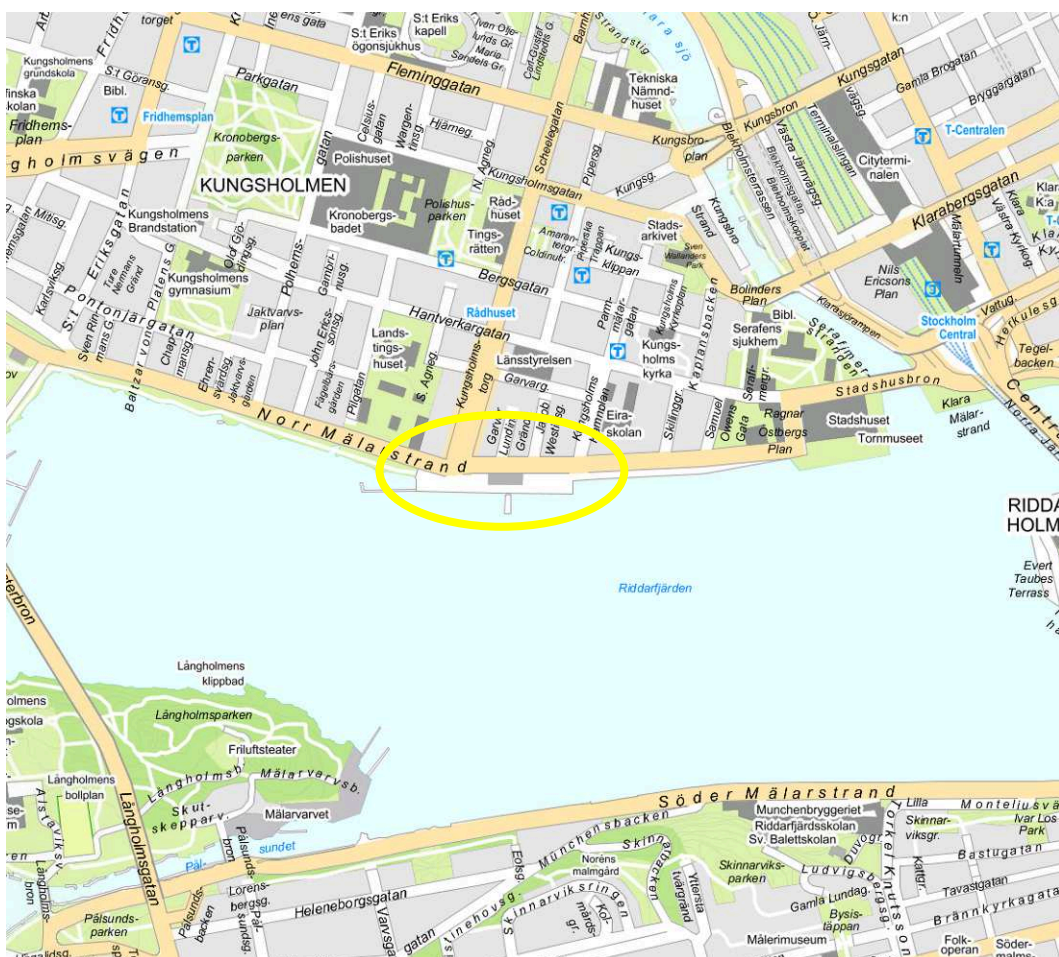


Planbeskrivning Detaljplan för Stuvaren 1 m m i stadsdelen Kungsholmen, S-Dp 2011-17670



Stadsbyggnadskontoret

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

Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

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

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

Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

| | |
|------------|-------------------|
| Samråd | 2:a kv 2015 |
| Granskning | 4:e kv 2015 |
| Antagande | 1:a – 2:a kv 2016 |

Innehåll

| | |
|--|-----------|
| Sammanfattning | 2 |
| Planens syfte och huvuddrag | 2 |
| Miljöbedömning | 2 |
| Tidplan | 2 |
| Inledning | 4 |
| Handlingar | 4 |
| Planens syfte och huvuddrag | 4 |
| Plandata | 5 |
| Tidigare ställningstaganden | 6 |
| Förutsättningar | 7 |
| Bakgrund | 7 |
| Befintlig användning och bebyggelse | 7 |
| Landskapsbild/stadsbild | 8 |
| Gator och trafik | 9 |
| Hydrologiska förhållanden | 11 |
| Dagvatten | 11 |
| Störningar och risker | 11 |
| Planförslag | 12 |
| Hamnen | 13 |
| Drivmedelstationen och restaurangbyggnaden | 14 |
| Småbåtshamn/gästhamn | 16 |
| Gator och trafik | 19 |
| Teknisk försörjning | 21 |
| Konsekvenser | 22 |
| Behovsbedömning | 22 |
| Miljökvalitetsnormer för vatten | 23 |
| Landskapsbild/ stadsbild, kulturhistoriskt värdefull miljö | 23 |
| Riksintresse | 23 |
| Störningar och risker | 23 |
| Upphävande av strandskydd | 25 |
| Barnkonsekvenser | 26 |
| Tillstånd för vattenverksamhet | 26 |
| Anmälan om miljöfarlig verksamhet | 27 |
| Tidplan | 27 |
| Genomförande | 27 |
| Organisatoriska frågor | 27 |
| Verkan på befintliga detaljplaner | 27 |
| Fastighetsrättsliga frågor | 27 |
| Ekonomiska frågor | 28 |
| Tekniska frågor | 29 |
| Genomförandetid | 29 |

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Höjder redovisas i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Trafikutredning kring korsningen Kungsholmstorg/Norr Mälärstrand vid Preem drivmedelsstation (Sweco, 2012-09-13)*
- *Riskanalys för Preems station på Norr Mälärstrand inom del av kv Stuvaren 1 mm (Brandskyddslaget, november 2014)*
- *Körspårsanalys av snötippning – Norr Mälärstrand (Sweco, 2014-01-17)*
- *Kungsholmstorg trafikutredning (Sweco, 2014-02-04)*
- *Dagvatten - anslutning till spillvattennät, ritning (Preem, 2012-03-20)*
- *Preems station Norr Mälärstrand, kompletterande utredning (Brandskyddslaget, 2015-03-02)*

Medverkande

Planen är framtagen av Magnus Bäckström, stadsbyggnadskontoret samt Linnéa Olofsson, planeringsarkitekt Landskapslaget AB. Planen har tagits fram i samarbete med Stockholms hamnar genom Peder Weitoft och dess arkitekt från Tengbom, en representant från Preem och dennes arkitekt från Arkoo arkitekter AB samt Riddarfjärdens Marina.

Planens syfte och huvuddrag

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

Detaljplanen medför att kajens planlagda användning ändras från kvartersmark för hamnändamål till allmän plats kaj. För att stärka kopplingarna mellan Kungsholms torg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholms torgs centrala promenad ner till kajen. Den befintliga restaurangbyggnaden ska rustas upp och ges en mer attraktiv gestaltning. Mindre utbyggnader möjliggörs söderut så att byggnaden får en sammanhållen volym och för att ge bättre möjlighet för sophantering och förvaring. I

planen möjliggörs också att drivmedelstationen kan utveckla verksamheten med en så kallad ”sjömack” på en ponton vid kajen och anläggningar för att erbjuda biogas till både fordon och båtar.

Vid den västra delen av kajen utvidgas småbåtshamnen för att möjliggöra en mindre gästhamn med tillhörande byggnad för hamnkontor och restaurang på kajen. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden

Planområdet ligger på Kungsholmen vid Norr Mälarstrand och omfattar kajen och en del av vattenområdet. Detaljplaneområdet omfattar fastigheten Stuvaren 1, inom vilken den befintliga byggnaden står, samt delar av fastigheterna Kungsholmen 2:2 (marken) och Kungsholmen 2:8 (vattenområdet). Marken ägs av Stockholms stad och disponeras genom avtal av Stockholms Hamnar (Stockholms Hamn AB). Planområdet är drygt 2 ha stort.

Delar av marken upplåts till en restaurang med uteservering såväl på kajen som på en ponton i vattenrummet, samt till drivmedelstationen. Ett vattenområde väster om kajen upplåts till Riddarfjärdens marina.



Planområdets läge och ungefärliga avgränsning.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Detaljplanen upprättas med stöd av översiktsplanen Promenadstaden. Där redovisas olika planeringsinriktningar som ska utveckla Stockholm som staden på vattnet. Som planeringsinriktning för att uppnå detta anges kortfattat, följande:

- Skapa attraktiva stråk och bättre möjligheter till rekreation vid stadens vatten. Främja båtliv och turism.
- Säkerställ en god vattenkvalitet i sjöar och vattendrag
- Säkra stadens hamnfunktioner genom att såväl vattenområden som anslutande markområden reserveras för hamnverksamhetens behov. Allt eftersom hamnverksamheten omstruktureras kan en annan användning av områdena prövas.
- Håll en hög beredskap för kollektivtrafik på vatten genom att beakta framtida behov av kajlägen för kollektivtrafik.

Detaljplan

För området gäller detaljplan Dp 92058A från 1993. Den anger kvartersmark med hamnändamål för kajen och vattenområdet i öster, samt småbåtshamn för en del av vattenområdet i väster. För en del av vattenområdet gäller Dp1696 A från 1937 och anger vattenområde.



Planmosaik som visar gällande detaljplaner. Ungefärlig avgränsning av planområdet markerad i rött.

Start-PM

Stadsbyggnadsnämnden beslutade att bifalla start-PM för detaljplan den 2012-01-19 § 7, i syfte att bekräfta befintliga verksamheter inom området. Det beslutades också om ett tilläggsuppdrag att utreda möjligheterna till att på platsen uppföra

en gästhamn. Nämnden anförde dessutom en skrivelse om vikten av ett allmäntillgängligt vattennära promenadstråk med tillskott av mötesplatser i form av restauranger, serveringar och gästhamn.

Riksintresse för kulturmiljövården

Norr Mälärstrand är en del av Stockholms innerstad med Djurgården, som är av riksintresse för kulturmiljövården enligt miljöbalken (3 kap. 6 §). Riksintressen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värde.

Vattenrummen och stadens front mot vattenrummen är utpekade som karaktärsdrag inom riksintresset, liksom Stockholms inlopp både från Saltsjön och Mälaren, stadens siluett och vyer från viktiga utsiktspunkter, blickfång och kontakten med vattnet. Inom riksintresset beskrivs karaktärsdraget stadens front mot vattenrummen enligt följande: ”Stockholm har byggts i ett kuperat skärgårdslandskap i mötet mellan Saltsjön och Mälaren. Vattnet är en viktig del i Stockholms historia och stadens front mot vattnet har alltid utgjort en väsentlig fråga för alla tiders stadsbyggare.”

Strandskydd

Strandskyddet är upphävt inom planområdet. Nya regler för strandskydd trädde i kraft den 1 juli 2009. Därigenom inträder strandskyddet automatiskt när ett tidigare planlagt område ersätts med en ny detaljplan, enligt 7 kap 18g § miljöbalken.

Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden samt bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Strandskyddet kan upphävas om särskilda skäl föreligger, enligt 7 kap 18c § miljöbalken.

Förutsättningar

Bakgrund

Området användes ursprungligen som lossningsplats för fartyg lastade med sten. Byggnaden inom Stuvaren 1 uppfördes som hamnskjul. År 1956 etablerades en bilverkstad, som med tiden kom att inrymma en drivmedelstation. Nuvarande station har tillfälligt bygglov. Stationen har tillstånd för hantering av brandfarlig vara t.o.m. år 2022. Under 2014 fick restaurangverksamheten efter överprövning permanent lov i enlighet med detaljplan som anger hamnändamål.

Befintlig användning och bebyggelse

Planområdet utgörs till största delen av en anlagd, utfylld kaj med hårdgjorda ytor, till största del smågatsten. I kajens östra del finns ett antal nyplanterade pilträd.

Kajen utgör en del av det välfrekventerade promenadstråket längs Norr Mälärstrand. Cykelbanan genom planområdet är också en av stadens mer trafikerade cykelstråk.

I planområdet finns en byggnad innehållande drivmedelstation och restaurang. Drivmedelstationen är en av få kvarvarande i Stockholms innerstad och tillhandahåller förutom bensin och diesel också etanol och laddning av elbilar samt biltvätt och uthyrning av släp. Vid kajens västra del ligger Riddarfjärdens marina, med båtförsäljning och småbåtshamn. Inom planområdet finns också parkering och vid kajen förtöjer fartyg. En yta reserverad för snötippning finns i den västra delen av kajplanet.

Byggnaden på kajen utgjordes ursprungligen som två hamnskjul, som sedan byggts samman. 1956 etablerades en bilverkstad, senare drivmedelstationen, och på 1980-talet gavs tillfälligt lov för en restaurang. Under åren har en rad tillbyggnader för inlastning, förvaring, sophantering och uteserveringar gjorts. De olika tillbyggnaderna bidrar till att byggnaden upplevs som brokig och något tillfällig. Fasaderna är klädda med ett skivmaterial i en ljusgul kulör.

Promenadstråk

Kajområdet ingår som en del i det välutnyttjade promenadstråket utmed Norr Mälärstrand och binder samman parkstråket från Rålambshovsparken med strandpromenaden till Ragnar Östbergs plan vid Stadshuset.

Landskapsbild/stadsbild

Planområdet ingår i den vidsträckta vyn över Riddarfjärden sett från Söder Mälärstrand. Vyn domineras av Kungsholmens stenstad i en enhetlig skala och stockholmstypiska kulörer samt den ridå av storvuxna träd som kantar strandpromenaden. Stenstadens front mot vattenrummet är en tydlig och karaktäristisk del av Stockholms stadsbild.



Planområdets bebyggelse underordnas stenstadens bebyggelse, vilken dominerar stadsbilden mot vattnet. Av planområdets bebyggelse är särskilt drivmedelstationens skärmtak och skyltning framträdande (till vänster i bild).

Planområdet med sin stenkädda kajkant och hårdgjorda öppna yta skiljer sig från resten av Kungsholmens front mot vattnet, eftersom den inte har grönskan mot vattnet. Här är stenstadens bebyggelse dominerande och kajens låga hamnbebyggelse i en våning är underordnad. Den befintliga byggnaden är något brokig, med varierande material och flera tillbyggnader. På håll är drivmedelsstationens skärmtak och kulörta skyltning det mest synliga från platsens bebyggelse.

Gator och trafik

Gatunät, biltrafik och parkering

Norr Mälarstrand har en trafikmängd om cirka 1300 fordon/h i högtrafik. In- och utfart till planområdet från Norr Mälarstrand finns i den västra delen i Kungsholmstorgs förlängning, samt i den östra delen vid Kungsholms hamnplan. Mellan dessa löper en gata inom planområdet parallellt med Norr Mälarstrand och försörjer parkeringsplatser och verksamheter på kajen.

Den öppna kajplanen på den västra delen är inte avsedd för trafik, men avgränsningen är otydlig vilket gör att området ofta tas i anspråk för parkering. Detta gör kajplanen tidvis till en kaotisk och oattraktiv plats för vistelse trots läget.

Vintertid används den västra delen av kajen för snötippning vilket genererar tunga transporter i planområdet. Som mest under maxtimme, det vill säga nattetid, tippas cirka 50 lastbilar per timme snö på platsen.



Kajen har två in- och utfarter, en i öster och en i väster. Området nås via tre övergångsställen över Norr Mälarstrand. Norr om planområdet löper ett cykelpendlingsstråk.

Gång- och cykeltrafik

Tre övergångsställen över Norr Mälarstrand leder till kajen. Vid Kungsholmstorg, som är en gata med tre gångbanor, finns endast ett övergångsställe. Det är placerat vid gatans västra gångbana, vilket gör att gående på den östra trottoaren måste korsa tre körbanor för att nå kajen. Övergångstället vid Garvar Lundins gränd landar vid långsidan av restaurangbyggnaden, därifrån leder en smal trottoar österut. På kajen finns markerade gångbanor i östlig-västlig riktning, vilka är en del i det sammanhängande promenadstråket längs norr Mälarstrand.

Norr om planområdet går en cykelbana längs Norr Mälarstrand, som korsar infarterna till kajen. Cykelbanan är utpekad som cykelpendlingsstråk i Stockholms stads cykelplan och ska ges högsta prioritet när det gäller åtgärder. Antal cyklister är stort i rusningstid på morgnar och eftermiddagar. I högtrafik (kl 8:00–9:00) uppgår antalet cyklister som passerar området till ca 900.

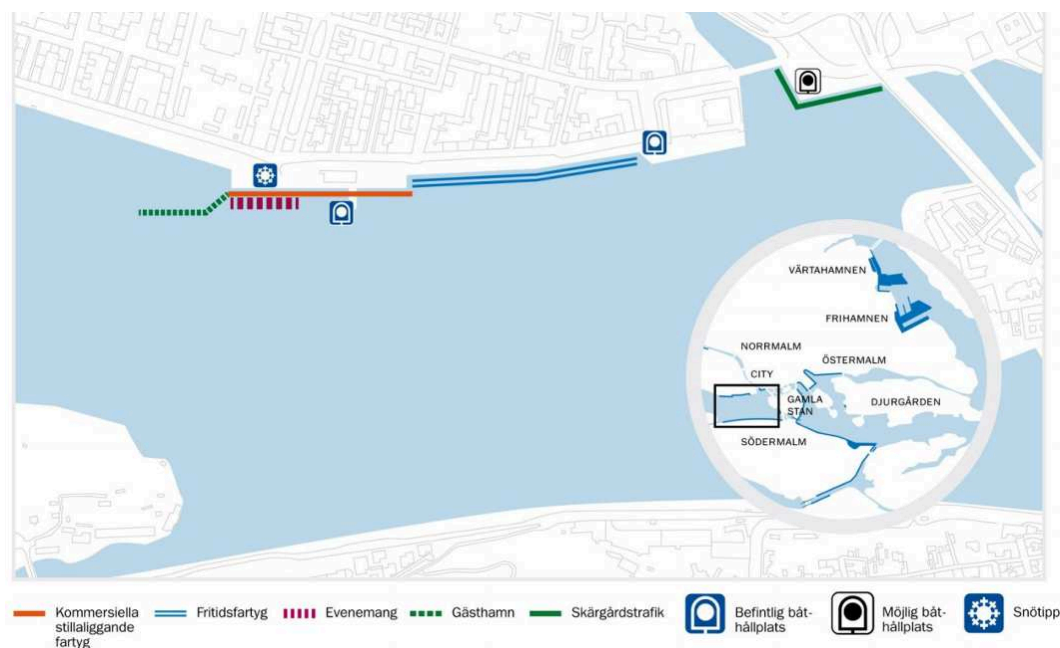
Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats finns vid Kungsholmstorg och närmaste tunnelbanestation är Rådhuset, båda ca 300 meter från området.

Sjöfart

Ett förslag till ”Kajstrategi för Stockholms hamnar” har varit på remiss under våren 2014. Rapporten ska formulera strategier kring hur stadens kajutrymmen ska användas och vilka principer som bör gälla. I rapporten konstateras att Stockholms hamnar främst ska nyttjas för större fartyg, eftersom det råder brist på sådana kajplatser.

Det finns dock önskemål om en innerstadsmarina med gästplatser för besökare och Stockholms Hamnar kommer därför i samarbete med andra förvaltare av kajer och strandlinjer försöka utveckla utbudet av gästhamnsplatser i såväl Mälaren som i Saltsjön. Det konstateras att en lokalisering vid Norr Mälarstrand inte nämnvärt skulle störa annan sjöfart. Utöver gästhamn bör det vid kajen också finnas möjlighet till evenemang, kommersiella stillaliggande fartyg, snötipp och en båthållplats.



Kartbilaga ur rapporten "Kajstrategi för Stockholms hamnar". Bilden visar vilka funktioner och verksamheter som bör finnas vid kajen på Norr Mälmarstrand idag och imorgon.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Kajen ligger på en höjd av + 2,6 meter över nollplanet. Därmed bedöms det inte föreligga någon risk för översvämnning.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområde för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm (SE657596-161702) med avrinning mot Mälaren-Riddarfjärden. Enligt VISS i april 2015 har Riddarfjärden god ekologisk status och uppnår ej kemisk ytvattenstatus. Miljö kvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren-Stockholm/Mälaren-Riddarfjärden är god ekologisk status 2015 och god kemisk status 2015.

Dagvatten

Dagvatten och spillvatten från drivmedelsstationens område vid pumpar, centralpåfyllning och biltvätt, kopplas via en oljeavskiljare på det allmänna spillvattennätet till reningsverk. Resterande ytor inom planområdet avvattnas genom dagvattenbrunnar på kringliggande gator och kopplas på spillvattennätet respektive Riddarfjärden.

Störningar och risker

Transporter av farligt gods och hantering av brandfarliga varor
 Enligt Länsstyrelsen ska möjliga risker studeras vid exploatering närmare än 150 meter från riskkällan. Rekommenderade riskavstånd mellan vägar med transport av farligt gods och

sammanhållen bostadsbebyggelse är 75 meter. Mellan drivmedelstation och sammanhållen bostadsbebyggelse rekommenderas ett avstånd på minst 50 meter. Avsteg kan göras från de rekommenderade avstånden om risknivån bedöms som låg eller om man genom att tillämpa säkerhetshöjande åtgärder kan sänka risknivån.

Vid stationen hanteras drivmedel i form av bensin, etanol och diesel. Verksamheten omfattar även hantering av spolarvätska och gasol samt andra brandfarliga varor i mindre mängder.

Lagen om brandfarliga och explosiva varor (LBE) säger att byggnader och andra anläggningar där brandfarliga eller explosiva varor hanteras ska vara inrättade så att de är betryggande ur brand- och explosionssynpunkt och förlagda på sådant avstånd från omgivningen som behövs med hänsyn till hanteringen. Den som bedriver verksamhet ska se till att det finns tillfredsställande utredning av riskerna för brand eller explosion. För att uppfylla LBE finns föreskrifter och allmänna råd som ska uppfyllas vid hantering av brandfarliga varor. Här finns redovisat minsta avstånd mellan olika verksamhetsdelar inom drivmedelstationen och omgivande bebyggelse. Avståndet kan minskas om säkerheten kan uppnås på annat sätt.

Leveranser av drivmedel sker med tankbil utan släp från depån via Essingeleden och Norr Mälarstrand till stationen. Leveranser sker i princip dagligen, och måste enligt tillstånd ske på morgonen mellan 6:00 och 7:00. Drivmedelsstationens centralpåfyllning är idag placerad så att tankbilen måste köra på promenaden utmed kajen söder om byggnaden.

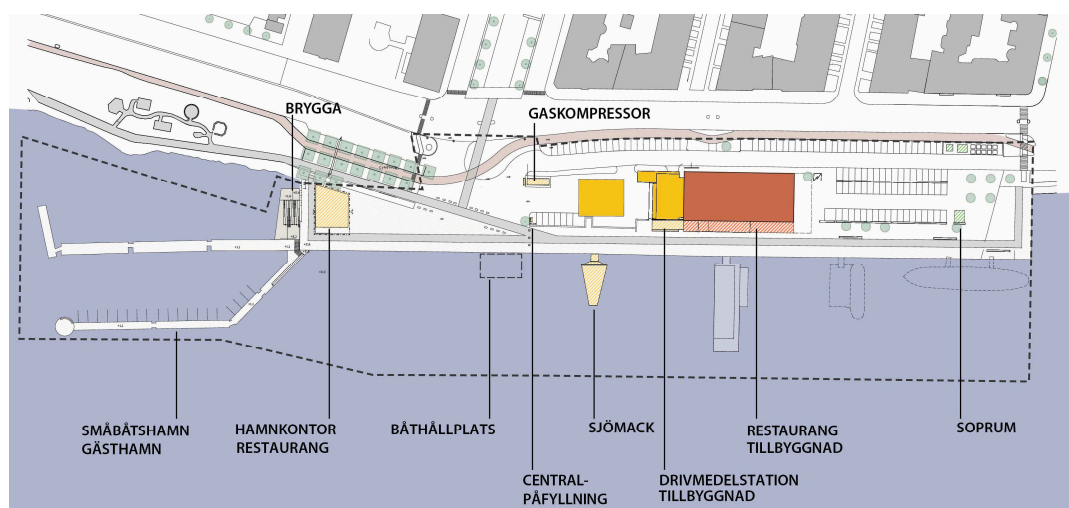
Planförslag

Övergripande

Intentionen för detaljplanen är att bekräfta nuvarande verksamheter samt att förbättra allmänhetens tillgång till kajen. Fler aktiviteter/målpunkter ska tillkomma utmed kajpromenaden. Samtidigt ska kajen kunna användas för angöring av större båtar och fartyg. Tillgängligheten till det populära promenadstråket på kajen säkerställs genom att den planläggs som allmän plats (kaj). För att stärka kopplingarna mellan Kungsholmstorg och kajen föreslås en ny gångförbindelse från Kungsholmstorgs centrala promenad ner till kajen. Befintliga verksamheter ges planstöd och möjlighet att utvecklas. Den befintliga byggnaden ska rustas upp och ges en mer sammanhållen form och attraktivare gestaltning.

Drivmedelstationen är en av få kvarvarande stationer i innerstaden då staden verkat för att successivt minska antalet drivmedelsstationer och därmed farligt godstransporter i innerstaden. Motiven till att drivmedelstationen tilläts ligga kvar i detta läge är möjligheterna dels att ansluta till stadsgasnätet dels att anlägga en sjömack. Drivmedelsstationen kan därmed utvecklas och erbjuda biogas till såväl fordon som fartyg utan att gastransporter blir nödvändiga i innerstaden.

Utöver detta ges småbåtshamnen möjlighet att utvidgas så att en gästhamn kan anläggas. För småbåtshamnen behöver en byggnad för ett hamnkontor byggas på kajen. Byggnaden föreslås också inrymma en restaurang. Gästhamnen och restaurangen ska bli ett tillskott för allmänheten och en ny mötesplats längs strandpromenaden vid Norr Mälarstrand.



Situationsplan över planområdet. (Bild: Tengbom)

Hamnen

Området vid kajen avses främst nyttjas för större fartyg, eftersom det råder brist på sådana kajplatser. Detaljplanen medger angräns- och tilläggs möjlighet för båtar och fartyg, även turbåtar och reguljärtrafik. En tillfällig hållplats för pendelbåtar kommer längs kajen till sommaren 2015 och i framtiden kan det bli aktuellt med en mer permanent hållplats.

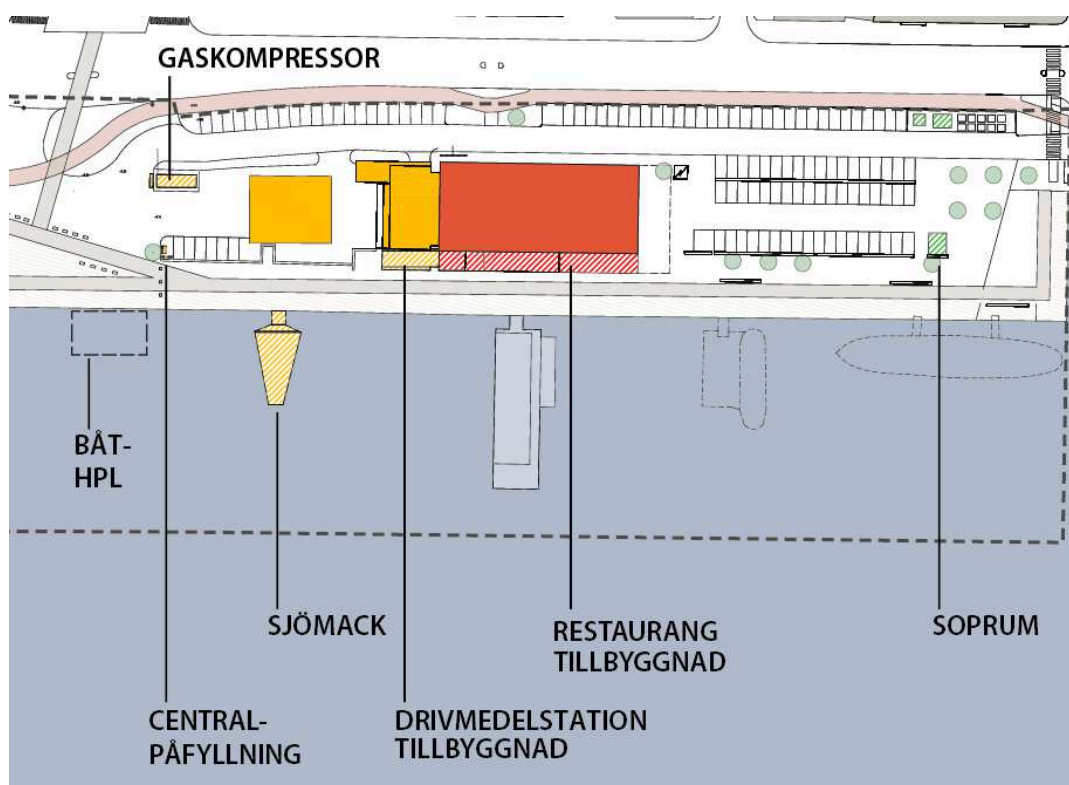
Permanent förtöjning medges för fartyg med publik verksamhet vid kajens östra del där fartygen inte kommer i konflikt med drivmedelstationen, snöttipp eller siktlinjer från Kungsholmtorg. Med publik verksamhet avses verksamheter som allmänheten har tillträde till och som ger rekreativa kvalitéer och attraktioner, som exempelvis restaurang, café, utställningslokal och museum. Huruvida ett fartyg är lämpligt att förtöja permanent vid kajen med hänsyn till storlek och utseende prövas i bygglov.

Stockholms Hamnar som förvaltar kajen har till uppgift att disponera kajplatserna, underhålla kajerna samt tillhandahålla service som el, färskvatten och avfallshantering till fartygen.

Drivmedelstationen och restaurangbyggnaden

Byggnaden ska rustas upp och ges en enhetlig fasadutformning. En möjlighet ges också att bygga ut byggnaden åt söder, i liv med restaurangens befintliga utbyggnad. Länken mellan de två – tidigare separata – huskropparna ska vara markerad genom att huslivet dras in något. Syftet med utbyggnaden är att säkerställa verksamheternas fortlevnad och att ge möjlighet att lösa inlastning, sophantering och förvaring inne i byggnaden.

Restaurangens befintliga utbyggnad mot norr och den påbyggda verandan mot vattnet, vilka båda har en mer eller mindre tillfällig karaktär, ska rivas så att byggnaden får en samlad och enhetlig volym. En uteservering föreslås vid byggnadens östra gavel.



Situationsplan byggnaden. Bilden visar föreslagna utbyggnader på huset samt entrélägen till de olika verksamheterna (Bild: Tengbom)

Entré till drivmedelstationens butik föreslås i byggnadens sydvästra hörn. Inom stationens område möjliggörs en fristående kompressorbyggnad för biogashantering. Läge för centralpåfyllning av drivmedel föreslås i det sydvästra hörnet, där finns plats för uppställning av tankbil, utan att framkomligheten

för övrig trafik påverkas. Vid kajen ges möjlighet för en sjömack, som ska kunna tillhandahålla bland annat biogas.

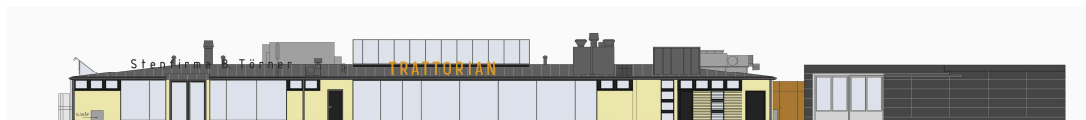
Gestaltning

Byggnadens fasader föreslås kläs i ett skivmaterial i en mörkgrå/svart kulör, utom i fasaden mot norr där de putsade murväggarna ska bevaras så som de är. Mot vattnet och mot bensinpumparna föreslås stora glaspartier, med fönsterbågar i en mörk kulör. Länken mellan de två delarna av byggnaden ska ha ett avvikande fasadmateriäl av typ corténstål. På taket finns en mängd olika installationer som ska målas i en mörkgrå/svart kulör, för att ge ett mer enhetligt taklandskap.

Kompressorbyggnadens fasader ska ha samma kulör och material som huvudbyggnaden.



Bilden visar byggnadens fasad mot söder. Mot norr ska den befintliga putsade murväggen bevaras. Resten av byggnaden ska kläs i ett enhetligt mörkt skivmaterial. Länken mellan de två användningarna i huset ska markeras genom att fasaden dras in från huslív och kläs i ett avvikande fasadmateriäl, till exempel cortén. (Bild: Tengbom)



Bilden visar byggnadens fasad mot norr. Den befintliga putsade murväggen bevaras mot norr. (Bild: Tengbom)



Perspektivbild sedd från nordväst. Bilden visar den putsade murväggen i en ljus kulör som avses att bevaras. Resten av byggnaden ska kläs i ett enhetligt mörkt skivmaterial. (Bild: Tengbom)



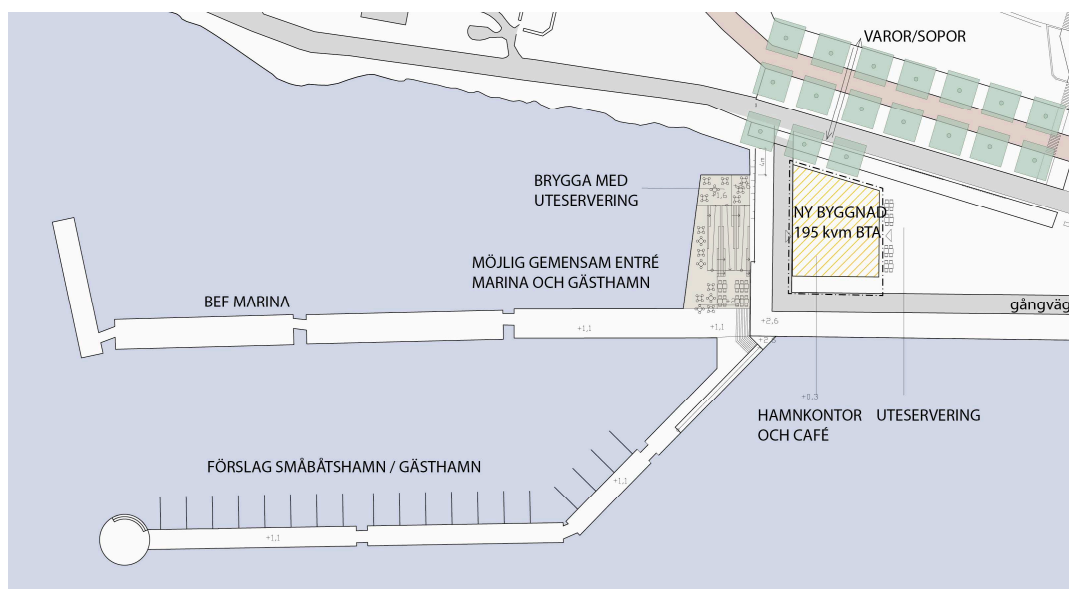
Perspektivbild sedd från sydöst. Bilden visar de uppglasade fasaderna mot vattnet och den tilltänkta uteserveringen på byggnadens östra sida. Alla installationer på taket ska målas i samma mörka kulör för att skapa ett mer enhetligt taklandskap. (Bild: Tengbom)

Småbåtshamn/gästhamn

Bryggor

För småbåtshamnen möjliggörs ytterligare en brygga, söder om befintlig. Den ska vinklas västerut med 45 grader från kajen för att inte hindra framkomligheten för fartyg vid kajen. Åt väster tillåts bryggorna breda ut sig som högst ungefär 150 meter, för att inte skymma utsikten över vattenrummet från Norr Mälarstrands promenadstråk.

Småbåtshamnen bedöms ge plats för ungefär 60 båtar. Den södra bryggan med utsiktsplats ska vara tillgänglig för allmänheten och nås via trappa och ramp från kajen. Den ska ha sittplatser och plats för vistelse i ett läge som ger god utsikt över Riddarfjärden.



Situationsplan över småbåtshamnen. Bilden visar den utvidgade småbåtshamnen och den nya hamnbyggnaden/restaurangen på kajen. (Bild: Tengbom)

Hamnkontor och restaurang

På kajen intill småbåtshamnen möjliggörs en byggnad för hamnkontor samt service i form av WC, dusch avfallshantering för gästbåtar. För att ge ekonomiska förutsättningarna för att bedriva en gästhamn i en relativt liten skala möjliggörs också en restaurang i byggnaden. Den kan också utgöra en målpunkt vid promenadstråket. Byggnaden ska vara indragen från kajkanten, med samma avstånd som den befintliga byggnaden på den östra delen av kajen, så att den inte försämrar framkomligheten eller utsikt för gående. Dörrar får inte öppnas ut över gångbanor. Öster om huset samt på den föreslagna bryggan i väster finns möjlighet till uteservering.

Gestaltning

Det är viktigt att byggnaden inte vänder en baksida åt något håll. Taket föreslås med ett stort takutsprång och ytterväggarna avslutas uppåt med ett glasparti som belyses inifrån. Det ska ge en upplevelse av att taket är något "svävande" och att taket kan få en svag varm glöd. Byggnaden blir likvärdig från alla sidor.

Den södra delen av byggnaden föreslås ha glasfasader med tvärliggande solavskärmning mot söder. Åt söder är också takutsprånget större för solavskärmning. Fasaderna i byggnadens norra del föreslås kläs med granitplattor liknande dem som markerar kajens gångbanor. Byggnadens utformning kan komma att utvecklas vidare efter samråd och bygglovhandlingar ska tas fram parallellt med detaljplanens godkännande.



Perspektivbild sedd från öster. Bilden visar den föreslagna byggnaden, avsedd för ett mindre hamnkontor och restaurang. Byggnaden ska vara indragen från kajkanten så att den inte försämrar för utsikten eller framkomligheten på kajen. Till vänster i bild syns en del av bryggan som ska göras tillgänglig för allmänheten. (Bild: Tengbom)

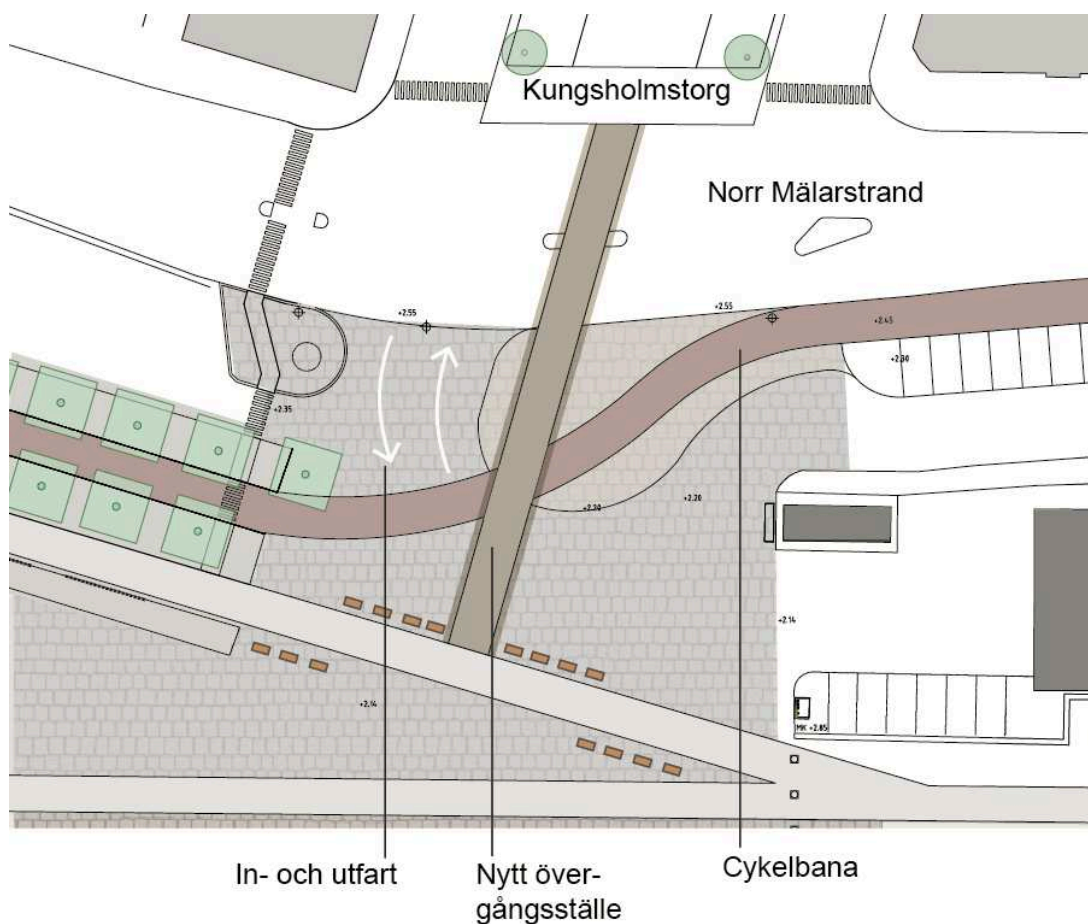


Perspektivbild sedd från väster. Bilden visar den föreslagna byggnaden och bryggan med uteservering och gångramp. (Bild Tengbom)

Gator och trafik

Biltrafik

Inga större förändringar görs i trafiklösningen. Fordonstrafik inom kajområdet där promenaden går ska inte tillåtas, undantaget räddningsfordon samt nödvändiga transporter till fartyg som angör kajen. Verksamheterna på kajen angörs från gatan inom planområdet. För att förhindra biltrafik föreslås en tydlig avgränsning mellan körbanor och kajplan. Den bilfria gränsen föreslås utgöras av låga betongsuggor klädda i exempelvis cortén som placeras längs gångstråket. Läget för centralpåfyllning flyttas så att tankbilen inte längre behöver stå på kajpromenaden.



Situationsplan för korsningen Kungsholmstorg/Norr Mälarstrand. Bilden visar det föreslagna övergångsstället som leds till befintligt gångstråk på kajen. Cykelbanan och övergångsstället föreslås få en markbeläggning i en avvikande kulör. (Bild Tengbom/Landskapslaget)

Gång- och cykeltrafik

För att förbättra tillgängligheten till kajen för gående föreslås ett nytt övergångsställe över Norr Mälarstrand, utöver det befintliga. Övergångsstället föreslås från Kungsholmstorgs gröna promenadstråk i mitten av gaturummet ner till kajen. Det nya övergångsstället och gångbanan föreslås i ett avvikande material

och kulör, för att andra trafikanter ska uppmärksamma gångstråket. Den korsande cykelbanan föreslås få en beläggning av exempelvis rödfärgad asfalt. I övrigt föreslås liksom idag, smågatsten som markmaterial på platsen.



Perspektivbild sedd från söder. Bilden visar det föreslagna övergångsstället från Kungsholmstorg till kajen. Det föreslås avvika i kulör och material från övrig markbeläggning för att det ska uppmärksammas av övriga trafikanter. (Bild: Tengbom)

Kollektivtrafik

Kajen är ett strategiskt hållplatsläge för framtida utbyggd kollektivtrafik på vatten. En båthållplats kommer att kunna vara flyttbar för att placeras på lämplig del av kajen. En lämplig placering med hänsyn till gångstråk och orienterbarhet är direkt söder om infarten till området, i Kungsholms torgs förlängning.

Tillgänglighet

Planområdet är flackt, vilket underlättar för tillgängligheten till byggnadernas entréer. Stockholms stads riktlinjer för tillgänglighet *En stad för alla*, ska följas. Parkeringsplatser för rörelsehindrade ska anordnas inom 10 meter från entréer. Bryggor och pontoner ska göras tillgängliga för alla, genom ramper med en största lutning på 1:20.

Område för snötippning

För att möjliggöra för en ny byggnad på kajens västra del behöver snötippningsområdets område minska, jämfört med idag. En analys har gjorts och ligger till grund för ett nytt förslag till avgränsning av ett mindre område.

Det nya området för snötippning dras in 20 meter från kajens västra kortsida för att möjliggöra för en ny byggnad. Idag ställs en bemannad byggbod upp inom området. Om det nya hamnkontoret kan användas för personal för snötippningen, kan området användas mer effektivt för snötippning. Möjlighet finns också att genom digitala hjälpmedel slippa ha en bemanning vid tippningsplatsen. Sammanfattningsvis visar rapporten att med ett mer effektivt nyttjande inom området, kan snötippning ske med samma kapacitet som idag med ett minskat område för snötippningsverksamhet.



Bilden visar dagens utbredning av ytan för snötippning med streckad blå linje. Det blåfärgade fältet visar snötippningsområdets minskade utbredning.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten, el/tele, energi

Ny byggnad ska kopplas på det befintliga ledningsnätet för vatten och avlopp, el, tele, fjärrvärme i närområdet. Spillvatten från restauranger ska ledas genom en fettavskiljare innan det avleds till det allmänna spillvattennätet.

Dagvatten

Stockholm Vatten tar för närvarande fram en strategi för dagvattenhantering, där rekommenderas till exempel infiltrationsdiken för dagvatten från parkeringsytor. Eftersom hela kajen är hårdgjord är det svårt att få till infiltration inom planområdet. Dagvatten leds via brunnar i omgivande gator till spillvattennätet.

Verksamhetsutövaren ansvarar för att dagvatten från drivmedelsstationen hanteras på ett godkänt sätt. Omhändertagandet av dagvatten från stationsområdet ska samrådaskommunalt med tillsynsmyndigheten. Vid drivmedelsstationen finns idag en godkänd lösning för dagvattenhanteringen. Allt dagvatten inom stationens område är via en oljeavskiljare kopplad till det kommunala spillvattennätet. För dagvatten från drivmedelsstationen rekommenderas också en anordning som

möjliggör stängning för dagvatten vid eventuella olyckor och utsläpp.

Avfallshantering

Såväl restaurangens som drivmedelstationens avfallshantering ska ordnas inne i byggnaden, med hämtning i norr. I den nya byggnaden vid småbåtshamnen ska finnas utrymme för avfallshantering för både restaurangen och småbåtshamnen. Eftersom inga bilar tillåts köra på kajen, föreslås tömning av avfallskärnen ske på parkeringsplatsen ca 20 meter norr om den nya byggnaden i den västra delen av kajen. Intill småbåtshamnen ska det finnas möjlighet till latrintömning.

En mindre byggnad för avfallshantering för fartygens behov möjliggörs på kajens östra del.

Kärl för hushållens källsortering, pappersinsamling samt behållare för miljöfarligt avfall, föreslås att samlas i planområdets östra del. Här finns redan idag ett antal behållare för källsortering. Förslaget innebär att cirka fyra parkeringsplatser behöver tas i anspråk för detta ändamål.

Räddningstjänst

Planområdet är beläget så att framkomsttiden för räddningstjänsten understiger 10 minuter. Samtliga byggnader är tillgängliga för räddningsfordon och området nås via två infarter. Området närmast kajkanten är avstängt för all biltrafik utom räddningstjänstens fordon.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

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

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm för vilken fastställda miljökvalitetsnormer ska följas. Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren-Stockholm. Byggherren får inte genom val av byggnadsmaterial förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter.

Landskapsbild/ stadsbild, kulturhistoriskt värdefull miljö

Jämfört med dagens situation bedömer stadsbyggnadskontoret att planförslaget innebär att stadsbilden förbättras. Byggnadernas föreslagna gestaltning, karaktär och material tar avstamp i såväl marina miljöer som andra tillägg på Stockholms kajer. Byggnaderna underordnar sig platsens förutsättningar, de befintliga byggnaderna och vattenrummet. Kajens bebyggelse blir mer enhetlig jämfört med idag. På så sätt blir stadens front mot vattnet mer sammanhållen och förbättras.

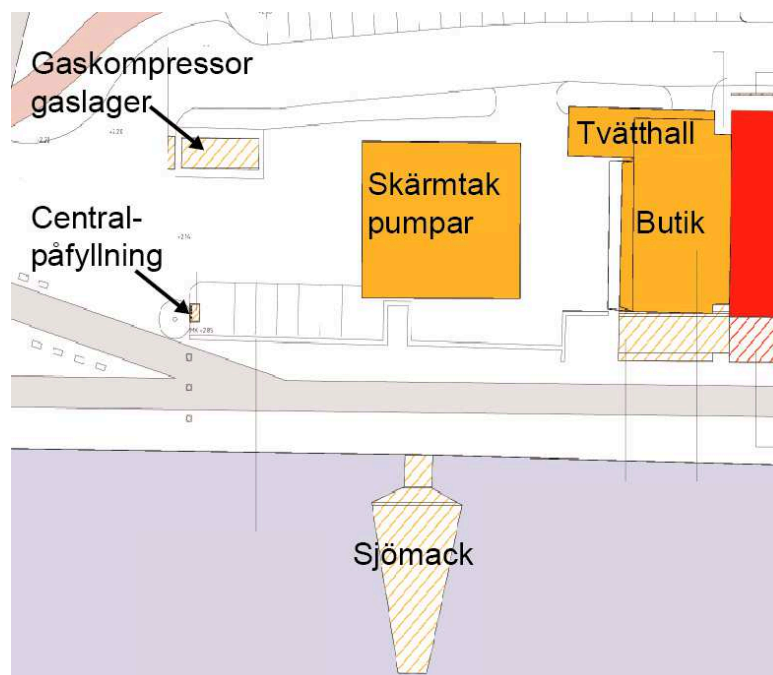
Riksintresse

Planförslaget innebär endast en liten förändring jämfört med idag. Förslaget bedöms inte skada riksintresset för kulturmiljövärden.

Störningar och risker

Transporter av farligt gods och hantering av brandfarliga varor
Vid stationen hanteras i nuläget tre olika drivmedel; diesel, bensin och etanol, vilka är klassade som brännbara vätskor (farligt gods klass 3) och förvaras i en cistern under mark. Inom stationsområdet finns fyra mätarskåp (pumpar) under skärmtak. Lossning av drivmedel – centralpåfyllningen – föreslås i stationsområdets sydvästra hörn. Leverans av fordonsgas kommer att ske via markförlagd ledning. För den planerade båtstationen kommer det krävas ytterligare ungefär en transport per vecka under sommarmånaderna.

En riskutredning har gjorts för att visa verksamhetens risker för människor som vistas i området, *Risikanalyser för Preems station på Norr Mälarstrand inom del av kv Stuvaren mm* (Brandskyddslaget, 2014).



Bilden visar de olika funktionerna inom drivmedelstationens område.

Omgivningspåverkan

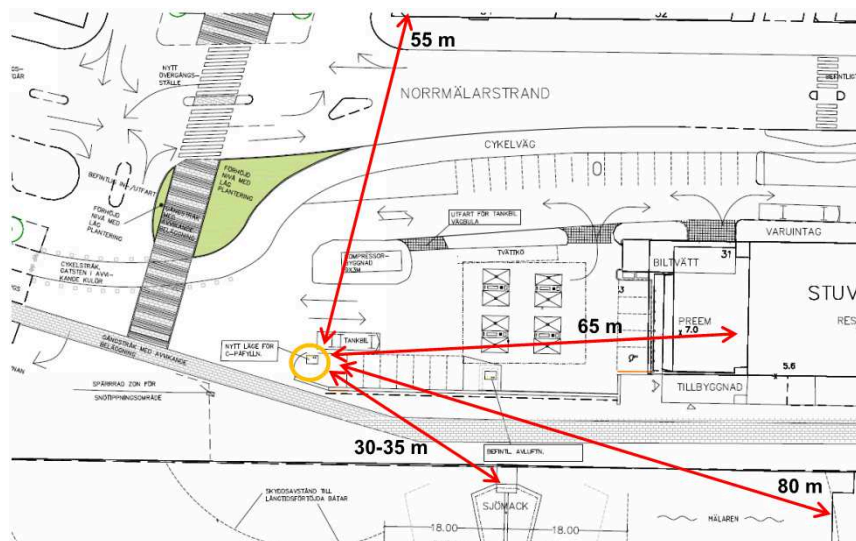
I analysen har en inventering gjorts av möjliga olycksrisker kopplade till hanteringen av brandfarliga varor inom området samt transporter till området. Av dessa har två typer av olyckor identifierats, som kan medföra påverkan mot omgivningen identifierats:

- olycka som leder till läckage vid transport av drivmedel samt gasol på Norr Mälärstrand
- ett större läckage vid lossning

För dessa två scenarier har en mer detaljerad analys gjorts, där frekvens och konsekvens har beräknats. Beräkningarna har sedan sammanställts och redovisas i form av individrisk och så kallad grupprisk, vilka sedan jämförs med kriterier för acceptans av risk. Jämfört med dessa kriterier är de beräknade risknivåerna låga. En enkel känslighetsanalys visar att det krävs betydligt fler transporter med drivmedel till stationen för att individrisknivån utomhus respektive inomhus ska bli så stor att åtgärder behöver övervägas. Inga säkerhetshöjande åtgärder bedöms därför vara nödvändiga med hänsyn till beräknade risknivåer.

Minsta rekommenderade avstånd

Avståndet mellan påfyllningsplatsen för drivmedel ligger mer än 50 meter från närmsta bostäder, se bild nedan. Mätarskåpen (pumparna) flyttas så att föreskrivet avstånd mellan byggnad och pumpar uppnås.



Bilden visar avstånd mellan påfyllnadsställe för drivmedel och övriga verksamheter.

Samförläggningen av gaslager och kompressor i samma byggnad innebär ett avsteg från rekommenderade minsta avstånd. Detta ska åtgärdas genom en brandteknisk avskiljning i klass EI 120. En sådan lösning kan accepteras enligt den gjorda analysen, och ingen risk för påverkan bedöms då föreligga.

Verksamheten bedöms utifrån ovanstående kunna fortsätta bedrivas inom det studerade området med den planerade förändringen utan att människor inom eller i anslutning till planområdet utsätts för oacceptabla risker.

Buller

Planförslaget bedöms inte innebära bullerstörningar för omgivande bostäder.

Miljöfarlig verksamhet

Drivmedelstationen utgör en så kallad miljöfarlig verksamhet, C-anläggning.

Föroreningar i mark

Om föroreningar i mark upptäcks ska kommunens miljöförvaltning underrättas. Vid eventuell efterbehandling/återställandeåtgärder ska en anmälan enligt 28 § förordningen miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd sändas in till miljöförvaltningen i god tid innan planerad åtgärd.

Upphävande av strandskydd

För att kunna genomföra detaljplanen krävs att strandskyddet upphävs inom all kvartersmark, vattenområden samt inom allmän platsmark i planområdet. En bestämmelse om upphävande av strandskydd har införts i plankartan.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ett upphävande av strandskyddet inom planområdet inte motverkar strandskyddets syften. Följande skäl föreligger för upphävande av strandskyddet, i enlighet med miljöbalkens 7 kap 18c §:

- Marken markerad G1 och HV är och har under längre tid varit ianspråktagen och otillgänglig för allmänheten.
- Marken är hårdjord och har inga naturvärden.
- Detaljplanen innebär att allmänhetens tillgänglighet till stranden säkras genom att området planläggs som allmän platsmark. Kajen är i gällande detaljplan planlagd som kvartersmark för hamnändamål.
- Område markerat HV är även i gällande detaljplan planlagd för hamnändamål. Byggnaden innebär en inskränkning av allmänhetens möjlighet att röra sig på och vistas inom området. Restaurangen och småbåtshamnen kan utgöra en målpunkt vid strandpromenaden.
- Brygganläggningen för småbåtshamnen måste av naturliga skäl ligga inom strandzonen. Stora delar av vattenområdet är redan ianspråktaget av en småbåtshamn som inte är tillgänglig för allmänheten. En av de nya bryggorna ska vara tillgänglig för allmänheten, vilket innebär en förbättring. Behovet av båtplatser för besökare i staden är stort.
- Områden för parkering är även idag ianspråktaga för parkering och innebär inte en begränsning av allmänhetens tillgänglighet till vattnet.

Barnkonsekvenser

Planförslaget innebär inga försämringar ur barns perspektiv jämfört med idag. Det säkrar allmänhetens tillgänglighet till en del av strandområdet som utgör en del av ett längre stråk längs vattnet.

Tillstånd för vattenverksamhet

Den i detaljplanen föreslagna småbåtshamnen innebär en vattenverksamhet för vilken det krävs tillstånd från mark- och miljödomstolen, enligt 11 kap. miljöbalken.

Verksamhetsutövaren ska ansöka om tillstånd (miljödom) för vattenverksamhet. Tillståndsprocessen är relativt omfattande och arbeten i större omfattning i anslutning till verksamheten får inte påbörjas innan tillstånd har meddelats. Ansökan om tillstånd bör därför lämnas innan detaljplanen antas.

Anmälan om miljöfarlig verksamhet

En drivmedelsstation innebär så kallad miljöfarlig verksamhet och ska därför anmälas till kommunens tillsynsmyndighet enligt 9 kap. miljöbalken. Anmälan sker av den som ansvarar för verksamheten.

Tidplan

| | |
|------------|-------------------|
| Samråd | 2:a kv 2015 |
| Granskning | 4:e kv 2015 |
| Antagande | 1:a – 2:a kv 2016 |

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadskontoret ansvarar för upprättande av detaljplan och myndighetsutövning vid bygglovsprövning.

Byggherren ansvarar för och bekostar kvartersmarkens anordnande samt anslutningar mot allmän platsmark.

Huvudmannaskap

Stockholms stad är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

Planavtal har upprättats mellan stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Hamn AB.

För detaljplanens genomförande krävs att Stockholms stad (genom Stockholms Hamn AB) tecknar avtal med entreprenören för småbåtshamnen, restaurang, handelslokal och drivmedelsstationen.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner Dp 92058A (1993) och Pl 1696A (1937) helt upphör att gälla inom planområdet.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter och ägoförhållanden

Detaljplaneområdet omfattar fastigheten Stuvaren 1 samt delar av fastigheterna Kungsholmen 2:2 (marken) och Kungsholmen 2:8 (vattenområdet). Marken ägs av Stockholms stad. Delar av marken disponeras, genom avtal av Stockholms Hamn AB. Område som ska disponeras av Stockholms Hamn AB ska justeras i enlighet med detaljplanen när den vunnit laga kraft.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar avgränsning mellan användningar inom kvartersmark och allmän plats. Del av stadens fastighet Kungsholmen 2:2 ändras från kvartersmark (hamnändamål) till allmän plats (gata respektive kaj). Del av stadens vattenfastighet Kungsholmen 2:8 ändras från vattenområde till område för brygga för drivmedelstation för småbåtar.

Fastigheten Stuvaren 1 avses att utvidgas.

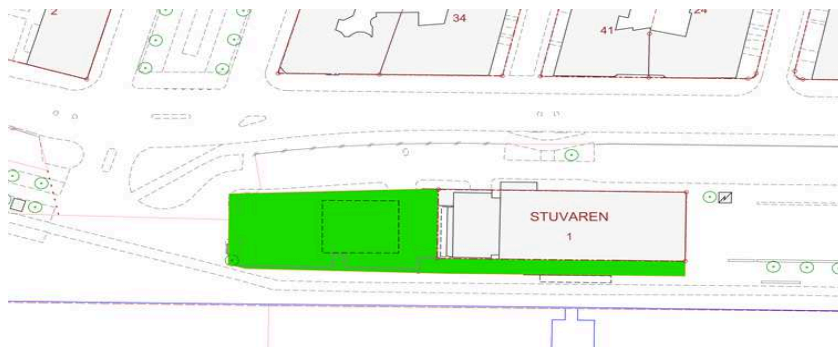
Användning av del av Kungsholmen 2:2 ändras från hamnverksamhet till restaurang, handel och icke störande hamnändamål.

Fastighetsbildning

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder, på fastighetsägarens initiativ och bekostnad.

För område "HV" i den västra delen av området kan en ny fastighet bildas genom avstyckning av Kungsholmen 2:2.

Del av Kungsholmen 2:2 avses att överföras till Stuvaren 1 genom fastighetsreglering.



Bilden visar område markerat i grönt, som kan överföras till fastigheten Stuvaren 1 från Kungsholmen 2:2 genom fastighetsreglering.

Ekonomiska frågor

Vatten och avlopp, el och tele

Eventuella anslutningsavgifter till ledningsnät för vatten, avlopp, el/tele för ny bebyggelse ska bekostas av byggherren.

Fastighetsbildning

Fastighetsägaren ska ta initiativ till och bekosta erforderliga fastighetsregleringar.

Kostnader för miljöskyddsåtgärder

Eventuella kostnader för miljöskyddsåtgärder ska bekostas av verksamhetsutövaren.

Tekniska frågor**Vatten och avlopp, el och tele**

Ny byggnad inom planområdet kan påkopplas befintligt ledningsnät för vatten- och avlopp, el och tele m.m. enligt huvudmannens anvisningar. Hänsyn ska tas till eventuella befintliga servisleddningar i området.

Dagvatten från området ska liksom idag avledas till det allmänna ledningsnätet för dagvatten.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från den dagen då detaljplanen vinner laga kraft.