



Förslag

Detaljplan för

Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan)

i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen

i Stockholm

Dp 2003-16067-54

HANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till förslaget hör denna planbeskrivning, en genomförandebeskrivning samt ett gestaltungsprogram.

En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats som underlag till detaljplanen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Planförslagets syfte är att möjliggöra en ombyggnad av Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan). Förslaget innebär att den nuvarande trafikplatsen ersätts med en mindre ytkrävande trafikplats, vilken i huvudsak place-ras under Essingeledens bro.

Genom förslaget frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden. Denna framtida bebyggelse ingår inte i planförslaget.



Kristinebergsmotets läge i Stockholm, planområdet markerat i svart.

BAKGRUND

Trafikplatsens namn

Essingeleden är en statlig väg som passerar genom Stockholms stad. Kristinebergsmotet är en del av Essingeleden. Trafikanläggningen har två officiella namn. Staden använder namnet Kristinebergsmotet. Staten, genom Trafikverket använder däremot namnet Trafikplats Lindhagensgatan. I denna beskrivning används namnet Kristinebergsmotet.

Stockholms stad har även namngett trafikplatsens rampanslutningar. De båda avfartsramperna benämns Kristinebergs- respektive Stadshagsavfarten. Påfartsramperna kallas för Kristinebergs- respektive Stadshagspåfarten (se illustration!).



Befintlig trafikplats med namngivna anslutningar

Arbetsplan och detaljplan – samordnad process

Den ombyggnad som möjliggörs genom planförslaget berör, som nämnts ovan, en statlig väg. Byggnadsåtgärder som rör statliga vägar prövas av Trafikverket enligt bestämmelserna i väglagen. I väglagen anges bl.a. att en arbetsplan ska upprättas, innan ett vägbyggnadsprojekt får påbörjas. Trafikverket har bedömt att de ombyggnadsåtgärder avseende Kristinebergsmotet som nu föreslås kräver att en arbetsplan upprättas.

Väglagen föreskriver vidare att byggande av väg inom områden med detaljplan inte får ske i strid mot detaljplanen. Ombyggnaden av Kristinebergsmotet stämmer inte helt överens med detaljplanerna som gäller för området. En ny detaljplan behöver därför upprättas för att göra projektet möjligt.

Trafikverket och Stockholms stad har, mot denna bakgrund, utarbetat ett gemensamt underlagsmaterial för arbetsplanen och detaljplanen. Huvuddelen av materialet för planerna har tagits fram av konsultföretaget Ramböll Sverige AB. Målsättningen är att de båda planeringsprocesserna ska löpa parallellt. Trafikverket ansvarar därvid för den formella hanteringen av arbetsplanen. Staden har motsvarande ansvar för detaljplanen.

PLANOMRÅDET

Planområdets läge och areal

Kristinebergsmotet knyter Essingeleden till stadens gatunät via Kellgrensgatan och Lindhagensgatan. Trafikplatsen är belägen strax söder om den plats där Essingeleden på bro passerar över Lindhagensgatan. Stora delar av nuvarande trafikplats ligger inom den del av Kristinebergsparken som brukar benämnas Kristinebergshöjden. (Se illustration sid.1)

Planområdet, som är ca 3,6 hektar stort, omfattar de delar av trafikplatsen som berörs av ombyggnadsåtgärder. Kristinebergshöjden berörs av förslaget genom att befintliga av- och påfartsramper rivs. Rivningen behöver inte stöd i detaljplan, varför dessa markområden inte ingår i planförslaget. Planområdet omfattar även fastigheten Alsiskan 1 som indirekt påverkas av den så kallade direkt-rampen som föreslås.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Stockholms översiktsplan

I Stockholms översiktsplan, ÖP 99, utpekas Nordvästra Kungsholmen som ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden. Dessa områden utgör Stockholms stora framtida utvecklingsresurs för ny och varierad stadsbebyggelse. I översiktsplanen anges att Nordvästra Kungsholmen successivt ska kompletteras med bostäder och arbetsplatser om och när nuvarande verksamheter flyttar eller upphör. I planen anges vidare att en ombyggnad av Kristinebergsmotet kan möjliggöra ny bebyggelse samt bidra till bättre kvalitet i den närliggande Kristinebergsparken.

Kommunfullmäktige antog i mars 2010 en ny översiktsplan, *Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm*. Beslutet att anta planen har ännu inte vunnit laga kraft. Av översiktsplanen framgår att den inriktning för stadsutvecklingsområdet som beslutades 2002 (se nedan) även fortsättningsvis ska gälla. I den nya översiktsplanen benämns området Västra Kungsholmen. Omvandlingen av tidigare verksamhetsområden innebär att innerstadens front flyttas ut från Fridhemsplan till Ulvsundasjön. En viktig framtidsfråga är att minska barriäreffekter och miljöstörningar från Essingeleden.

Det nu aktuella planförslaget är förenligt med såväl den tidigare som med den nya översiktsplanen.

Program för Nordvästra Kungsholmen

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog i april 2000 åt stadsbyggnadskontoret att utarbeta ett program för bebyggelseutvecklingen inom Nordvästra Kungsholmen (dnr 1999-08608-53). Samråd om programförslaget hölls under 2001. Stadsbyggnadsnämnden godkände i huvudsak programmet i januari 2002. Programmet ligger till grund för den fortsatta detaljplaneringen i området.

I programmet uttalades att området ska förvandlas till en stadsdel med tät innerstadsstruktur. Den planerade utbyggnaden i området beräknades medföra en fördubbling av befolkningen, såväl vad gäller boende som arbetande. Programmet angav vidare ambitionen att Kristinebergsmotet ska komprimeras till en urban trafikplats med stadsmotorvägens prägel. En sådan förändring ger, enligt programmet, även förutsättningar för formandet av ett samlat vägrum och en ny stadsfront. Det nu aktuella planförslaget stämmer överens med programmet för Nordvästra Kungsholmen.

Gällande detaljplaner

Planområdet omfattas av ett flertal gällande planer. Den nu föreslagna detaljplanen avses ersätta delar av dessa planer. Följande planer berörs:

Pl. 943 A från år 1932, som bl.a. bestämmer gränserna för och användningen av nuvarande bussdepå.

Pl. 1500 C från år 1939, som bl.a. bestämmer gränserna för Lindhagensgatans utbredning.

Pl. 1978 från år 1938, som anger att bussdepåområdet närmast Lindhagensgatan ska utgöra garageändamål.

Pl. 6111 från år 1964, som bestämmer Essingeledens utbredning söder om Kellgrensgatan och reglerar angränsande parkområden.

Pl. 6338 från år 1966, som reglerar Essingeledens utbredning norr om Kellgrensgatan och som stadgar att marken under och invid leden ska användas för garageändamål.

Pl. 6734 från år 1967, som anger en begränsning av byggnadsdjupet norr om Lindhagensgatan.

Dp 2002-11661-54 från år 2003, som anger att fastigheten Alsiskan 1 ska användas för bostadsändamål med möjlighet för handel i bottenvåningen. Byggnaden har bestämmelsen q1, vilket innebär att den inte får rivas och att exteriören inte får förvanskas.

Förstudie, samråd m.m.

En förstudie, daterad den 9 maj 2005, har utarbetats i enlighet med väglagens bestämmelser. I förstudien beskrivs förutsättningarna för och konsekvenserna av ombyggnadsförslaget. Öppet samrådsmöte om förstudien ägde rum den 30 november 2004.

Två fördjupningar av förstudien har tagits fram. Fördjupningarna behandlar i huvudsak den föreslagna trafikplatsens kapacitet. Fördjupningarna är daterade den 9 maj 2005 respektive den 16 oktober 2006.

Samråd med länsstyrelsen om projektet har hållits den 7 december 2004 samt den 5 december 2006.

Länsstyrelsen har den 29 juli 2005 beslutat att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet fattades i enlighet med 14 a § väglagen.

Länsstyrelsen har den 21 december 2006 yttrat sig över förstudien.

Detaljplanen för Kristinebergsmotet och Vägverkets (nu Trafikverket) arbetsplan var under maj och juni 2007 föremål för samråd. Ett kombinerat samrådsmöte och markägarsammanträde ägde rum den 30 maj 2007.

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 17 januari 2008 detaljplanens samrådsredogörelse, daterad den 16 november 2007, och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att ställa ut planförslaget.

Länsstyrelsen godkände den 23 februari 2009 miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen.

FÖRUTSÄTTNINGAR

Befintliga förhållanden

Områdets karaktär och förutsättningar

Nordvästra Kungsholmen ligger i utkanten av Stockholms innerstad. Området har en heterogen karaktär med bostadshus, industri- och kontorsbyggnader, institutioner, idrottsplatser m.m. Bebyggelsens skala varierar kraftigt. I området finns såväl en storskalig bussdepå som bostäder i smalhus. Området har ett attraktivt läge invid Mälaren och Karlsbergskanalen. Tillgången till kollektivtrafik är god, då två tunnelbanelinjer passerar området.

Nordvästra Kungsholmen genomkorsas av tre större vägtrafikstråk. Essingeleden passerar området i nord-sydlig riktning. Den genomsnittliga trafikmängden på berörd vägsträcka är ca 119 000 fordon per årsmedeldygn. Framkomligheten på leden kan idag vara begränsad under högtrafik. I områdets södra del finns Drottningholmsvägen, med trafik till och från stadens västra förorter. Lindhagensgatan, som utgör "stadsdelens" huvudgata, går centralt genom området. Gatan trafikeras av ca 20 000 fordon per dygn. Trafikstråken ger området ett fördelaktigt kommunikationsläge, men medför också problem med buller och luftföroreningar. Vägarna utgör vidare kraftiga barriärer för stadslivet.



Dagens situation - flygbild mot norr

Kristinebergsmotet ur trafiksynpunkt

Kristinebergsmotet är en viktig länk mellan Essingeleden och Stockholms gatunät. Trafikanter som färdas i Essingeledens båda riktningar kan via trafikplatsens två avfartsramper nå Lindhagensgatan. Omvänt kan trafikanter på Lindhagensgatan via trafikplatsens påfartsramper nå såväl Essingeledens söder- som norrgående körfält.

Den signalreglerade korsningen i anslutningen mellan Essingeledens ramper, Kellgrensgatan och Lindhagensgatan är idag begränsande för framkomligheten i trafikplatsen. Korsningen förorsakar dock i nuläget ingen köbildning upp på Essingeleden.

Trafikplatsens nuvarande utformning är i huvudsak tillfredsställande ur trafikteknisk synpunkt. Kristinebergspåfarten har dock en förhållandevis kort anslutningssträcka.

Kristinebergsmotets utformning m.m.

Kristinebergsmotet är en ytkrävande trafikplats med ramper på bro och mark. Två av ramperna, Kristinebergspåfarten och Kristinebergsavfarten, påverkar ett stort markområde inom Kristinebergshöjden.

En gångväg passerar i tunnel under trafikplatsen. Gångstråket förbinder bebyggelsen öster om Essingeleden med Kristinebergsparken. Gångvägen ansluter med trappor till Böttigervägen. Trapporna försvårar framkomligheten för cyklister, barnvagnar och funktionshindrade. Trots denna brist, utgör gångstråket en viktig öst-västlig förbindelselänk under Essingeleden.



Kristinebergsmotet och omgivning (flygfoto). Röd streckad linje markerar gång- och cykelväg

Pågående markanvändning inom planområdet

Marken inom planområdet används i huvudsak för trafikändamål. Utrymmet under Essingeledens bro söder om Lindhagensgatan används av Storstockholms lokaltrafik (SL) för uppställning och skötsel av bussar. Motsvarande utrymme norr om Lindhagensgatan används delvis för parkering i anläggningar vilka drivs av Stockholm Parkering. Marken inom fastigheten Alsiskan 1 är i gällande detaljplan avsedd för bostadsändamål. De permanenta bostäderna är idag dock evakuerade.

Naturmiljö

Planområdet är relativt snävt avgränsat runt Essingeleden och Kellgrensgatan. Inom området finns sparsamt med vegetation. Den största sammanhängande grönytan ligger söder om Kellgrensgatan. Strax utanför planområdet, på Kristinebergshöjden, finns den s.k. Birger Jarls ek. Detta träd kan vara uppemot 800 år gammalt. Eken fylldes med betong i slutet av 1950-talet. Väster om Essingeleden, inom den triangel som bildas av Kristinebergspå- och avfarterna, står sex ekar varav tre inom planområdet.

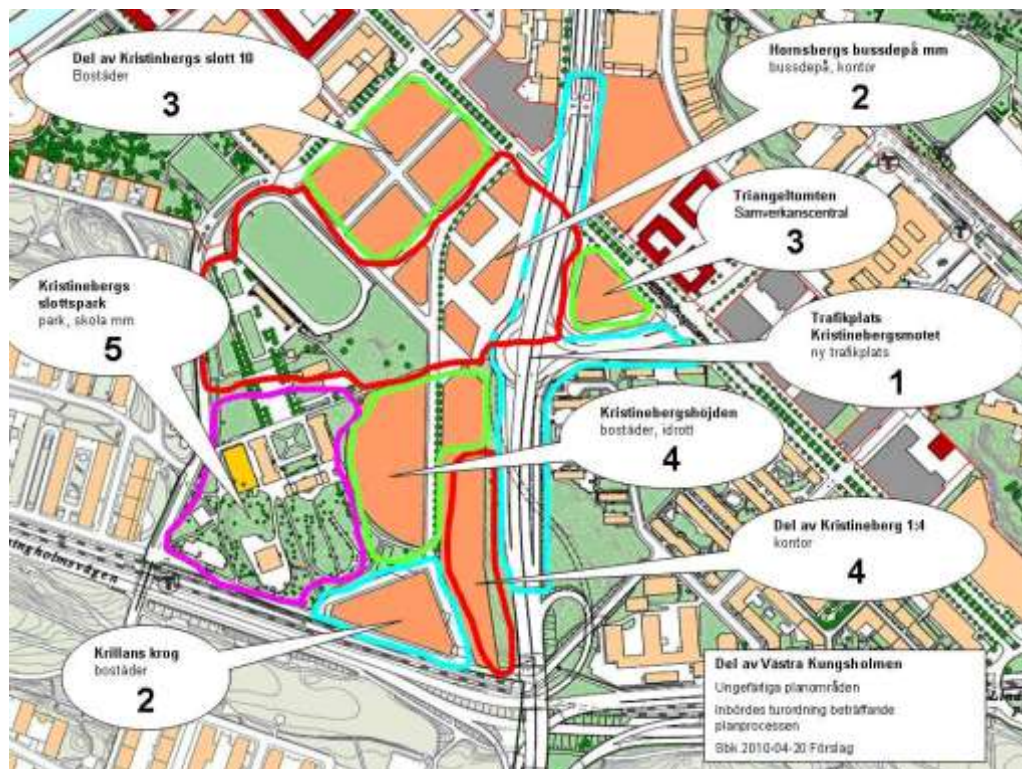
Bebyggelse och kulturhistorisk klassificering

Två av Hornsbergs bussdepås byggnader ligger inom planområdet – kontorsbyggnaden samt byggnaden som ursprungligen innehöll den kombinerade personalmatsalen och samlingssalen. De ritades i tidstypisk funktionalistisk stil 1931 respektive 1938 av Eskil Sundahl, chefsarkitekt vid Kooperativa Förbundets arkitekt- och ingenjörbyrå. Kontorsbyggnaden ligger idag till viss del under Essingeleden. Enligt en byggnadsdokumentation utförd av Stockholms Stadsmuseum och Spårvägmuseet (Byggnadshistorisk rapport 2009:11) finns lite av byggnadernas ursprungliga interiörer bevarade. Även exteriört har förändringar skett. Stadsmuseet har bedömt att Hornsbergs bussdepå, inklusive dessa två byggnader, har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde (gulklassning).

Bostadshuset på fastigheten Alsiskan 1 ingår i ett homogent bostadsområde med smalhus som AB Stockholmshem uppförde runt 1939-40. Delar av bebyggelsen revs i samband med att Essingeleden byggdes i slutet av 1960-talet. Stadsmuseet har bedömt att bostadsområdets bebyggelse är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (grönklassning).

Planerade förändringar i omgivningen

Det aktuella området är stort och rymmer flera betydande projekt där planering och utbyggnad kommer att ske under lång tid. Stadsbyggnadskontoret har bedömt att området av denna anledning behöver delas in i flera detaljplaner. Detaljplanernas indelning geografiskt och tidsmässigt har föreslagits utgå från projektens inbördes samband och utbyggnadsordning. Detaljplaneringen har av denna anledning inletts med Kristinebergsmotet och Hornsbergs bussdepå, eftersom dessa projekt frigör den mark som ska bebyggas. Utöver dessa har planarbete påbörjats för Krillans krog.



Förslag till detaljplaneområden och planeringsetapper

FÖRÄNDRINGAR

Ombyggnad av Kristinebergsmotet

Trafiklösning

Utställningsförslaget, som redovisas med illustrationer nedan, innebär att nuvarande trafikplats byggs om till en mindre anläggning. Den föreslagna anläggningens på- och avfartsrampar är parallella med Essingeleden. Vissa rampar ansluts till en cirkulationsplats under Essingeleden (cirkulationsplatsen medger dock inte full cirkulation, då den är utformad som en droppe. I den fortsatta texten används begreppet droppe). Utanför avfartsrampen från norr föreslås en avfartsramp som inte ansluts till droppen, den s.k. direktrampen. Direktrampen passerar planskilt under Stadshagsavfarten och Kristinebergspåfarten och bildar ett nytt körfält söder om Kellgrensgatan. Direktrampen används av trafikanter som ska svänga åt höger vid trafiksignalerna i korsningen av Kellgrensgatan och Lindhagensgatan. Genom rampen minskar konflikterna mellan höger- och vänstersvängande trafik på Kellgrensgatan.

Förslaget innebär vidare att den befintliga gångvägens trappor vid Böttigervägen ersätts med en serpentinformad gång- och cykelramp. Rampen kompletteras med nya trappor. Gångvägens läge under Essingeleden förskjuts söderut, mot den befintliga brons landfäste.



Flygbild mot sydost där förslaget är markerat med rött (fotomontage: &Rundquist arkitekter)

Trafikplatsens utförande

Den föreslagna trafiklösningen medför att tre nya anslutningsrampar, inklusive direktrampen, behöver byggas väster om Essingeleden. Även droppen under leden utgör nybyggnad. Befintliga rampar öster om Essingeleden, dvs. Stadshagsavfarten och Stadshagspåfarten, kan däremot huvudsakligen behållas. Den södergående påfarten kommer att förlängas, vilket innebär en breddning av bron över Drottningholmsvägen. Gällande detaljplaner medger en breddning varför området inte har tagits med i detaljplanen för Kristinebergsmotet.

Den nya trafikplatsen har olika höjdnivåer. Den översta nivån utgörs av Essingeledens genomgående körfält. Av- och påfartsramperna sjunker från denna nivå ned till droppen, som ligger ca sex meter under Essingeledens körbanor men flera meter ovanför omgivande marknivå. Trafikplatsens lägst belägna del är direktrampen, där den planskilt passerar under Kristinebergspåfarten respektive Stadshagsavfarten. Direktrampens nivå är här ca 2,5 meter under den intilliggande gångvägen.



Förslag till ny trafikplats. Gång- och cykelväg är markerad med grönt.

Trafikplatsens utformning

Ett gestaltningsprogram, daterat den 24 september 2010, har tagits fram i syfte att formulera, beskriva och illustrera trafikplatsens arkitektoniska utförande. Enligt detaljplanen ska utformning och utförande av trafikplatsen i huvudsak ske i enlighet med det till planen hörande gestaltningsprogrammet. Om avvikelser från gestaltningsprogrammet görs är det av stor vikt att trafikplatsens utformning ur kvalitetssynpunkt ändå motsvarar de intentioner som framställs i programmet. Huvuddragen vad gäller anläggningens utförande och utformning är följande.

Den nya avfartsrampen från norr, Kristinebergsavfarten, utformas som en brokonstruktion. Rampens utseende ska anpassas till befintliga brokonstruktioner. Pelare ska placeras med hänsyn till befintliga pelare samt till användningen i markplan. Droppen vilar på parallella stödmurar, vilka följer anläggningens runda form. Utrymmet mellan stödmurarna samt det utrymme som bildas i mitten av droppen fylls med jordmassor eller motsvarande. Den nya påfartsrampen mot söder, Kristinebergspåfarten, utformas som ramp på mark.

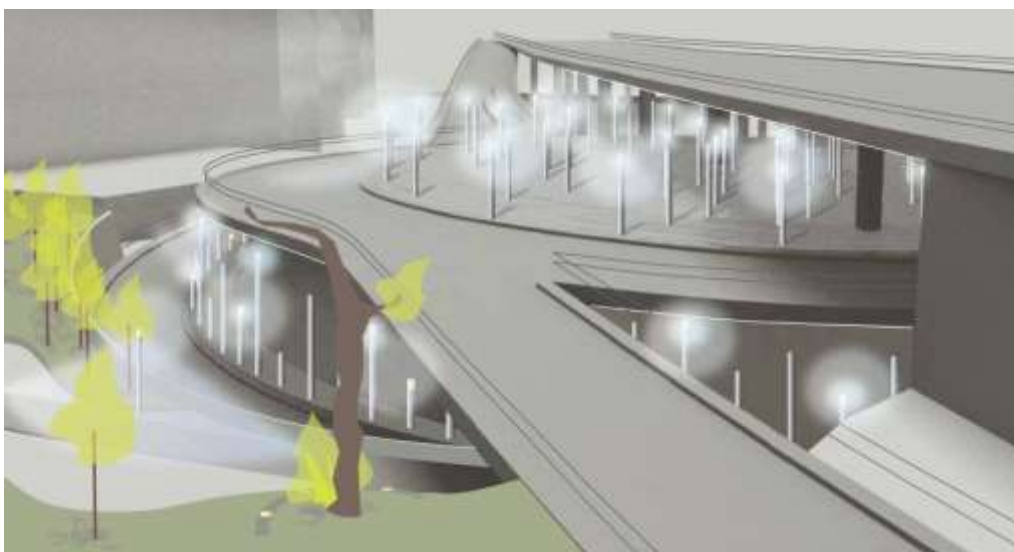
Trafikplatsens gestaltning utgörs av fyra övergripande huvudkaraktärer – *Bastionen*, *Ljuspelarna*, *Passagen* samt *60-talsleden*.

Bastionen utgörs av droppen, trafikplatsens kärna, som formas som en sluten och sammanhållen form, kring vilken trafiken rör sig i olika nivåer. Dess form definieras av lutande stödmurar och den överliggande körbanans utskjutande konsol.

Ljuspelarna ska hjälpa till att skapa en identitet och medverka till orientering för trafikanten och en tempoväxling från leden till stadsgatan. Ljuspelarna är ett adderat element med varierad höjd som finns utspridda på bastionens ovasida, längs direktrampens insida och längs gång- och cykelvägen. Av stor vikt är att belysningen blir energieffektiv.

Passagen utgörs av gång- och cykelpassagen under Essingeleden, som formas för att upplevas så trygg, ljus och behaglig som möjligt. Rummet vidgas maximalt mot anslutningarna på västra och östra sidan, men avgränsas tydligt mot vägtrafiken med uppbyggd topografi, tydliga murkanter och planteringar. Ljuspelarna är också en del av gång- och cykelvägens identitet.

60-talsleden utgörs av trafikplatsens befintliga och nya ramper, och ska gestaltningssmässigt tillhöra Essingeledens vägarkitektur i övrigt.



Den s.k. droppen, sedd från söder (Ramböll, & Rundquist arkitekter)

Hornsbergs bussdepå

Fastigheten Kristinebergs slott 10 ska enligt gällande planer användas för garageändamål. Den del av fastigheten som ligger under Essingeleden får enligt gällande plan inte bebyggas på marken, men däremot överbyggas för motortrafikändamål. Genom planförslaget möjliggörs att marken får nyttjas för bussdepåns verksamhet med därtill hörande funktioner. Planen möjliggör därmed för tankning och tvättning av fordon i markplan under Essingeleden (se vidare under rubriken *Risker vid hantering av farligt gods*).

Parkering Strandbergsgatan

Användningen av motsvarande utrymme norr om Lindhagensgatan för parkeringsändamål bekräftas genom planförslaget. Den föreslagna byggrätten är dock mot Lindhagensgatan mindre än befintlig anläggning. Syftet med denna begränsning är att på sikt skapa en bättre stadsmiljö vid områdets huvudstråk, Lindhagensgatan.

Alsiskan 1

Markanvändning

Bostadshuset på fastigheten Alsiskan 1 har idag ett mycket utsatt läge ca 40 meter från Essingeledens genomgående körfält samt ca sju meter från befintlig avfartsramp. Den ekvivalenta bullernivån vid entréfasad är idag ca 70 dB(A). Den föreslagna direktrampen innebär en väsentlig försämring av de redan svåra förhållandena. Rampen kommer att passera byggnadens entrésida med ett minsta avstånd om ca 3 meter. Direktrampens höjdläge kommer att vara ca 3,5

meter under marknivån vid byggnadernas entréer. Närheten till det djupa vägschaktet innebär att miljön vid entréfasaden blir trång och otrivsamt, oavsett vilka förebyggande åtgärder som vidtas. (Se vidare under konsekvenser nedan.) Byggnaden är dock viktig ur det hänseende att den fungerar som bullerskydd åt bakomliggande bebyggelse.

Bostadsanvändningen av byggnaden bör mot bakgrund av ovanstående inte fortsätta vid ett genomförande av planen, varför användningen i detaljplanen ändras till kontor. Närheten till Essingeleden och dess avfart gör att planen, ur risksynpunkt, kräver att byggnaden ska utföras med obrännbar fasad och brandklassade fönster. Obrännbar fasad kan utgöras av bl.a. tegel, vilket är det material fasaden har idag.

Kulturmiljö

Den befintliga byggnaden på fastigheten Alsiskan 1 har av stadsmuseet bedömts vara särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. I planen har därför satts en skyddsbestämmelse som säger att byggnaden inte får rivas. Därmed bibehålls även byggnadens funktion som bullerskydd. Exteriöra förändringar av byggnaden är möjliga.

KONSEKVENSER

Trafik

Trafikplatsens kapacitet

Trafikplatsens kapacitet har studerats i en datasimuleringsmodell. Kapaciteten hos såväl den befintliga som den föreslagna trafikplatsen har undersökts. Utgångspunkten för studierna har varit antagna trafikmängder år 2015. Trafikmängden på Essingeleden beräknas vid denna tidpunkt ha ökat med ca 45 % i förhållande till trafiken år 2005. Trafikalstringen från det utbyggda Nordvästra Kungsholmen har för bostäder beräknats med antagande av 2,4 fordonsrörelser per lägenhet. Motsvarande antagande för kontorsbebyggelsen har varit 1,2 trafikrörelser per anställd.

Datasimuleringarna visar att trafikmängderna på avfartsrampen från norr (Kristinebergsavfarten) är dimensionerande för trafikplatsens kapacitet. Dagens trafiklösning i kombination med den framtida trafikvolymen innebär att köer kommer att bildas upp mot Essingeleden på denna ramp. Kapacitetsproblemen uppstår under förmiddagar. Köerna bildas när fordon som kommer från Essingeleden ska växla mellan olika körfält innan den signalreglerade korsningen vid Lindhagensgatan.

Kapaciteten i den föreslagna trafiklösningen är högre. Direktrampen medför att antalet växlingsrörelser minskar innan korsningen vid Lindhagensgatan. Den nya trafikplatsen bedöms kunna avveckla trafiken på avfartsramperna från norr utan att köer, som påverkar den genomgående trafiken på Essingeleden, uppstår.

Gång- och cykelförbindelser

Förslaget innebär att framkomligheten för cyklister förbättras i öst-västlig riktning under Essingeleden, då den befintliga trappan vid Böttigervägen ersätts med ramper och trappor.

Den föreslagna gång- och cykelvägen får under Essingeleden ett trångt läge mellan befintligt brofäste och direktrampen, som här ligger ca 2,5 meter under gång- och cykelvägens nivå. Passagen kan komma att upplevas som otrygg. Utformningen av detta parti måste därför studeras särskilt.

Direktrampen stiger parallellt med Kellgrensgatans förlängning från sitt låga läge invid cirkulationsplatsen. Detta medför att befintlig gångpassage under Kellgrensgatan måste tas bort.

Stadsbild

Förslaget bedöms i huvudsak få positiva effekter på stadsbilden. Motorvägsområdet utbredning minskar väsentligt då befintliga ramper inom Kristinebergs höjden tas bort. Genom att trafikplatsen koncentreras skapas förutsättningar för en mer urban trafikmiljö med stadsmotorvägens prägel. Det ger också förutsättningar för ett samlat vägrum med en ny bebyggelsefront på Essingeledens västra sida.

I delar av området medför förslaget emellertid även negativa konsekvenser ur stadsbildssynpunkt. Direktrampens förlängning söder om Kellgrensgatan innebär att vägens utbredning här utökas på bekostnad av grönmark. Den berörda marken är idag en del av "buffertzonen" mellan trafiklandskapet och bostadsbebyggelsen i kvarteren Alsiskan och Hämplingen. Den mark inom vilket vägområdet utökas, får dock redan enligt gällande planer användas för vägtrafik.

Miljön vid bostadsentréerna norr om kvarteret Alsiskan påverkas särskilt av förändringarna. Direktrampen passerar här bostadshuset med ett minsta avstånd av ca tre meter. Rampens höjdläge, ca 3,5 meter under den omgivande markens nivå, innebär också att upplevelsen av platsen kraftigt förändras. Åtgärderna medför även ökat buller vid bostäderna. Bullerfrågan behandlas nedan.



*Befintligt bostadshus och föreslagen direktramp
(fotomontage: &Rundquist arkitekter)*

Tillgänglighet för funktionshindrade

Förslaget innebär en förbättring vad gäller tillgängligheten för funktionshindrade, då trapporna mellan gångvägen och Böttigervägen ersätts av ramper och trappa. Rampernas lutning blir 1:20, vilket motsvarar stadens riktlinjer.

Miljö, hälsa och säkerhet

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Enligt 5 kap. 18 § Plan- och bygglagen, PBL, ska bestämmelserna i Miljöbalkens 6 kap. 11-18 och 22 §§ tillämpas om ett genomförande av en detaljplan kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Vid betydande miljöpåverkan ska en miljöbedömning av planen göras och en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreliggande planförslag inte medför en sådan betydande miljöpåverkan som avses i ovan nämnda bestämmelser. Kontoret konstaterar att de planmässiga förutsättningarna för Essingeleden och Kristinebergsmotet redan finns. Den mark som i planförslaget avsatts för trafikplatsen är redan idag avsedd för trafik eller för annat ändamål som hänger samman med trafik (garage). Planen innebär därför endast en mindre förändring i förhållande till nu gällande detaljplaner. Kontoret konstaterar vidare att ombyggnaden inte påverkar trafikmängderna på Essingeleden eller i trafikplatsen som sådan. Förslaget påverkar inte något naturområde med erkänd nationell eller internationell skyddsstatus.

Stadsbyggnadskontorets ovan redovisade ställningstagande innebär inte att projektet saknar lokal miljöpåverkan. En separat miljökonsekvensbeskrivning har upprättats för att belysa dessa konsekvenser, detta trots att planen inte har bedömts kräva en miljökonsekvensbeskrivning i enlighet med Miljöbalken 6 kap. 11 §. Miljökonsekvensbeskrivningen har tagits fram för att gälla både detaljplanen och Trafikverkets arbetsplan. Till skillnad mot detaljplanen kräver arbetsplanen en formell miljökonsekvensbeskrivning som ska godkännas av Länsstyrelsen, vilket skedde den 23 september 2009. Sedan dess har en kompletterande bullerutredning gjorts vars innehåll inte har förts in i miljökonsekvensbeskrivningen, på grund av att den redan har godkänts av Länsstyrelsen. En riskanalys för Hornsbergs bussdepås etanoltankningsplats har också gjorts.

Utdrag ur miljökonsekvensbeskrivningen, den kompletterande bullerutredningen samt riskanalysen redovisas och kommenteras nedan.

Trafikbuller

Trafikbuller brukar beskrivas med två storheter: ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå. Den ekvivalenta ljudnivån utgör ett medelvärde över dygnet. Den maximala nivån är den högsta ljudnivå som uppstår när ett tungt fordon passerar.

Bullersituationen i området är komplex med höga ljudnivåer. Utmed Essingeleden genom Kristineberg överstiger den ekvivalenta ljudnivån 70 dB(A) upp till 30 meter från vägen. Denna nivå kan jämföras med det gällande riktvärdet 55 dB(A). Huvuddelen av bullerstörningarna kommer från gator och vägar som inte direkt påverkas genom den nu aktuella ombyggnaden, framförallt Essingeledens genomgående körfält samt Lindhagensgatan.

Förslaget innebär att bullersituationen vid befintligt bostadshus i kvarteret Alsiskan påverkas. Maximal ljudnivå utanför den norra fasaden kommer att öka med 5 dBA till 87 dB(A) vid de mest utsatta lägenheterna. Den ekvivalenta ljudnivån kommer att uppgå till 68-69 dB(A), långt över riktvärdet 55 dB(A). För att minska ljudnivån till 55 dB(A) vid översta våningen med skärmar måste de vara lika höga som huset. En sådan lösning är inte realistisk varför detaljplanen föreskriver en ändrad användning från bostäder till kontor. Där direkt-rampen stiger ur skärningen vid kvarteret Alsiskan och vidare mot Lindhagensgatan bör enligt den kompletterande bullerutredningen ändå en skärm uppföras. Skärmen bör ha en höjd som ligger ca 2 meter över vägbanan, men

av trafiksäkerhetsskäl minskar höjden från 2 meter till 0,3 meter närmast Lindhagensgatan. Bullerskärmen minskar ljudnivån i markplanet med ca 10 dB(A) (exklusive Essingeledens bidrag till bullernivåerna). Vid grannhusen på fastigheterna Grönsiskan 3 och Hämplingen 3 är påverkan från direktrampen försumbar.

Vid en framtida byggnation på den västra sidan av Essingeleden kan ljudreflexer uppstå, vilket innebär att den ekvivalenta ljudnivån inom fastigheterna Grönsiskan 3 och Talgoxen 2 beräknas öka med maximalt 1 dB(A). Den planerade kontorsbebyggelsen på den frilagda marken på Kristinebergshöjden närmast Essingeleden kommer att utgöra en bullerskärm mot Kristinebergsparken och övrig ny bebyggelse väster om Essingeleden. Föreliggande planförslag skapar således förutsättningar för att i ett senare skede förbättra ljudmiljön. Eftersom ny bebyggelse kommer att utgöra bullerskärmar föreslås i detaljplanen inga skärmar vid Essingeledens västra sida.

Luftkvalitet

Miljökvalitetsnormer kan utgöra bindande gränsvärden för miljökvalitet i olika avseenden. Normerna har till stor del fastställts i EU-direktiv och därefter införlivats i svensk lag. Normerna syftar i första hand till att skydda människors hälsa. Gällande gränsvärden för kvävedioxid och partiklar i luften överskrids för närvarande vid vissa hårt trafikerade vägar och gator i Stockholm.

Föroreningshalterna inom planområdet är höga till följd av den omfattande trafiken. Vid närmaste mätpunkt, invid E4:an på Lilla Essingen, överskreds miljökvalitetsnormerna för såväl kvävedioxid som partiklar under år 2006. Beräkningar indikerar dock att luftkvaliteten vid Kristinebergsmotet är något bättre.

Den föreslagna ombyggnaden av Kristinebergsmotet orsakar inga ökade trafikflöden som påverkar luftkvaliteten i området. Trafikplatsen har ett väsentligt lägre trafikflöde än Essingeleden, varför föroreningshalterna i området styrs av förhållandena på leden.

Genom att trafikplatsen komprimeras kan luftföroreningarna under Essingeleden bli mer koncentrerade. Luftföroreningarna vid gång- och cykelvägen under Essingeleden riskerar att bli relativt höga. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att miljön längs gång- och cykelleden, invid och under trafikplatsen, knappast blir sådan att människor kommer att vistas där stadigvarande. Allmänhetens hälsa bör därför inte nämnvärt försämrats genom de ändrade förhållandena.

Naturvårdsverket har bedömt att miljökvalitetsnormer inte bör tillämpas för den luft på vägen som fordonsresenärer exponeras för. Normerna bör inte heller tillämpas där människor normalt inte vistas, t.ex. i luften ovan skorstenar eller längs vägområden (jfr Naturvårdsverkets handbok 2006:2, Luftguiden, s. 21). Stadsbyggnadskontoret bedömer mot ovanstående bakgrund att planförslaget följer miljökvalitetsnormerna.

Risker vid hantering av farligt gods

Vid bussdepån kommer brandfarliga varor att hanteras. I första hand gäller detta bussarnas drivmedel etanol. Lossning, lagring och tankning av etanol föreslås, som tidigare nämnts, under Essingeledens bro. Motsvarande funktioner finns här även idag, dock har den befintliga tankplatsen inga särskilda skyddsanordningar. Ett flertal åtgärder föreslås i riskanalysen för att skydda Essingeledens brokonstruktion från brandpåverkan. Följande åtgärder återfinns som planbestämmelser:

- Tanknings- och lossningsplatsen ska förses med skärmtak av obrännbart material.
- Tanknings- och lossningsplatsen ska förses med automatisk skumvatenssprinkleranläggning.
- Pelare för bärning av Essingeleden under skärmtak ska skyddas mot värmestrålning. (Föreslagsvis i form av plåt plus mineralull eller likvärdig lösning.)
- Tanknings- och lossningsplatsen ska utföras med fall mot lågpunkt centrerad under skärmtak med dränering och uppsamlingstank för spill-/brännbar vätska så att sannolikhet för explosiv ångblandning minimeras.

Utöver dessa planbestämmelser bör följande åtgärder vidtas:

- För att minska risken för påkörning av lossningsfordon ska tanknings- och lossningsplats utföras så att tankning inte kan genomföras samtidigt som lossning, exempelvis genom att bussar inte släpps in på tankningsplatsen när lossning pågår. Detta kan ske organisatoriskt eller med viss automatik med hjälp av bommar eller dylikt.
- Tanknings- och lossningsplatsen utförs väl ventilerad med öppningar mot det fria i tre fasader som tillträdes- och insynsskydd för allmänheten (jfr bensinstation med butik/verkstadsbyggnad).

De föreslagna byggnaderna och skyddsåtgärderna under Essingeleden får inte hindra inspektion och underhåll av bron.

Natur och rekreation

Förslaget innebär att viss vegetation och naturmark inom Kristinebergshöjden tas i anspråk för den ombyggda trafikplatsens sydriktade påfartsramp. Den berörda marken har låga rekreativa värden. Birger Jarls ek, som står strax utanför planområdet, kan bevaras i sitt nuvarande läge.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Förslaget innebär att befintliga byggnader inom fastigheten Kristinebergs Slott 10 – kontorsbyggnaden samt byggnaden som innehöll den kombinerade personalmatsalen och samlingssalen – måste rivras. Byggnaderna är inte kulturhistoriskt särskilt värdefulla men har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.

Dagvatten

Dagvatten från berörd del av Essingeleden inklusive dess ramper ska ledas till ett befintligt avsättningsmagasin i Kristinebergsparken. Magasinet har oljeavskiljare.

Markföroreningar

Förorenade jordmassor har påträffats vid tidigare undersökningar i närheten. Hantering av förorenade rivningsmassor ska ske i samråd med miljöförvaltningen och enligt gällande lagstiftning.

Störningar under byggtiden

Tiden för ombyggnadsarbetena av trafikplatsen har uppskattats till tre år. Under denna tid uppstår störningar för omgivningen, i första hand i form av byggbuller och vibrationer. De mest bullrande arbetena kan innebära att Naturvårdsverkets riktlinjer överskrids, såvida inte speciella metoder används. I kvarteret Alsiskan kommer buller- och vibrationsnivåerna att vara höga eftersom spontning här kommer att utföras mycket nära fasaden. Arbetstiden för de

bullrande momenten bör mot denna bakgrund begränsas. Riktlinjer för buller, vibrationer m.m. måste skrivas in i entreprenadkontrakten.

Trafikomläggningar kommer att bli nödvändiga. Omläggningarna bedöms dock inte innebära några ytterligare störningar för omgivningen. Samordning med SL:s bussdepå måste ske under genomförandetiden för att undvika störningar av verksamheten.

MEDVERKANDE

Planförslaget har upprättats av stadsbyggnadsbyggnadskontoret genom Daniel Linder i samarbete med plankonsult Per Jacobsson, Tengbom Stockholm.

Katrin Berkefelt
planchef

Daniel Linder
handläggare