga bullerskärmar på leden.

JM anser att bullernivån måste begränsas. Hastigheten i området bör begränsas till 30 km/h samt farthinder t.ex. avsmalningar utföras. JM visar på en lösning med direktförbindelse mellan Strandbergsgatan och Ekelundsbron. Gatubreddens på Hornsbergs Strand kan då minskas liksom utfyllnaden i Ulvsundasjön. Bullerskärmen på Essingeleden bör höjas till 2 m. Behovet av åtgärder på större fläktar och luftintag för att minska bullernivåerna inom området bör utredas och erforderliga åtgärder vidtas.

Octapharma AB har ett PCR-laboratorium i kv Lyckan, nära föreslagen bostadsbebyggelse i kv Eden. Ventilationsaggregatet kan bli störande likaså fläktrummet som är placerat i markplanet. Verksamheten har avancerad utrustning.

– **Stadsbyggnadskontoret** reglerar bullernivåerna med planbestämmelser, så att normenliga bullernivåer innehålls. Erforderliga trafikregleringar och bullerskydd utmed Essingeleden måste utföras så att bullernivån inom området blir bästa möjliga. Yttre åtgärder på fasader bör komma i andra hand. Befintliga fläktar och dylikt måste byggas om så att störningar för de boende ej uppkommer. Bullerutredningar och

förslag till åtgärder kommer att ingå i miljökonsekvensbeskrivningen. Här redovisas även hur mycket bullernivån inom området kan minska med en minskning av trafiken på Hornsbergs Strand. Även långsiktigt hållbara transportfunktioner avses redovisas.

Miljökonsekvenser - riskanalyser

Länsstyrelsen anser att den gångtunnel som föreslås genom kv. Paradiset minskar risken för överskridande av kvävedioxidnormen. Stor hänsyn måste tas till att minimera risker för t.ex. nedfallande föremål och dylikt från Essingeleden. Det framgår inte av planhandlingarna vilket resultat en riskanalys för Essingeleden, som primär transportled för farligt gods, ger varför det inte går att bedöma om bostadskvarteren närmast leden får tillräckligt skydd mot eventuella olyckshändelser. Denna fråga bör klaras ut i det fortsatta planarbetet. I samband med risken för nedfallande föremål från leden, bör markanvändningen i dess omgivning inte uppmuntra till vistelse. Det bör utredas om några skyddsåtgärder krävs för omledningsvägen för tung trafik och för farligt gods. Dessa krav kan påverka planutformning och bebyggelse och bör i så fall befästas i planbestämmelser. Frågor kring störningar och risker vid samlokalisering av verksamheter och bostäder mm måste klaras ut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och behov av skydd mot olyckshändelser. Vid sidan av en riskbedömning bör en beskrivning och bedömning av störningar i form av luftföroreningar, lukt och buller m.m. göras. Staden bör beskriva hur den planerade bebyggelsen påverkas av Biovitrums nuvarande och ev. utökade verksamhet och belysa möjligheten att etanol eller andra klasser farligt gods hanteras/lagras inom Biovitrums område. Staden bör också beskriva hur den planerade bebyggelsen kommer att påverka kv. Paradiset och Lyckan. Transporter till och från verksamheterna bör beskrivas. Skredrisker bör utredas för befintliga och planerade utfyllningar som kan påverka markens stabilitet. Inom kort kommer SLB-analys att presentera prognoser för partikelhalter i Stockholm. Innan planen antas, bör tillses att planläggningen inte medverkar till att någon miljökvalitetsnorm överskrids.

Vägverket anser att när nya bostäder redovisas på ett avstånd av ca 80 meter från Essingeleden måste risken för att ett tungt fordon kör igenom räcket beaktas, liksom som risken för explosioner vid en olycka med farligt gods. Det är viktigt att en riskanalys utförs. Frågan hanteras översiktligt i MKB:n. I en analys ska kraven på erforderliga åtgärder, t.ex. byggnaders utformning tydliggöras. Utöver olyckor finns risk för nedfallande föremål. Detta innebär att de stråk som passerar under Essingeleden bör begränsas.

Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten anser att för undvika överskridanden av miljökvalitetsnormer och undvika kapacitetsöverskridanden mm, bör långsiktigt hållbara transportfunktioner studeras och redovisas.

Biovitrums läkemedelstillverkning kräver att ingående luft innehåller låga halter av partiklar och andra föroreningar. Det är av stor betydelse att inte biltrafiken ökar till mer än den är idag i området. Vibrationer från sprängning kan orsaka misslyckade experiment med tidsfördröjningar och stora ekonomiska förluster som följd. En omfattande riskanalys måste utföras och överenskommas med Biovitrum innan sprängningsarbeten påbörjas. Kommunen måste skriva in i både markupplåtelse avtalen och köpeavtalen med kommande fastighetsägare att dessa måste samråda med Biovitrum om tiderna för kommande sanerings och sprängningsarbeten. När asfaltsverket rivs, marken saneras och byggtrafiken påbörjas måste åtgärder vidtas för att begränsa partikelspridning i luften.

Brandförsvaret kräver en fördjupad riskanalys för Biovitrums verksamhet med laboratorielokaler och brandfarlig verksamhet och transporter av farligt gods genom och invid området (Essingeleden/E4) som belyser de risker som kan finnas och behovet av skydd mot omgivningen.

– **Stadsbyggnadskontoret** bedömer att Miljöbalkens miljökvalitetsnormer för halter av kvävedioxid, svaveldioxid, bly och partiklar kan innehållas. Kvävedioxid och partiklar är svårast att klara. De värden som anges i normerna för kvävedioxid får ej överskidas efter år 2005. Det finns värden för årsmedelvärde, dygnsmedelvärde och timmedelvärde. Dygnsmedelvärdet är det som är svårast att klara. Medelvärdet under det åttonde värsta dygnet får inte vara högre än 60 µg/m³. Enligt Stockholms kvävedioxidkarta överskrids inte miljökvalitetsnormerna inom planområdet. För kv Kojan med omgivning ligger dygnsmedelvärdet i intervallet 24 – 48 µg/m³. Halterna beräknas två meter över gångbana i slutet gaturum (innerstadsbebyggelse) i övrigt 10 – 20 meter från väggkant. Även med planerad utbyggnad av det aktuella planområdet beräknas inte värdena överskridas. På Kungsholmen är det endast Essingeleden och Drottningholmsvägen som har värden som överskrider 60 µg/m³. För partiklar saknas för närvarande bedömningsgrunder i form av mätningar samt prognoser vilket gör det svårt att bedöma om miljökvalitetsnormen för partiklar uppfylls. Miljökonsekvensbeskrivningen avses kompletteras med fler riskanalyser.

Busstrafik

Gatu- och fastighetskontoret anser att husutformningen utmed Franzéngatan och Lindhagensgatan måste samordnas med busshållplatsernas väderskydd. På Lindhagensgatan närmast Ulvsundasjön ska en vändplats för en ny busslinje mot Fridhemsplan inrymmas.

SL tillstyrker planförslaget under förutsättning att Franzéngatan med dubbelriktad busstrafik ges en körbanebredd på minst 11 meter för att rymma uppställning och passerande bussar. De hastighetsdämpande förhöjningarna som planeras måste göras minst 7 meter långa med ramper på minst 2 meter vid 8 cm förhöjning så att bussarna kan passera. På Lindhagensgatan planeras en ny busslinje som får sin ändhållplats vid

Lindhagensgatans slut. Bussens vändning i området måste diskuteras mellan SL och staden i det fortsatta planarbetet.

JM anser att busshållplatser ej bör placeras inom bostadsområdet eftersom höga bullernivåer alstras vid inbromsning, start och dörröppning.

– **Stadsbyggnadskontoret** föreslår en bussvändplats och hållplatser i anslutning till torget i slutet på Lindhagensgatan. På Franzégatan föreslås en busshållplats på vardera sida mitt på sträckan.

Kontoret anser att Lindhagensgatan bör utformas som boulevard, dvs med träd utmed sidorna, för att möjliggöra anläggande av mittkörfält för stomlinjebuss eller spårvagn och för att få största möjliga flexibilitet för en bra framtida kollektivtrafiksörjning.

Planteknik, tekniska frågor

Lantmäterimyndigheten anser att kvartersgränser som utgår bör kryssas på plankartan. Under rubriken "Fastighetsrättsliga frågor " i genomförandebeskrivningen bör tilläggas dels att det gäller särskilda krav på konstruktioner och brandskydd i fastighetsgräns dels att rätten att nyttja x-områden för allmän gångtrafik kan säkras i servitut.

Brandförsvaret tillstyrker planen under förutsättning att den fortsatta projekteringen av området sker i samråd med brandförsvaret då särskilda brandskydds krav kan komma att ställas.

Stockholm Vattens vatten- och avloppsledningar måste läggas om. Det finns två genomförbara ledningsdragningar genom området, Hornsbergs Strand och Franzégatan. Det är bäst ur ekonomisk och va-teknisk synpunkt att placera ledningsstråket i den nya sträckningen av Franzégatan. De nya fastigheterna måste samfällighetsbildas och internpumpning till Franzégatan måste åläggas byggherrarna. I första hand skall lokalt omhändertagande av dagvatten inom fastigheterna ske. I andra hand skall fördröjning av dagvattnet ske inom fastigheterna innan avledning till det allmänna nätet sker. Biovitrum har intagsledningar, som ej finns redovisade på detaljplanen. Lindhagensgatans dagvatten kommer att renas i ett nytt magasin som föreslås placeras vid kv Tennisbollen. Befintliga ledningarna i Nordenflychtsvägen måste läggas om pga de trappor som skall byggas norr om Franzégatan. Ledningarna, dag-, spill- och huvudvattenledning (800mm), måste flyttas till andra sidan av kv Brovakten. Pumpstationen öster om Ekelundsbron, kräver troligen en ombyggnad med anledning av detta.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att rening av dagvatten från Lindhagensgatan bör prövas inom planområdet.

Birka Energi behöver plats för etablering av en till två nya elnätstationer i området. Vid flyttning av befintlig elnätstation vid Nordenflychtsvägen erfordras en ersättningsplats i närheten. De i texten beskrivna elnätstationerna vid Hornsbergs

Strand måste vara kundanläggningar till grustaget som tas bort i samband med nybyggnationen. Befintlig gasledning i området måste flyttas.

– **Stadsbyggnadskontoret** kompletterar planhandlingar med ovanstående önske-mål. Elnätstationernas placering utreds vidare.

4. SAMMANFATTNING AV INKOMNA SYNPUNKTER

Länsstyrelsen delar i allt väsentligt Vägverkets synpunkter när det gäller Essingeleden som primär transportled för farligt gods. Det är inte enbart viktigt att skydda omgivningen från skadeverkningar vid en olycka på Essingeleden utan även att skydda ledens användning som transportled. I Program för nordvästra Kungsholmen hänvisas till att en fördjupad riskanalys ska göras vid upprättande av detalj-plan. Det framgår inte av planhandlingarna vilket resultat en sådan riskanalys ger varför det inte går att bedöma om bostadskvarteren närmast leden får tillräckligt skydd mot eventuella olyckshändelser. Denna fråga bör klaras ut i det fortsatta planarbetet. I samband med risken för nedfallande föremål från leden, bör mark-användningen i dess omgivning inte uppmuntrar till vistelse.

Det bör utredas om några skyddsåtgärder krävs för omledningsvägen för tung trafik och för farligt gods. Dessa krav kan påverka planutformning och bebyggelse och bör i så fall befastas i planbestämmelser.

Störningar och risker vid samlokalisering av verksamheter och bostäder måste klaras ut, så att bebyggelsen inte blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa och behov av skydd mot olyckshändelser. Vid sidan av en riskbedömning bör en beskrivning och bedömning av störningar i form av luftföroreningar, lukt och buller m.m. göras. Staden bör beskriva hur den planerade bebyggelsen påverkas av Biovit-rums nuvarande och ev. utökade verksamhet och belysa möjligheten att etanol eller andra klasser farligt gods hanteras/lagras inom Biovit-rums område. Staden bör också beskriva hur den planerade bebyggelsen kommer att påverka kv. Paradiset och Lyckan. Transporter till och från verksamheterna bör beskrivas.

De föreslagna planbestämmelserna för buller kan uppfyllas om utformning och åtgärder genomförs i enlighet med miljökonsekvensbeskrivningen. Det framgår inte av planförslaget om hänsyn tagits till buller från flygtrafik eller andra buller-källor.

I planhandlingarna påtalas att kvävedioxidhalten i planområdets närhet enligt prognos kan komma att ligga under men nära miljökvalitetsnormen. Den gångtunnel som föreslås genom kv. Paradiset förbättrar tillgängligheten till tunnelbanestationen i Stadshagen och minskar därmed risken för överskridande av kvävedioxid-normen dock bör stor hänsyn tas till att minimera de risker som kan finnas för t.ex. nedfallande föremål från Essingeleden. Inom kort kommer SLB-analys att presentera prognoser för partikelhalter i Stockholm. Innan planen antas, bör tillses att planläggningen inte medverkar till att någon miljökvalitetsnorm överskrids.

Befintliga och planerade utfyllningar kan påverka markens stabilitet. Det finns därför anledning att i det fortsatta planarbetet utreda eventuella skredrisker. Stora delar av planområdet avvattnas till Ulvsundasjön som är relativt hårt belastat med föroreningar från bebyggelse, vägar och industri. Större garage bör förses med oljeavskiljare. När det gäller flyg till och från Bromma flygplats är det oklart om planförslaget med höghus kan rymmas under de s.k. hinderytorna, varför detta bör klaras ut med flygplatschefen på Bromma.

Det är angeläget att de befintliga verksamheterna som försvinner dokumenteras, såsom asfaltverket, grusdepån, betongstationen med tillhörande kaj- och lossningsanläggningar. Dokumentationen skulle få ett stort kulturhistoriskt värde, eftersom området har en struktur som numera inte återfinns på någon annan del av Stockholms malmar.

Lantmäterimyndigheten anser att kvartersgränser som utgår bör kryssas på plankartan. Under rubriken "Fastighetsrättsliga frågor" i genomförandebeskrivningen bör tilläggas dels att det gäller särskilda krav på konstruktioner och brandskydd i fastighetsgräns dels att rätten att nyttja x-områden för allmän gångtrafik kan säkras i servitut. Var kommer infart till det gemensamma garaget i kv Hänryckning-en, Fägnaden och Fröjden att ske?

Gatu- och fastighetsnämnden har inte svarat under samrådstiden utan återremitterat ärendet. Även ett ärende om asfaltverkets evakuering är återremitterat. Gatu- och fastighetskontorets synpunkter i utlåtandet till gatu- och fastighetsnämnden redovisas nedan:

Gatu- och fastighetskontoret (efter återremiss för studier av olika trafiklösningar) tillstyrker planförslaget med vissa undantag. Kostnaderna för detta projekt, med nuvarande planutformning, är stora och det genererar ett stort under-skott. Nämnden föreslår att kajparterren minskas och att en träbrygga, 40 m lång, byggs mot det befintliga berget mot Essingeleden. Gatumarken för Hornsbergs Strand bör minimeras och gatan bör utformas så att den gestaltningsmässigt upp-fattas som en lokalgata. Dessa åtgärder innebär att utfyllnaden i Ulvsundasjön kan minskas betydligt och därmed kostnaderna för projektet.

Ett torg vid Lindhagensgatan avstyrks och istället förordas alternativet med ett helt slutet kvarter. Det framgår inte hur torget ska utformas och hur man tänker sig att det som offentligt rum ska samspela med intilliggande parkstråk. Torgets placeringen mot den stora öppna Ulvsundasjön ifrågasätts. Förslaget att placeras kulturlokaler, såsom bibliotek mm runt torget är inte en detaljplanefråga. Mötet mellan bebyggelsen, stranden och Lindhagensgatans avslutning bör bearbetas. Nämnden är positiv till ett höghus och anser att ett höghus med bostäder kan placeras i kvarteret även utan torg. Det krävs speciell utformning av fasaderna för höghuset för att klara ljudkraven. Det kan bli svårt eftersom höghuset inte har någon tyst gård.

Planbestämmelsen skall vara bostäder närmast Lindhagensgatan. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen är det möjligt att bygga bostäder här i närheten till Biovit-rums fastighet men det kan innebära speciella skyddsåtgärder för bostäderna.

De infarter som erfordras till garageanläggningarna ska inte ansluta till gator som kan förväntas få buss- eller genomfartstrafik såsom Hornsbergs Strand, Franzén-gatan eller Lindhagensgatan.

Fördjupade höjd- och planstudier för de allmänna ytorna fortgår vilket inneburit att Nordenflychtsvägen kan byggas genomgående till Hornsbergs Strand. Detta för med sig att Hornsbergs Strand kan ges en nedtonad funktion då trafiken förväntas halveras till 3 000 – 4 000 fordon/dygn jämfört med det ursprungliga förslaget.

Gatubredder måste ses över. Alla gator planeras för dubbelriktad fordonstrafik. Hornsbergs Strand planeras med utrymme för genomgående cykeltrafik och gångbana på södra sidan. Franzengatan planeras för busslinje med hållplatser inom planområdet, angöring på båda sidor, gångbana på båda sidor med den norra trädplanterad. Lindhagensgatan får busstrafik och ska ges breddutrymme och hållplatsutrymme för vändande buss, angöring och cykelbanor på båda sidor, trädplantering och belysning anpassad till den i annat sammanhang beslutade utformningen för gatan i dess helhet. För busshållplatserna behöver utredas om fristående väderskydd kan inrymmas eller om sådana kan placeras i tomtgräns och då samordnas med fasadutformningen.

I planen bör anges cykelparkeringsnorm. Inom fastigheterna behöver anordnas 1,5 cykeluppställningsplatser/bostadslägenhet och vid arbetsplatser 0,1 uppställningsplatser/anställd alt per 25 kvm.

Hornsbergs Strand ska inte i planen anges som lokalgata då denna inom överskådlig tid kommer att ha en viss genomfartstrafik, i enlighet med programmet för nordvästra Kungsholmen, även om ett öppnande av Nordenflychtsvägen minskar denna trafik.

Trafiken på Hornsbergs Strand sammantaget med Essingeledens trafik innebär att bullernivåerna blir så höga att alla lägenheter måste göras dubbelsidiga får att klara ljudkraven med en tyst sida. Den befintliga bullerskärmen på Essingeleden behöver förlängas 50 meter.

Den del av bostadsbebyggelsen som ansluter mot Hornsbergsparken behöver studeras ytterligare men med bibehållande av exploateringen minst 300 lgh. I omarbetningen bör övervägas behovet av x-områden för allmän gångtrafik till parken.

Planområdet har stora nivåskillnader och har inte förutsättningar för att tillgänglighetsanpassas i alla delar. Det nya parkstråket längs stranden har utformats tillgängligt. Tillgänglighetsfrågorna kommer att bevakas så att det blir en rimlig standard för både boende och allmänheten. I avtalen med byggherren kommer det att skrivas in att de åtar sig att följa stadens riktlinjer för tillgänglighet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att följande synpunkter beaktas. Det är tveksamt att pröva bostadsanvändning för ny bebyggelse närmast Biovit-rums område. För att undvika konflikter mellan bostäder och

verksamheter krävs stor anpassning av bostadsbebyggelsen liksom även åtgärder för befintliga verksamheter. Genom att ändra utformningen av föreslagen bebyggelse i Hornsbergsparkens södra del, kan parkens högsta naturvärden i form av en större ek bevaras. Ambitionen bör vara att undanta genomfarts- och tung trafik genom planområdet när inflyttning till bostäderna genomförts. För att minska buller, undvika överskridanden av miljökvalitetsnormer, undvika kapacitets-överskridanden mm, bör långsiktigt hållbara transportfunktioner studeras och redovisas. Parkeringsstalet bör begränsas till 0,5 platser per lägenhet. En del av kajparterren bör i detaljplanen anges som hamn (V) för att säkra möjligheten till båtförbindelse. Om rening av trafikdagvatten från Lindhagensgatan inte ingår i den upprustning som är planerad för gatan, bör att sådan prövas inom det nu aktuella planområdet. Det är lämpligt att ett område i gatan, t ex i föreslagen mittremsa, anges som teknisk anläggning (E).

Vägverket kommer inte att acceptera att staden planerar för nybebyggelse som innebär att bostäder på sikt måste åtgärdas av Vägverket, dvs. redan vid inflyttningen skall prioriteras in i regionens åtgärdsplaner. Om en exploatering inte kan bära kostnaden för de åtgärder som är nödvändiga, i detta fall miljöskyddstgärder från buller och eventuellt luftemissioner, måste staden vara beredd att stå för dessa kostnader. Det är viktigt att bullerskärmarnas utformning på Essingeleden utförs på ett enhetligt sätt som överensstämmer med de befintliga bullerskärmarna på leden. Planförslaget redovisar nya bostäder på ett avstånd av ca 80 meter från leden, vilket gör att man bör beakta risken för att ett tungt fordon kör igenom räcket, likväl som risken för explosioner vid en olycka med farligt gods. Det är viktigt att en riskanalys utförs. Frågan hanteras översiktligt i MKB:n. I en analys skulle kraven på erforderliga åtgärder, t.ex. byggnaders utformning, för att möjliggöra exploateringen tydliggöras. Åtgärderna måste bekostas av annan än Vägverket. Utöver olyckor finns risk för nedfallande föremål. Detta innebär att de stråk som passerar under Essingeleden bör begränsas.

Stadsmuseinämnden beslöt att tillstyrka detaljplaneförslaget med undantag av utfyllnaden i Ulvsundasjön men ser positivt på att skapa en strandpromenad vilket bör kunna ske utan utfyllnader i vattnet. Det är ur kulturhistorisk synpunkt helt oacceptabelt att ta en del av Ulvsundasjöns vattenspegel i anspråk. Det befintliga vattenrummet och dagens strandlinje bör respekteras. Nämnden har ingen erinran mot ett höghus i änden på Lindhagensgatan men förordar inte något av de alternativen i förslagen. De skomaringar, ankringsplatser för sjötransporter, som ligger ute i vattnet en bit utanför dagens strandlinje bör kunna bevaras då de minner om den hamnverksamhet som bedrivits här.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd anförde att planen måste möjliggöra att den yttre miljön kan utformas i överensstämmelse med stadens nya utemiljö-program

"Stockholm - en stad för alla". Även bryggorna ska göras tillgängliga. Hiss behövs som komplettering till trappan mellan Franzégatan och Norden-flychtsvägen. Den fria takhöjden i garagen ska vara minst 2,8 m med tanke på höjden på färdtjänstfordon och van-bilar. Handikapplatser placeras intill hissar. Etagelägenheter bör undvikas. Sopnedkast bör finnas på varje våningsplan och grovsoprum bör ha inomhusförbindelse. Sophus med utomhusförbindelse innebär stora svårigheter för många funktionshindrade. Icke-allergiframkallande växter ska väljas.

Trottoarer ska normalt vara 3 m breda, Trottoarer vid gator med låg trafik kan vara något smalare. Trottoarer som planeras för att uteservering ska medges, måste vara 5 m breda, i undantagsfall 4 m, därav 2 m för uteserveringen. Det ska vara 3 m fritt utrymme vid övergångsställe. Det måste vara tydlig markering vid gränsen där gångbana övergår i cykelbana och nivåskillnaden får vara högst 2 -3 cm. Cykelbanorna ska ligga utanför gränsen till trädgroparna.

Gatu- och fastighetsnämndens handikappråd hänvisar till att i "Stockholm - en stad för alla", Riktlinjer för en tillgänglig och användbar utemiljö, berörs trottoarer bredd i samband med övergångsställen enligt den s.k. stockholmsmodellen.

" Övergångsställen vid trottoarer som är bredare än 3 meter skall ha en kantstenshöjd vid rampen på 0 cm och i övrigt 5 cm. Motsvarande mått för trottoarer smalare än 3 meter är 3 cm respektive 3 - 7 cm."

De angivna bredderna för trottoarer och cykelbana är för snålt tilltagna. När alltför många aktörer trängs på för smala trottoarer upplevs det som kaotiskt av synskadade. Även den slingriga utformningen av strandpromenaden skapar orienteringsproblem. När man inte är låst av befintlig bebyggelse finns möjlighet att planera för en stadsmiljö med bättre tillgänglighet och användbarhet.

Skönhetsrådet är angeläget om att få följa och yttra sig över planarbetets fortsättning, särskilt med hänsyn till de möjligheter till ett nytt innerstadskoncept som området ger. Vad stadsdelen ska innehålla måste studeras vidare. Flexibilitet bör kunna utvecklas med t ex fördjupade spacesyntaxstudier av rörelsemönstren. Sambandet mellan torget mot vattnet, parterren vid kajkanten och framförallt det höga huset bör studeras vidare, främst genom sol och vindstudier. Det är inte självklart att det höga huset blir ett tillskott i området.

Rådet motsätter sig utfyllnader i vattnet och anser att den nuvarande strandlinjen bör bibehållas. En sådan alternativ plan måste utformas och redovisas. Trafikfrågan är inte helt färdigutredd. Ställning måste tas till hamnens fortsatta utveckling för att garantera att en hamn som i framtiden kan vara av stort värde för staden inte helt kortsiktigt byggs bort.

Byggnadernas avtrappning efter gatunivån måste studeras vidare och muryrnas utformning i kontrast till indragna, formupplösande balkonger kändes inte övertygande. För att få takutformningarna att motsvara krav på urban stadsmässighet och

samtidigt stå i relation till klimat och underhållsmöjligheter bör planföreskrifter om sadeltak prövas. En större konsekvens i färgsättning och balkongplaceringar syns också nödvändig.

Hornsbergsparken är en kvarleva av ett kilformat grönrums som naggats i kanten och inramats av bebyggelse. Kv Eden bör studeras vidare för att bibehålla ett större parkrum. Särskilt värdefullt är detta grönrums för lekande barn.

Ledamot F. von Feilitzen framför i särskilt uttalande att höghuset är ur gestaltningssynpunkt malplacerat och bör utgå. Torget bör behållas. Hornsbergsparken bör bevaras i sin helhet och omges av gatumark på alla sidor, på likartat sätt som andra Stockholmska innerstadsparker på naturliga höjdparter (Kronobergsparken och Tegnérlunden)."

Konstakademien stöder idén med "kulturtorg" och de strävanden som här finns för att placera viktiga kulturverksamheter i en miljö som också understryker den "publika" karaktären i denna plats. Placeringen vid stranden öppnar också för kulturaktiviteter utomhus. Det är viktigt att från början ha en helhetssyn där kulturen integreras i stadsmiljön på ett sätt som ger staden mångfald och variation och därmed också hållbarhet för framtiden.

Biovitrum ser positivt på den allmänna inriktningen på utbyggnaden. Enligt miljöbalken bedriver Biovitrum miljöfarlig verksamhet vilken är tillstånds- och anmälningspliktig. Bostäder längs Lindhagensgatan kan begränsa företagets möjligheter att utvidga sin verksamhet i Hornsberg. En utvidgning av verksamheten innebär installation och drift av ytterligare ventilationsaggregat. Hantering av brandfarliga varor ställer krav på skyddsavstånd till närliggande verksamhet. Biovitrum vill inte ha insyn från boende som inte har insikt och förståelse för verksamheten. Höghuset skulle också ge önskad insyn. Kontor och handel är mer passande. Torget är ett trevligt inslag med den tänkta kommunala servicen.

Biovitrums läkemedelstillverkning kräver att ingående luft innehåller låga halter av partiklar och andra föroreningar. Det är av stor betydelse att inte biltrafiken ökar till mer än den är idag i området. Bolaget vill att parkeringstalet höjs till åtminstone 1,0. Långtradare med släp (24 m bilar) ska ha möjlighet att angöra samt lossa och lasta gods. Gatorna måste ha en sådan utformning att detta möjliggörs. Hornsbergs Strand på sträckan längs Hornsberg 10 bör göras så smal som möjligt. Bolaget ser ingen anledning till att tillåta genomgående biltrafik.

Vibrationer från sprängning kan orsaka misslyckade experiment med tidsfördröjningar och stora ekonomiska förluster som följd. En omfattande riskanalys måste utföras och överenskommas med Biovitrum innan sprängningsarbetet påbörjas. Kommunen måste skriva in i både markupplåtelse avtalen och köpeavtalen med kommande fastighetsägare att dessa måste samråda med Biovitrum om tiderna för kommande sanerings och sprängningsarbeten. När asfaltsverket rivs, då marken

saneras och när byggtrafiken kommer igång måste åtgärder vidtas för att begränsa partikelspridning i luften.

Octapharma AB delar de synpunkter som Biovitrum lämnat. Octapharma AB har ett PCR-laboratorium i kv Lyckan, 17 meter från föreslagen bostadsbebyggelse i kv Eden. Ventilationsaggregat går kontinuerligt, vilket kan upplevas som störande vissa tider på dygnet. Fläktrummet är placerat i markplanet. Verksamheten har avancerad utrustning. Det är därför olämpligt med insyn från boende, eftersom skyddsutrustning som krävs för verksamheten kan misstolkas och skapa oro hos boende.

Handelskammaren anser att förslaget ska återremitteras med uppdrag att göra en väl genomarbetad näringslivskonsekvensanalys. Staden har inte någon strategi för hur det ska gå till när gamla industriområden omvandlas till bostadsområden. Stockholms framtida utveckling är beroende av att företag startar, stannar och utvecklas i Stockholm, samt att nya flyttar hit. Många av dem är helt nödvändiga för att klara byggandet av bostäder och infrastruktur. Biovitrum har betonat vikten av att det inte placeras bostäder närmast företagets anläggning. Trots det finns bo-stadsändamål med för den bebyggelse som gränsar till Biovitrum. För de företag som måste flytta är det nödvändigt att det finns lösningar för en alternativ lokali-sering innan ett nytt planförslag behandlas.

Näringslivsnämnden är positiv till de nya förslagen om lokaler i bottenvåningar-na, om höghus och torgbildning som ger större möjligheter att platsen utvecklas till ett attraktivt centrum för service och aktiviteter för boende och arbetande på hela västra Kungsholmen. Nämnden kan däremot inte tillstyrka ändrad markan-vändning till permanentbostäder mitt emot Biovitrum om detta leder till restriktioner för utvecklingen av ett bioteknikcenter i Biovitrumkvarteret. P-talet i gara-gen bör höjas och boendeparkeringen tas bort i det egentliga företagsområdet på gator som Strandbergsgatan, Warfvinges väg och Franzéngatan så att inte boende blockerar den gatuparkering som är avsedd för besökande till företagen i företags-området. Med fler småföretag kommer servicenivån att öka inte bara i bostads-området utan också i omgivande Hornsbergs företagsområde.

Kulturförvaltningen ser förslaget om ett torg och att placera kulturlokaler i anslutning torget som intressant Lokala stadsdelscentrum, med inslag av kulturell verksamhet, blir en naturlig mötesplats och social träffpunkt. Frågan om torg och kulturellt inslag bör studeras ytterligare och förvaltningen deltar gärna i en sådan diskussion.

SL tillstyrker planförslaget under förutsättning att Franzéngatan med dubbelriktad busstrafik ges en körbanebredd på minst 11 meter för att rymma uppställning och passerande bussar. De hastighetsdämpande förhöjningarna som planeras måste göras

minst 7 meter långa med ramper på minst 2 meter vid 8 cm förhöjning så att bussarna kan passera. På Lindhagensgatan planeras en ny busslinje som får sin ändhållplats vid Lindhagensgatans slut. Bussens vändning i området måste diskuteras mellan SL och staden i det fortsatta planarbetet. I alternativet att vända runt ett kvarter måste gatorna utformas med körgeometriska villkor vilket bland annat innebär 11 meters körbana och refugplaceringar som medger bussens svängbehov i korsningarna. I MKB:n sägs att det inte finns några bussar i området. Detta är inte riktigt, busslinjerna 49 och 59 finns i området idag.

Brandförsvaret tillstyrker under förutsättning att den fortsatta projekteringen av området sker i samråd med brandförsvaret då särskilda brandskyddskrav kan komma att ställas. Behovet av brandvägar/räddningsvägar i området beaktas. Möjlighet till nödutrymning av ev. gårdslägenheter beaktas särskilt. Stegfordon skall kunna ställas upp för livräddning och räddningsinsats inom ett avstånd av 2-9 meter från byggnadens fasad. Brandväg utformas så att den får en minsta fri bredd om 3,0 meter och uppställningsplatser efter fasad ges en fri bredd om minst 5,0 meter. Avståndet mellan uppställningsplats för brandförsvarets räddningsfordon och de lägenheter som skall utrymmas via brandförsvarets bärbara stegar får uppgå till max 50 meter. Biovitruks verksamhet med laboratorielokaler och brandfarlig verksamhet och transporter av farligt gods genom och invid området (Essingeleden/E4) kräver en fördjupad riskanalys som belyser de risker som kan finnas och behovet av skydd mot omgivningen.

Stockholm Vatten har vatten- och avloppsledningar som måste läggas om. Detta arbete bekostas ej av Stockholm Vatten. Planen skall kompletteras med ny höjdsättning vid infart till garage. Servitutsavtal måste tecknas mellan bolaget och fastighetsägaren/tomträtthavaren, alternativt kan rätten säkras genom bildande av ledningsrätt vid förrättning enligt ledningsrättslagen.

Birka Energi behöver plats för etablering av 1 till 2 (beroende på energibehov) nya elnätstationer i området. Vid flyttning av befintlig elnätstation vid Nordenflychtsvägen erfordras en ersättningsplats i närheten. De i texten beskrivna elnätstationerna vid Hornsbergs Strand måste vara kundanläggningar till grustaget som tas bort i samband med nybyggnationen. Befintlig gasledning i området måste flyttas. I övrigt har vi ingen erinran vad gäller produktionsanläggningar och distributionsanläggningar för fjärrvärme samt fjärrkyla.

Svensk Handel Region Stockholm är positiv till planförslaget men tror att de som skall flytta in i de nya bostadsrätterna har fler bilar än vad planen förutser och föreslår att parkeringstalet för boendeparkering i området utökas till 1,2.

Stokab har inget att erinra och ser fram emot att delta i samförläggningar.

JM anser att det är ytterst viktigt att bullernivån begränsas. En direktförbindelse mellan Strandbergsgatan och Ekelundsbron borde vara möjlig. Då kan gatubreddens på Strandgatan minskas till 15 m. Detta medför att utfyllanden i Ulvsundasjön kan minskas i motsvarande grad. Hastigheten begränsas i området till 30 km/h samt farthinder (t.ex. avsmalningar) utförs. För att begränsa biltrafiken på Pär Lagerkvists Gata mellan kv. Eden och kv. Lyckan bör en vändzon anläggas i anslutning till planerad daghemsentré. Från vändplanen anläggs en trappa för gående upp till Nordenflychtsvägen. På så vis blir parken tryggare för lekande barn och mer nyttjad av allmänheten, särskilt om planerade daghem byggs där. Garageinfart till kv. Lycksaligheten kan med fördel anordnas från Hornsbergs Strand, då höjdsättningen stämmer väl överens med garagets golv. Busshållplatser bör ej placeras inom bostadsområdet eftersom höga bullernivåer alstras vid in-bromsning, start och dörröppning. Den befintliga bullerskärmen vid Essingeleden bör höjas till 2 m. Behovet av åtgärder på större fläktar och luftintag för att minska bullernivåerna inom området bör utredas i det fortsatta arbetet och åtgärder vidtagas.

Ett daghem med fyra avdelningar borde täcka den efterfrågan som skapas av de nya bostäderna inom kv. Kojan. Det ena daghemmet bör utgå och en annan placering sökas för att täcka Kungsholmens övriga behov. En större andel av Hornsbergsparken bör tas i anspråk för bostadsbebyggelse. Härigenom skapas också större och mer användbara innergårdar, vilket på sitt sätt bidrar till grönstrukturen i området. Kv. Eden bör delvis öppnas upp mot Hornsbergsparken. På så vis skapas två sammanlänkade uterum med olika förutsättningar och olika användningsområden. En mindre torgyta kan tillskapas på den södra sidan om kv. Eden så att kvartershörnet blir mindre spetsigt. Det är i princip omöjligt att skapa bra lägenhetslösningar i en så pass spetsig kvartersbildning, bland annat på grund av ljudkraven.

För att sammanlänka bebyggelsen och Ulvsundasjön, och skapa en sjönära atmosfär, bör strandpartiet begränsas ytmässigt, halveras. Föreliggande förslag innebär också stora kostnader som måste ses som en generalplaneinvestering. Kajpartiet bör fungera som en mötesplats och knutpunkt och fungera som ett naturligt nav där båt möter buss. Kajparterrens längd bör begränsas så att en småbåtshamn också kan anordnas.

De kommersiella lokalerna bör främst lokaliseras i hörnen på bottenvåningarna utmed Strandgatan och Franzéngatan. Lokalerna bör inte vara mer än 4-6 meter djupa för att utrymmet mot gårdssidan skall kunna användas till bostäder. Detaljplanen bör stadga att det är möjligt att inrymma kommersiella lokaler i bottenvåningarna på alla byggnader inom kv. Kojan, men bör endast göras tvingande för hörnlägen utmed Strandgatan och Franzéngatan.

Ett eventuellt höghus bör placeras alldeles intill Lindhagensgatan eller på kajparterren i gatans förlängning. Om ett höghus uppförs i föreslaget läge kan skugg- och insynsproblem uppstå för den övriga bebyggelsen och strandområdet vilket måste utredas liksom turbulensbildningar och uppvindar kring huset. Möblerbara balkonger bör tillåtas mot Hornsbergs Strand och mot de smala lokalgatorna. Höjdskillnaden

mellan tak och terrassvåning bör åtminstone vara 3,7 m för att möjliggöra fungerande tak med olika installationer och anordningar för takavvattning. Den föreskrivna taklutningen bör inte begränsas till sex grader, 14 grader skulle möjliggöra större arkitektonisk variation och bättre tekniska konstruktionslösningar. Med 14 graders taklutning skulle en utvändig takavvattning kunna tillämpas. Stuprör utgör ett normalt inslag i Stenstaden. Husdjupet inom kvarteret Lycksaligheten bör kunna utökas 2 m då gårdens stora planmått medger detta och gårdshöjder utredas vidare för att korrespondera med omgivande hushöjder och gatuhöjder.

I JM:s samarbetsavtal med staden år 2001 förutsattes en exploatering på 125.000 - 135.000 kvm. För att komma upp i den exploateringsnivån anfördes följande tre förslag.

- a) Vissa delar av bebyggelsen ges en högre höjd, t.ex. 8-10 våningar.
- b) Torget vid kvarteret närmast vattnet bör utgå och flyttas ut på kajparterren.
- c) Hornbergsparkens omfattning i programsområdet bör vara tillräcklig.

JMs andel av byggrätterna minskar om parken skulle utökas.

AP Fastigheter är kritisk till ny föreslagen gatusträckning, Pär Lagerkvists Gata bakom Kv Lyckan 9 och 10, och förespråkar istället säckgata med minimal stigning. Föreslagen gata påverkar fastigheten och dess hyresgäster negativt i flera avseenden - minskad parkkontakt, trafikstörningar, mörklägda ytor, försvårad godshantering mm.

Solna stad anser att en exploatering i Stockholms centrala delar innebär en ökad trafik för Solna. Resultatet av omfattande trafikanalyser visar att en tätare exploatering i regionens centrala delar kan rekommenderas då detta relativt sett medför en ökad kollektivtrafik och en minskad biltrafik jämfört med regionplanens glesare antaganden. Det regionala cykelstråket som går över Ekelundsbron bör standardmässigt förbättras på Stockholmssidan.

Brf Mälarstrand 2 anser att innan den nya detaljplanen för kv Kojan antas bör den redan gällande detaljplanen för kv Kräftan genomföras (strandpark).

Susanne o Peter Liljeborg, Kristinebergs Strand 27, anser att staden ska börja med att anlägga parken vid Kristinebergs Strand; "ingen" eller ytterst få utnyttjar den tillfälliga parkeringsplatsen. Bygg två höghus vid Lindhagensgatan, den ena med roterande restaurang högst upp, vilken magnet! Vid anläggandet av den nya parterren borde en strand-/badremsa kunna anordnas. Med hänsyn till den trafik som passerar området - varför inte en bro som en naturlig förlängning av Norden-flychtsvägen över till Solnasidan?

Erica Reinius, Kristinebergs Strand 29, anser att området är för tätt för biltrafik. Satsa mer för cyklister och gångtrafik. För stora fönster, svårputsade. Idiotiskt att inte ha balkonger mot sjösidan. Även mindre lägenheter bör kunna ha bra lägen.

Ulla o Lars-Erik, två boende, är positiva till färjetrafik och anser att vattenlinjen inte får förstöras samt att skyskrapa inte får byggas.

Paradiset 19 och 21, gm Hans Karlström välkomnar ytterligare bebyggelse i om-rådet och inte minst bostäder, men förslaget är alltför överexploaterat och kom-pakt. Riktlinjer borde vara närliggande sjönära bostadsområden som Kristineberg strand och Bällsta strand. För attraktiva lägenheter mot sjösidan torde balkonger/ terrasser vara högprioriterat. Marina anläggningar torde vara en självklarhet med dyl. läge. Folk söker sig till närheten av vatten på sina lediga stunder, varför beho-vet av restauranger, butiker och service vid strandlinjen är påkallat. För den norra tillfarten till området kan befintlig underdel av Essingeleden utnyttjas som komp-lement till bron över Karlbergkanalen för att snabbt och enkelt få ett flöde mot Solna och norrut. Byggnaden i södra Hornsbergsparken har ingen anslutning till övrig tilltänkt bebyggelse, den tar i anspråk nyttig park/grönområde samt dess placering torde vara den mörkaste platsen i området. Paradiset 19 innehåller labo-ratorier och forskningsutrymmen, vilka hamnar alltför nära tilltänkt byggnad. Samma förhållande föreligger när det gäller Paradiset 21 respektive Lyckan 9.

Arkitektur-Studio AB, Maria Trappgränd 5 kommenterar byggnadsrätternas höjdsättning som överlag anses för låg med tanke på det våningsantal som anges i planbeskrivningen. Parkeringsstalet 0,7 går inte att uppfylla med en garagevåning utan två behövs.

Birgitta Palfalk, Skogsängsvägen 1, Huddinge ifrågasätter bebyggelse i Hornsbergsparken eftersom Sverige är världsbäst på att behålla grönområden i städer enligt "världskongress".

.....

Charlotte Holst
planarkitekt

