

**Utlåtande 2004:152 RII (Dnr 311-2248/2004)**

## **Förslag till detaljplan för del av kvarteret Snöflingan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, Dp 1999-07097-54**

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande  
Detaljplan för kv. Snöflingan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, Dp 1999-07097-54, antas.

**Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson** anför följande.

### *Ärendet*

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 maj 2004 att godkänna förslaget till detaljplan för kvarteret Snöflingan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, Dp 1999-07097-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

### *Mina synpunkter*

Den föreslagna planen är ett mycket bra sätt att sammanlänka utbyggnaden på Nordvästra Kungsholmen med bebyggelsen kring Fridhemsplan. Området kan idag upplevas som en barriär där sambanden mellan de olika stadsdelarna är otydliga och gång- och cykelvägar upplevs som mindre trygga och trivsamma, särskilt under kvälls- och nattetid.

Planen innebär en överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad och bebyggelse på båda sidor om den nya esplanaden. Esplanaden kommer att ha trottoarer med en bredd om minst fem meter, vilket medger att samtidigt ha uteserveringar och god passage.

Projektet medför också att de allmänna platserna utökas och förstärks i kvalitet. Fler träd planteras än vad som tas bort, vilket innebär en förstärkning av områdets gröna kvaliteter. Som helhet kommer projektet påtagligt att förbättra stadsmiljön.

Planen innehåller bland annat ett hotell med ca 240 nya rum, vilket bedöms som ett viktigt tillskott för besöksnäringen. Därutöver innebär planen ca 340 nya lägenheter. Dessa utgör en viktig del i vår strävan att minska den skriande bostadsbristen genom att påbörja 20 000 nya lägenheter under mandatperioden.

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. godkänna detaljplanen under förutsättning att Gjörwellsgatan läggs igen i anslutning till Rålambshovsparken
2. komplettera planen med två dubbelriktade busstråk - ett från Fridhemsplan till Lindhagensgatan och ett på lilla Västerbron
3. i övrigt anföras.

En förutsättning för genomförandet är att den parkmark som tas i anspråk i detta projekt ersätts i närområdet genom att Gjörwellsgatan tas bort och ersätts av ny parkmark. Det är positivt att en esplanad bildas, men detta kan inte ersätta viktig parkmark. Genom att lägga igen Gjörwellsgatan kan de båda viktiga parkstråken i området knytas samman.

Byggnadernas höjd och storlek måste begränsas för att passa in i omkringliggande bebyggelse. Bostadshusen på norra sidan om Drottningholmsvägen bör som i tidigare planer ha slutna fasader mot gatan och öppna gårdar mot parken vid S:t Görans sjukhus.

Trafikomläggningen får inte innebära att bussfilerna på denna del av Västerbron och Drottningholmsvägen tas bort.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarråden *Kristina Axén Olin* och *Sten Nordin* (båda m) enligt följande.

I samband med det fortsatta arbetet med projektet bör man fortsätta att bevaka trafik- och framkomlighetsfrågorna noggrant.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Detaljplan för kv. Snöflingan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, Dp 1999-07097-54, antas.

Stockholm den 20 oktober 2004

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

*Anette Otteborn*

**Reservation** anfördes av *Christopher Ödmann* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Kristina Alvendal* (alla m) och *Ewa Samuelsson* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (m) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade den 13 maj 2004 att godkänna förslaget till detaljplan för kvarteret Snöflingan m.m. inom stadsdelen Kungsholmen, Dp 1999-07097-54, och överlämna det till kommunfullmäktige med hemställan att fullmäktige måtte anta planförslaget.

*Reservation* anfördes av *Mats G. Nilsson* (m), *Regina Kevius* (m) och *Jan Jerström* (m), bilaga 1.

*Reservation* anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

*Särskilt uttalande* gjordes av *Mats G. Nilsson* (m), *Regina Kevius* (m) och *Jan Jerström* (m), bilaga 1.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande av den 4 maj 2004 har i huvudsak följande lydelse.

## UTLÅTANDE

### *Bakgrund*

Ett förslag till bebyggelse med hotell mm, enligt en hotellutredning från 1999 för Stockholm och Västra Kungsholmen, samt överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad har diskuterats i programsamråd år 2000 och plansamråd 2002 och 2003. Stadsbyggnadsnämnden, gatu- och fastighetsnämnden och stadsdelsnämnden med flera har varit positiva till att fortsätta planarbetet inom området.

Programsamråd genomfördes våren 2000 och redovisades för stadsbyggnadsnämnden den 8 juni 2000. Därefter har Skanska Hus, Skanska Nya Hem och Stockholms stad (stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret) tillsammans med Marriot, samt hotellkonsulter m.fl. prövat projektens utformning inom planområdet i flera steg från våren 2001 till våren 2002. Sedan har ett plansamråd genomförts hösten 2002 efter beslut i stadsbyggnadsnämnden den 13 juni 2002. Därefter har ett andra plansamråd genomförts efter det att företagslägenheter i kvarteret Snöflingan bytts ut mot bostäder och stadsbyggnadsnämnden godkänt redovisning av parallella uppdrag för bostäder 2003-08-14.

Sammanlagt har elva arkitektkontor medverkat i processen. I bilagda remiss- och samrådsredogörelser ingår både programsamråd och de båda plansamråden.

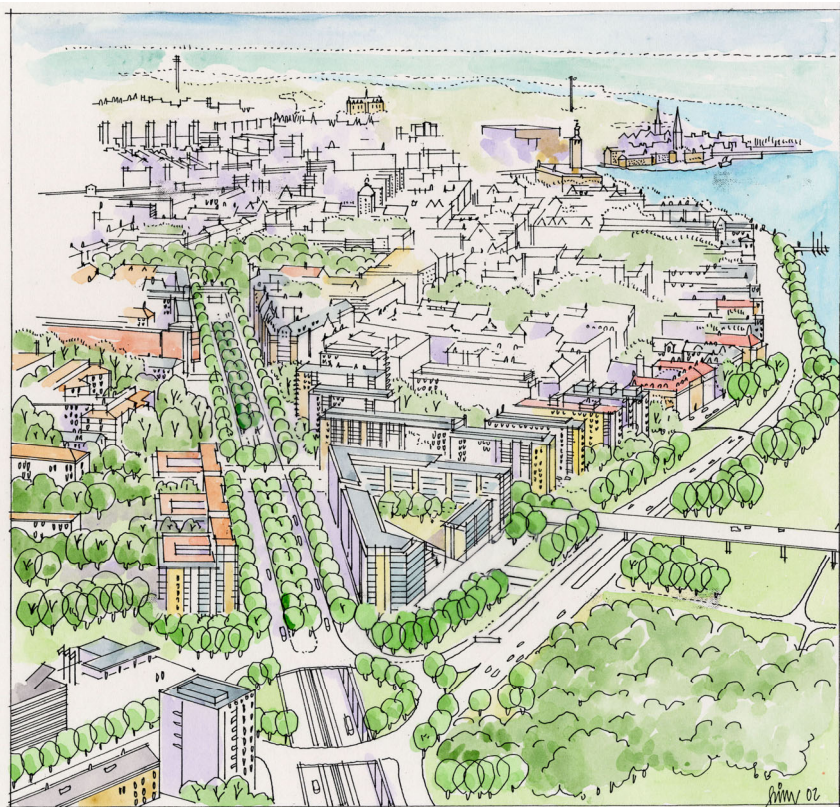
Planförslaget omfattar överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad och ny bebyggelse på båda sidor om den nya gatan. Trafiklandskapet som inte förändrats sedan E4 flyttades till Essingeleden ska inom planområdet omvandlas till en del av



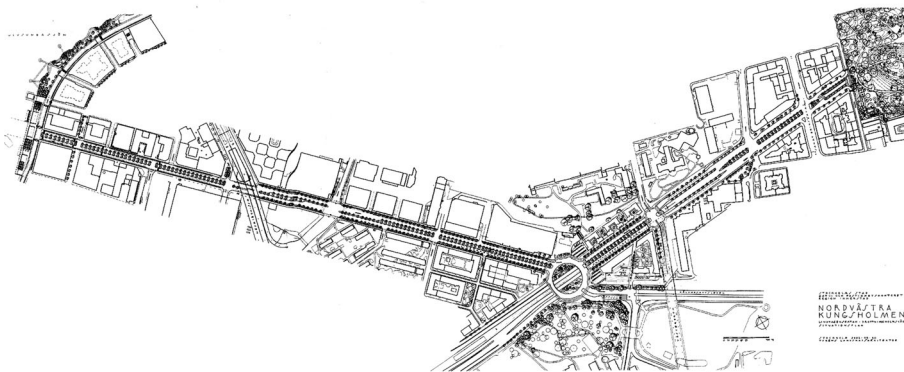
kvartersstaden med stadsgata, grönska och hus som länkar ihop bebyggelsen vid Norr Mälarstrand och Fridhemsplan med kvarteren kring Lindhagensgatan.



*Flygbild från väster som visar befintlig situation © Bildmedia, foto Klaus Luukkonen*



*Fågelperspektiv från väster med föreslagen förändring enligt planen*  
 © Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB



**Överdäckningen ingår i ett större esplanadsystem**



Planförslaget ingår i en övergripande gatuvision där utbyggnaden på Nordvästra Kungsholmen ska sammanlänkas med bebyggelsen kring Fridhemsplan. Esplanadplanteringen har en fortsättning i ombyggnaden av Lindhagensgatan och nya planteringar planeras i framtiden även på Drottningholmsvägen upp mot Fridhemsplan och Kronobergsparken.



*Hotell och bostäder från Rålambshovsparken*

*© Reflex Arkitekter AB*

De nya kvarteren som bäddas in i grön parkmark och förgårdsmark kommer att bilda entrén till Stockholms innerstad västerifrån. Kvarteren kommer även att fungera som entré till Kungsholmen söderifrån på Västerbron. I vyn från Rålambshovsparken väster om Gjörwellsgatan ska landskapets karaktär med förkastningsbranten vid S:t Görans sjukhus och dalgången i parken kunna upplevas som ett grönt samband



*Den nya esplanaden från Lindhagensplan*

*© Reflex Arkitekter AB*



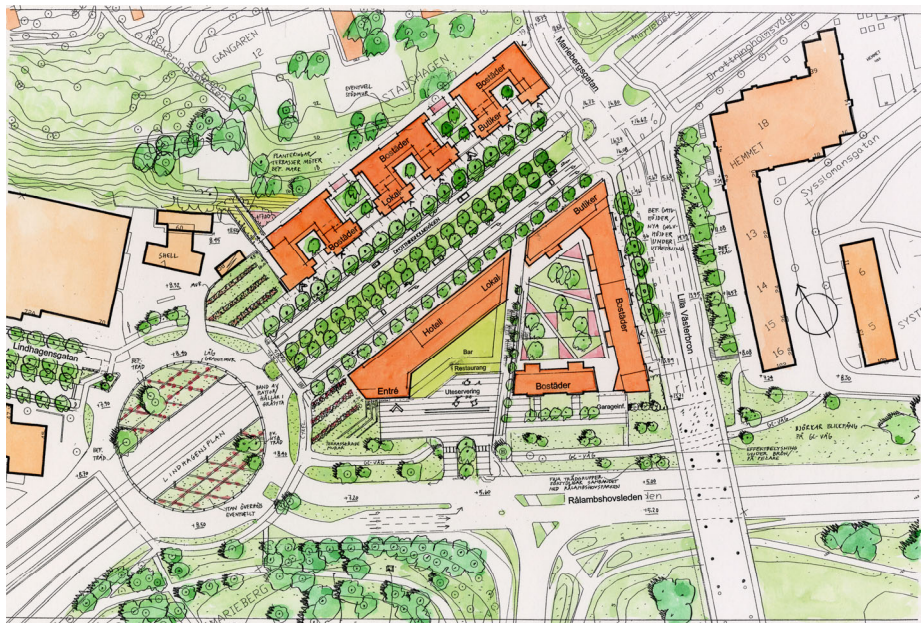
*Entré till Kungsholmen från söder på Västerbron*

*© ÅWL Arkitekter AB*

Ett markanvisningsarbete med redovisning av hotelloperatör har genomförts av gatu- och fastighetskontoret där Skanska i samarbete med Marriot valdes ut. För bostäderna har ett markanvisningsarbete genomförts där Skanska Nya Hem har valts ut.



Planen innebär en överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad och bebyggelse på båda sidor om den nya esplanadöverbyggnaden. Norr om Drottningholmsvägen innehåller planen bostäder med ca 170 nya lägenheter i tre hus. Söder om Drottningholmsvägen i kvarteret Snöflingan innehåller planen ett hotell mot Lindhagensplan med ca 240 rum och en bostadsfastighet med ca 170 lägenheter mot Lilla Västerbron. Hotellet innehåller även restaurang, bar, relax- och konferensavdelning. Butiker och lokaler placeras i bottenvåningarna. Gruppboende och daghem planeras i bostadskvarteren.



*Situationsplan*

© Brunberg & Forshed Arkitektkontor AB

#### *Synpunkter under samråden*

Bland synpunkter från sakägare är det i första hand de boende i kvarteret Hemmet som har haft starka invändningar mot planförslaget eftersom det begränsar den vida utsikten från de enkelsidiga lägenheterna i kvarteret Hemmet. Även solnedgången kommer inte att kunna ses på samma sätt efter genomförande av planen från lägenheterna vid Lilla Västerbron. De boende har också haft synpunkter på att parkmark tas i anspråk för kvartersbebyggelse. Frågor kring hur planen påverkar den framtida trafiksituationen, bullernivån och luftföroreningarna i området har också inkommit.

Länsstyrelsen har ställt krav på att underlagsmaterial för bedömningar av risker (bensinstation), luftföroreningar, buller mm tas fram i planarbetet.

#### *Utställning 26 mars – 23 april 2004*

Under utställningstiden har synpunkter inkommit från Stokab som inte har några erinringar mot planen, Telia Sonera som bekräftar de planerade åtgärderna för teleledning-

ar mm, gatu- och fastighetskontoret som anser att tillgänglighetsfrågorna inte är garanterade i planen utan måste fortsätta bevakas i bygglovskedet, Kungsholmens hembygdsförening som anser att trafikrampen från Norr Mälarstrand till Lilla Västerbron måste få finnas kvar, Moderaterna (S:t Göransföreningen) som anser att trafikproblemen vid Lindhagensrondellen vid rusningstid bör lösas genom att rondellen byggs ut till tre filer, Brf Sysslomannen som befarar att planen kommer att innebära ökat buller, luftföroreningar, minskad utsikt och solinfall för boende i kvarteret Hemmet samt att förslaget bör avskrivas eller omarbetas i sin helhet, AB Fortum påminner om de distributionsledningar de behöver ha plats för i överdäckningen av Drottningholmsvägen, Länsstyrelsen vill att beräkningar och bedömningar av luftkvalitet avseende partiklar samt den sammantagna bedömningen av hälsofrågor ytterligare utreds inför planens antagande, Stockholms Lokaltrafik anser inte att busskörfältet på Lilla Västerbron kan upplåtas för av- och påstigning vid kantsten även om bussen har företräde samt att svängen för busskörfältet från Västerbron till Drottningholmsvägen är alltför smal.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentarer*

De huvudsakliga synpunkterna från boende och remissinstanser på planen har varit frågor kring utsikt och solinfall, buller, luftföroreningar, och trafikfrågor samt ianspråktagande av parkmark för bebyggelse.

Vad beträffar tekniska frågor har ett omfattande utredningsarbete kring nya ledningsdragningar för överdäckningen har bedrivits genom gatu- och fastighetskontorets försorg där alla ledningsdragande verk deltagit.

Kontoret bedömer att projektet påtagligt kan förbättra stadsmiljön i allmänhet på detta utsnitt av Drottningholmsvägen trots att parkmark tas i anspråk och att vissa boendekvaliteter i kvarteret Hemmet försämras.

#### **Utsikt och solinfall**

Utsiktsförhållanden förändras avsevärt från lägenheterna i kvarteret Hemmet men avståndet mellan de befintliga husen i kvarteret Hemmet och de nya husen på vardera sidan om Lilla Västerbron är cirka 50 meter vilket medger en luftighet med vy ner mot grönskan i Rålambshovsparken.

Solstudier har utförts för en serie av tidpunkter under året och det kan konstateras att projektet medger goda sol- och ljusförhållanden för kvarteret Hemmet även om vyn över vissa delar av själva solnedgången försvinner.

#### **Parkmark**

Planförslaget innebär att parkmark tas i anspråk för kvartersmark. Förslaget innebär också att ny parkyta skapas där bilrampen till Lilla Västerbron tas bort och vid infarten till den nya esplanaden. Sammantaget planteras fler träd inom den nya planen än den som tas bort.

I en helhetsbedömning av allmänna platser, där förutom parkmark, de trädplanterade trottoarerna invid byggnader med butiker i bottenvåningarna inräknas så kan det

anses att de allmänna platserna utökats samt förhöjs i kvalitet inom planområdet. Den planterade kvartermarken kommer också att bli synlig från de allmänna ytorna.

Det synliga sambandet mellan parkytorna vid St Görans sjukhus och Rålambshovsparken kommer att kvarstå i ett utsnitt väster om Gjörwellsgatan med parkytorna i väster framför kvarteren där förkastningskaraktären kommer att kunna utläsas i landskapet.

#### Buller

De trafikutredningar som genomförts har utgått från de ökningarna som dels själva projektet alstrar dels som hela den stora utbyggnaden av programområdet för Nordvästra Kungsholmen alstrar. Trafikutredningarna har visat en viss ökning vid Lilla Västerbron och en minskning på Gjörwellsgatan. Bullerutredningarna visar att ökningen av bullret på Lilla Västerbron inte påverkar inomhussituationen. Utomhus där bullret ökar vid de nedersta våningarna är ökningen av sådan grad att den inte bedöms gå att uppfatta med örat på grund av den redan höga nivån idag.

#### Luftföroreningar

Beräkningarna av luftföroreningarna i området har på samma sätt som bullerutredningarna utgått från den framtida ökningen från hela Nordvästra Kungsholmen samt den nya bebyggelsen. Enligt beräkningarna bedöms miljö kvalitetsnormen för luft att klaras även om det råder en viss osäkerhet kring normerna för partiklar. Övergripande åtgärder kommer att behöva vidtas mot partiklar både i Stockholm och i Europa för övrigt. Övriga Europa påverkar bakgrunds nivån på partiklar i Stockholm. Länsstyrelsen har begärt att ytterligare utredningar kring hur beräkningar och bedömningar ska göras avseende hänsynstagande till miljö kvalitetsnormer ska tas fram före planens antagande. Tidigare utredningar har gjorts av IVL (Institutet för vatten och luftvårdsforskning). SLB-analys har granskat IVL:s utredning inför utställning av planen och konstaterat att resultaten förefaller vara troliga. Den kompletterande utredning av beräknings och bedömningsmodeller samt hälsofrågor avseende luftkvalité som ska göras inför planens antagande kommer att utföras av SLB-analys.

#### Risker

Risker i samband med bensinstationens verksamhet och transporter av farligt gods mm har utretts och konstaterats vara av ringa grad. Närmaste bostad är belägen mer än 50 meter från bensinstationens påfyllningsställe. Stationen ligger på en lägre nivå än bostäderna.

#### Trafikstörningar

Trafiksituationen kommer efter planens genomförande och utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen påverkas så att rondellen vid Lindhagensplan belastas ytterligare vid rusningstid. Detta kan medföra köer vid vissa tidpunkter. Gatu- och fastighetskontoret har inte ansett att ombyggnad av Lindhagensrondellen till tre filer är lämplig.

Lösningar som klarar handikappkraven att få stanna vid kantsten vid Lila Västerbron i kombination med bussfilen för stamnätstrafik kan lösas inom planens gatumark med till exempel fickor för av- och påstigning mellan träden. På samma sätt blir det en projekteringsfråga på gatumark att lösa bussens behov av bredd i korsningen mellan Lilla Västerbron och Drottningholmsvägen.

#### **Information om utställningsutlåtande**

Utlåtandet skickas i brev till sakägare och remissinstanser som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Sammanlagt under program- och plansamrådstiden har synpunkter inkommit från ett flertal privatpersoner där namn och adress varit svårtydbara. Därför kungörs ärendet i ortspressen.

#### *Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*

Med hänvisning till ovanstående och tidigare beslut föreslår kontoret att stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen för kvarteret Snöflingan mm, Dp 1999-07097-54

#### **Bilagor:**

1. Reservationer och särskilda uttalanden vid stadsbyggnadsnämnden
2. Planbeskrivning
3. Genomförandebeskrivning
4. Utställningsutlåtande
5. Remiss och samrådsredogörelse 1
6. Remiss och samrådsredogörelse 2



## RESERVATIONER M.M.

### Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Mats G. Nilsson (m), Regina Kevius (m) och Jan Jerström (m) som hänvisade till Nilssons yrkande att stadsbyggnadsnämnden återremitterar ärendet, samt därutöver anför:

Vi ser positivt på den föreslagna bebyggelsen. Vi känner dock stor oro för de trafik- och miljömässiga konsekvenser förslaget innebär och vill att dessa konsekvenser utreds ytterligare. Kungsholmens stadsdelsnämnd har beslutat sig för att få trafiksituationen vidare utredd innan den lämnar sitt ställningstagande. Vi finner detta rimligt.

Rusningstrafiken är redan idag ett problem. Till det skall tilläggas den ökade trafikmängd som byggnationen på nordvästra Kungsholmen kommer att medföra. (10 000 bilar till per dygn) som kommer att belasta rondellen. Den föreslagna körvägen från rondellen mot bron är knappast ett vettigt alternativ när bilarna först skall tvingas in i rondellen. Det kommer att leda till att de utryckningsfordon som idag använder rampen hindras och att de 2000 bilar som idag använder rampen varje dygn skall tvingas in i Lindhagensrondellen.

Förslaget bör således omarbetas och därefter remitteras till stadsdelsnämnden igen. Parkeringstalet skall då vara det av stadsdelsnämnden föreslagna 1,0 p-plats per lägenhet.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) som hänvisade till sitt yrkande att stadsbyggnadsnämnden beslutar

- att godkänna förslaget under förutsättning att Gjörowellsgatan läggs igen i Rålambshovsparken
- att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att komplettera planen med två dubbelriktade reserverade busstråk – ett från Fridhemsplan till Lindhagensgatan och ett på lilla Västerbron, samt att i övrigt anför:

En förutsättning för genomförandet är att den parkmark som tas i anspråk i detta projekt ovillkorligen skall ersättas i närområdet genom att Gjörowellsgatan tas bort. Om detta projekt genomförs bör de båda parkstråken på detta sätt sammanknytas.

Byggnadens höjd och storlek måste begränsas. Placeringen och byggnaders utformning är viktig då det gäller att lämna fri sikt mellan Stadshagsklippan och Rålambshovsparken. Området är i dagsläget, trots trafiken, fortfarande ett parkstråk/grönstråk som förbinder parken kring S:t Görans med Rålambshovsparken, kompensation måste ges i form av nya förbindelsestråk för ”ickebilar”.

Vid eventuellt genomförande av planen förordar nämnden en bebyggelse som anknyter bra till den intilliggande stadsbebyggelsen (dock lägre) samt större delen av

kvarteret öppet emot Rålambshovsparken. Husfasaderna mot Lindhagensplan bör utformas med utgångspunkt från platsens form. Bebyggelsen borde i första hand innehålla ungdomsbostäder.

Bostadshuset på norra sidan om Drottningholmsvägen bör som i tidigare planer ha slutna fasader mot gatan och öppna gårdar emot parken vid S:t Görans sjukhus, inte tvärtom som skissats i det föreliggande planförslaget. Intrånget i parken är väl kraftigt. Ekar bör sparas.

Trafikomläggningen får inte innebära att bussfilerna på denna del av Västerbron och Drottningholmsvägen tas bort.

Lindhagensplan skall i framtiden inte bara vara en ren trafikrondell. Platsen måste framhållas som en viktig del av bebyggelsen. Detta plus att de föreslagna husens fasader mot torget kommer att vara ett viktigt blickfång för tusentals trafikanter i riktning mot innerstaden, kräver att stor omsorg måste lämnas åt fasadutformningen.

Särskilt uttalande gjordes av Mats G.Nilsson (m), Regina Kevius (m) och Jan Jerström (m) enligt följande.

Vi noterar att samtliga partier som är för sdn-reformen (fp, kd, s,v, mp) ej anser att stadsdelsnämnden skall få tycka till i ärendet så som stadsdelsnämnden önskat.

## **PLANBESKRIVNING**

Detaljplan för

### **Kvarteret Snöflingan mm**

inom stadsdelarna Marieberg, Stadshagen och Kungsholmen  
i Stockholm

**Dp 1999-07097-54**

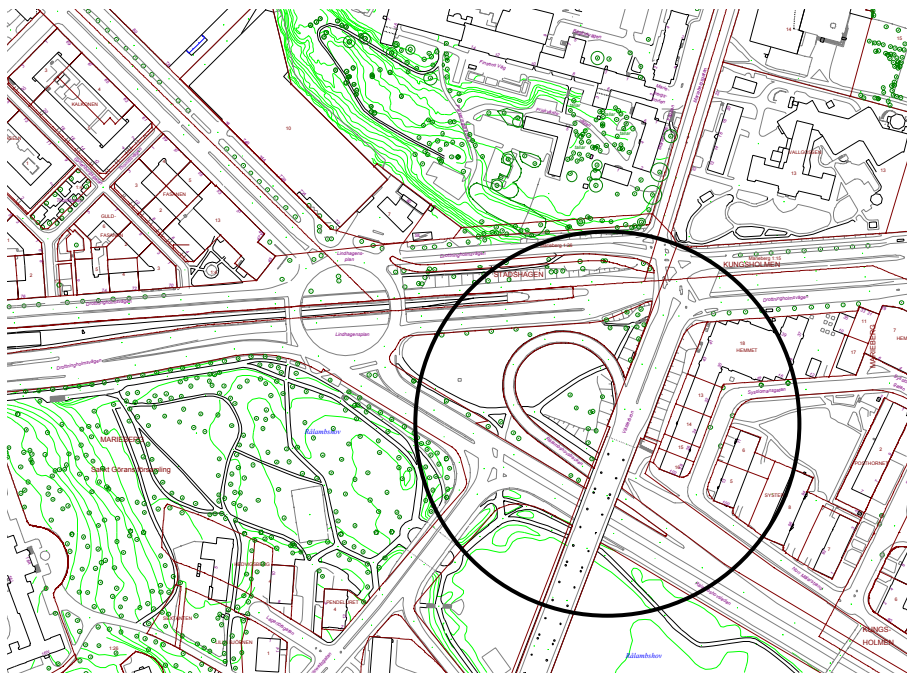
## **PLANHANDLINGAR**

Planen består av plankarta med bestämmelser, förändringskarta, planbeskrivning med miljökonsekvensbeskrivning, gestaltungsprogram, och genomförandebeskrivning.

## **PLANENS SYFTE**

Planen syftar till att skapa kvartersstad med stadsgator och park av en del av ett stort trafiklandskap i park där utformningen är kvar sedan E4 tidigare gick fram över Västerbron innan Essingeleden byggdes. De nya kvarteren ska knyta ihop stadsbebyggelsen vid Norr Mälarstrand och Fridhemsplan med Nordvästra Kungsholmen längs Lindhagensgatan och ner mot vattnet.

Planen innebär en överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad och bebyggelse på båda sidor om den nya esplanadöverbyggnaden. Norr om Drottningholmsvägen innehåller planen bostäder med ca 170 nya lägenheter i tre hus. Söder om Drottningholmsvägen i kvarteret Snöflingan innehåller planen ett hotell mot Lindhagensplan med ca 240 rum och en bostadsfastighet med ca 170 lägenheter mot Lilla Västerbron. Hotellet innehåller även restaurang, bar, relax- och konferensavdelning. Butiker och lokaler placeras i bottenvåningarna. Gruppboende och daghem planeras i bostadskvarteren.



Översiktskarta

## AVVÄGNING ENLIGT MILJÖBALKEN

Planförslaget överensstämmer med miljöbalkens grundläggande bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden. Med hänsyn till beskaffenhet och läge i innerstaden är marken mer lämplig som kvartersmark, innerstadsgata och park än som utbredda trafikytor i park.

Inom området är marken under trafikrampen från Råambshovsleden till Västerbron parkmark i gällande plan. Planteringar av nya träd och annan grönska ska kompensera den grönska som tas bort. Nya gångvägar i park och trottoarer som fungerar som vistelseytor i området ska kompensera rekreationsvärden som försvinner när parken under rampen tas bort. Ny parkmark skapas längs Råambshovsleden i rampens läge och kvartersmarken planteras med riklig grönska. Sammanlagt innehåller förslaget fler träd på parkmark och kvartersmark än de som tas bort i samband med utbyggnad av planen. Trots att en allmän parkyta under och mellan trafikramper övergår till kvartersmark bedöms allmänhetens möjligheter att utnyttja de allmänna platserna i det här området att öka efter genomförandet av planen.

De byggnader och anläggningar som uppförs inom planområdet bör följa miljöbalkens intentioner i hushållningsprincipen och kretsloppsprincipen som innebär att material och konstruktioner ska vara möjliga att återvinna eller återanvända. Även produktvalsprincipen bör tillämpas för att skydda människors hälsa.

## **PLANDATA**

### **Läge**

Kvarteret Snöflingan är beläget mellan Drottningholmsvägen, Västerbron, Rålambshovsleden och Lindhagensplan. Norr om Drottningholmsvägen skapas ett bostadskvarter i läget av den befintliga rampen ner från Mariebergsgatan till Lindhagensplan.

### **Areal**

Planområdet omfattar ca 3 ha.

### **Markägförhållanden**

Marken inom planområdet ägs av Stockholms stad.

## *TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN*

### **Gällande planer**

Inom området gäller följande detaljplaner; 2748 C, 3016, 3385, 5752 och 6042.

Namnet, kvarteret Snöflingan, härstammar från äldre planer där så sent som en plan från 1937 (Dp 1842) har behållit kvartersindelning med stadsmässiga gator i området. Från 1930-talet och framåt har dock planerna i området karaktäriserats av stora förändringar för trafikens framkomlighet.

### *Översiktliga planer och program*

Ett av målen med gällande översiktsplan för Stockholm är att ”staden ska byggas inåt” som en motvikt mot tendenser till gles och omfattande utbredning av staden. I en avvägning mellan markanvändning för park / trafikområde samt park / stadsgata / kvartersmark för aktuellt område bedöms det senare som mer lämpligt i innerstaden.

Ett programarbete för Nordvästra Kungsholmen har pågått parallellt med detaljplanarbetet. Programarbetet innefattar en förtätning av med ny kontors- och bostadsbebyggelse på Nordvästra Kungsholmen. Aktuell plan, Dp 1999-07097-54 har tagit hänsyn till programarbetet för Nordvästra Kungsholmen och anpassat de nya byggnaderna i uttryck, höjd och volym så att ett samband ska kunna upplevas, speciellt i gatuelevationer, siktlinjer, parkstråk service innehåll mm. Förslaget har även anpassats till beslut om program för utveckling av fastigheten Gångaren 12.

### *Utredningar*

En hotellutredning med beslut i gatu- och fastighetsnämnden har pekat på platsen som lämplig för ett internationellt hotell av en viss klass (3\*+).

## **BAKGRUND TILL PLANARBETET**

Efter hotellutredningen har ett förslag till bebyggelse med hotell mm, samt överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad diskuterats i programsamråd under

våren 2000. Under programsamrådet framkom att en överdäckning kommer att kräva bebyggelse på båda sidor om den nya esplanaden för att få en positiv helhetsbild och en genomförbar exploateringskalkyl i projektet.

Ett markanvisningsarbete med redovisning av hotelloperatör har genomförts av gatu- och fastighetskontoret. Marken norr om Drottningholmsvägen har anvisats till Skanska Nya Hem för bostäder. Marken söder om Drottningholmsvägen i kvarteret Snöflingan har anvisats till Skanska för hotell och Skanska Nya Hem för bostäder. Marriott International är via Skanska knuten till projektet som hotelloperatör.

Med utgångspunkt från tidigare framtagna program och planeringsmålsättningar i denna del av Kungsholmen har staden under 2001-2003 tillsammans med Skanska Hus, Skanska Nya hem, hotelloperatören samt konsulter m fl genomfört parallella arkitektuppdrag för kvarteret Snöflingan och del av Marieberg 1:26 i olika grupper norr och söder om Drottningholmsvägen. Sammanlagt har ett tiotal arkitektkontor arbetat med uppgiften.

#### *Programunderlag för parallella uppdrag*

Inför de parallella uppdragen har programunderlag tagits fram på stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret samt med hjälp av konsulter. Programmet innehöll förutom tekniskt underlagsmaterial riktlinjer om estetiskt tilltalande utformning med anpassning till topografi, natur och befintlig bebyggelse i området. Förslaget till ny bebyggelse ska stödja motivet med en sammanlänkande ny stadsgata i form av en esplanad. Programunderlaget innehöll också sammanställningar av programsamråd.

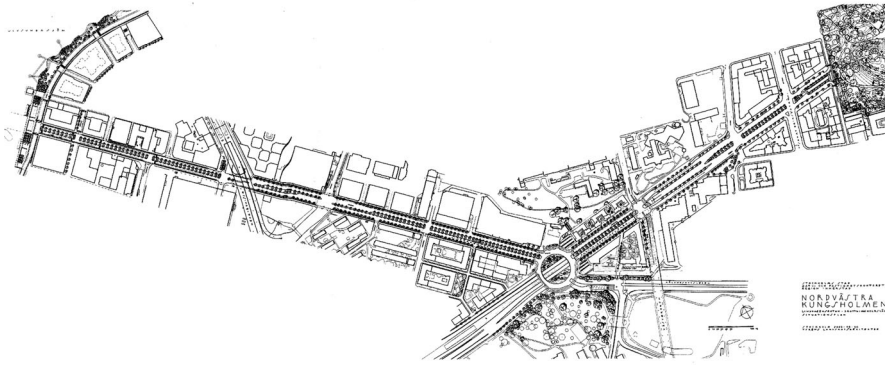
Andra viktiga programförutsättningar är att kvarteret ska fungera som en värdig infart till stenstaden västerifrån med representativa byggnader och markutformning. Platsens speciella egenskaper förutsätter en bebyggelse med ett passande innehåll. Ett hotell med bland annat restaurang och konferenslokaler, kompletterat med bostadshus som har butiker i bottenvåningarna bedöms svara mot platsens möjligheter.

En förprojektering av överdäckningen av Drottningholmsvägen har genomförts och kostnadsberäknats. Landskapsanalysen som gjordes för området inför planarbetets start har fördjupats med en gatuvision för hela området med sammanhängande esplanad och parkstråk.

## **FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR**

### **Allmänt**

Området har idag viktiga trafikfunktioner. Dessa funktioner ska efter planens genomförande i huvudsak bibehålla sin effektivitet, samtidigt som området ges en mer stadslik karaktär med kvarter, parkmark och gator istället för öppna leder och ramper i park. Drottningholmsvägen däckas över mellan Lindhagensplan och Mariebergsvägen och utförs som en esplanad.



**Överdäckningen ingår i ett större esplanadsystem  
© Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm**

Esplanaden ingår i det övergripande esplanadmotiv som planeras från Ulvsundasjön, via Lindhagensplan-Drottningholmsvägen till Kronobergsparken.

Stadens typiska topografiska grundstruktur finns inom området med tydliga sprickdalar längs Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan som smälter samman i Rålambshovsparken ut mot Riddarfjärden. Marken sluttar från Rålambshovsparken brant upp mot St Görans sjukhus. Bebyggelsen ska anpassas till och följa topografin. Nya gångmöjligheter beskriver landskapets karaktär med starka nivåskillnader.

Inom området finns träd och grönska dels på parkmarken under och intill bilrampen från Rålambshovsleden upp mot Västerbron (i huvudsak lönn och poppel samt en hägg och en ask) och dels norr om Drottningholmsvägen (i huvudsak lönn och björk men även några frukträd mm) som måste tas bort i samband med genomförande av planen. Dessa träd ska ersättas av nya träd på kvartersmark, gatumark och parkmark (se vidare under rubriken miljökonsekvensbeskrivning).

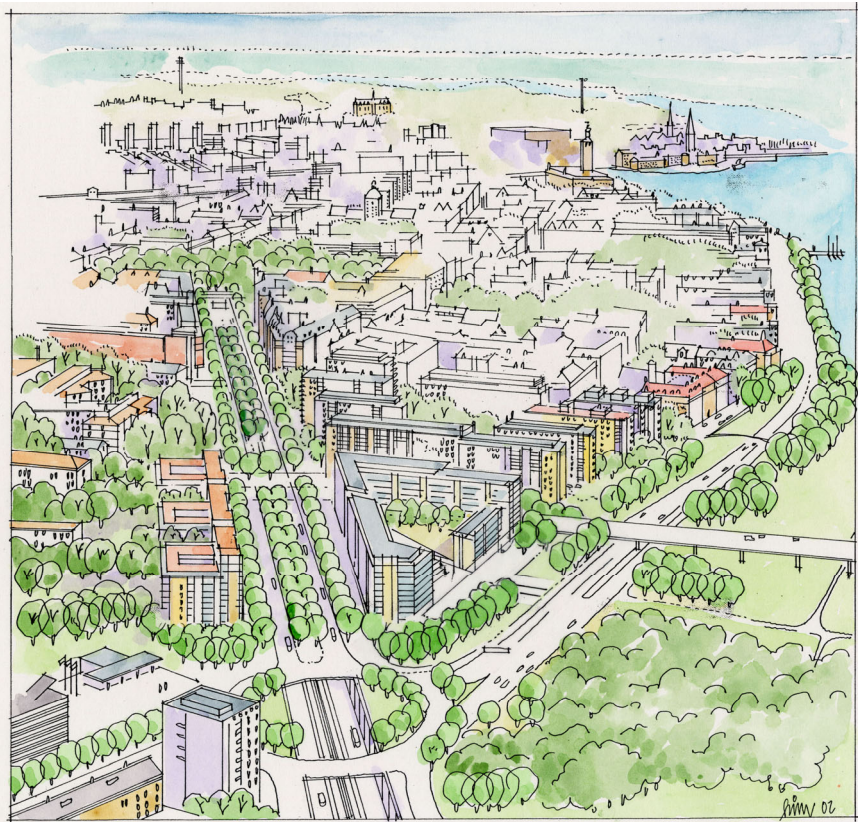
Parkmarken vid infarten framför de nya husen mot Lindhagensplan ska utformas så att det går att läsa landskapet från dalgången i Rålambshovsparken väster om Gjörwellsgatan med branten upp mot St Görans sjukhus.

Nya rekreativsmöjligheter skapas i planen både på kvartersmark och parkmark samt på gatu- mark. Gångvägar och trappor knyter samman parkerna och kvartersmarken. Visuella samband, gångförbindelser och möjligheter för ekologiska och biologiska spridningsvägar skapas och behålls genom öppningar mellan husen.



*Flygbild från väster som visar befintlig situation © Bildmedia, foto Klaus Luukkonen*





*Fågelperspektiv från väster med föreslagen förändring enligt planen*

© Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB

#### Bebyggelseområden

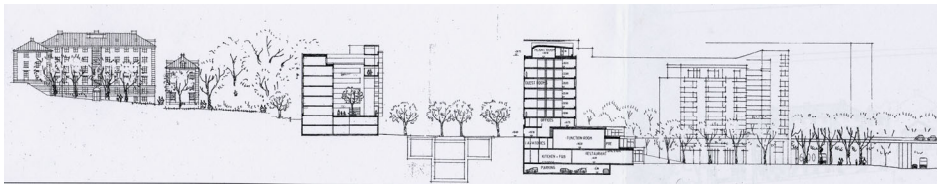
I planen ingår inga befintliga byggnader. Den nya bebyggelsen ska utformas så att den harmonierar i volym och höjd med topografiska variationer inom området och kvartersbebyggelsen längs anslutande gator.



*Elevation mot öster som visar bebyggelsens anpassning i höjd till befintliga hus och topografi.*

Höjden på husen mot esplanaden på Drottningholmsvägen är anpassad till nya hushöjder längre västerut på Lindhagensgatan med sju bostadsvåningar varav en butiksvåning i gatuplanet samt eventuellt en från gatulivet indragen takvåning. Eftersom mar-

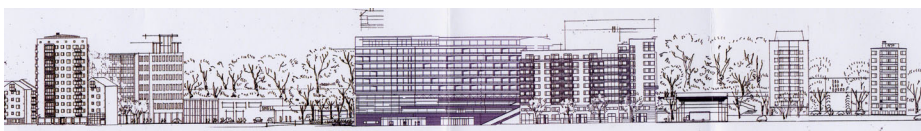
ken sluttar bildas i vissa lägen souterrängvåningar. Husen trappas ned in i kvarteren mot omgivande parker i norr och söder.



***Sektion genom bostäder, trafiktunnlar och hotell.***

Gatusektionen på den nya esplanaden är anpassad till Drottningholmsvägens existerande skala avseende gatans bredd och höjd på intilliggande byggnader till exempel invid Kronobergsparken och vid Fridhemsplan.

Verksamheterna och användningen i de nya kvarteren ska planeras så att de berikar den omgivande allmänna gatu- och parkmiljön på den här speciella platsen. Stadsmässigheten i området ska vara hög med verksamheter i samtliga bottenvåningar mot omgivande gator. Bottenvåningarna ska utformas med stor inlevelse i hur de påverkar människor som rör sig i markplan. Inga baksidor för enbart inlastning och biluppställning och liknande får finnas.

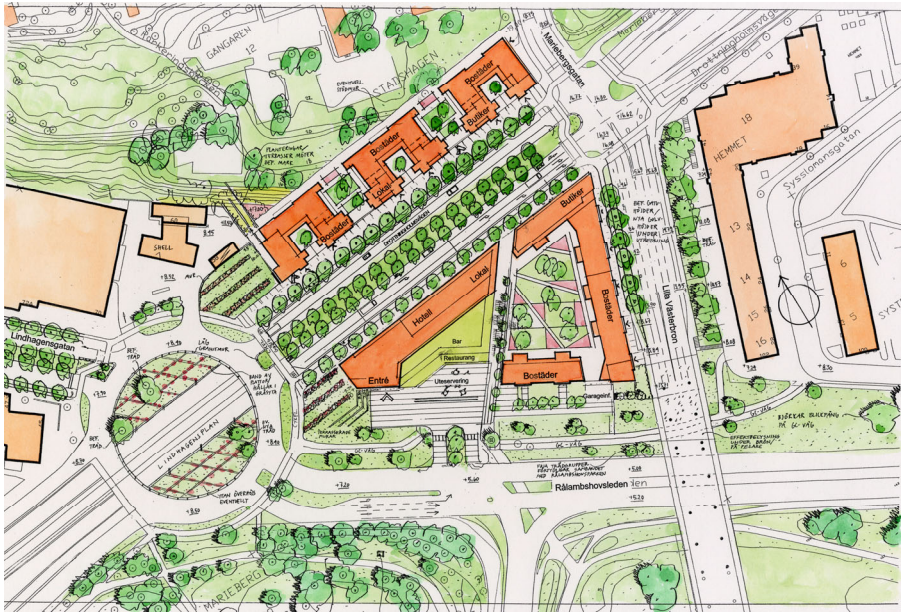


**Elevation som visar bebyggelsens anpassning i höjd till omgivningen mot söder.**

### *Tillgänglighet*

Huvudentré till hotellet anordnas från Rålambshovsleden där korsningen byggs om vid trafikljusen. Invid receptionen planeras en restaurang med uteservering i söderläge i det öppna stads- och parklandskapet. En konferens avdelning inom hotellet nås också från huvudentrén. Varumottagning och garage till hotellet har sin infart i bostadsfastigheten separat från garageinfarten till bostäderna. Hotellbyggnaden kan även nås från entré mot Drottningholmsvägens esplanad.

Entréer till bostäder norr om Drottningholmsvägen ligger mot esplanaden. I bottenvåningarna mot esplanaden på Drottningholmsvägen inryms butikslokaler i varje huskropp. Kantstensparkering tillåts längs den nya esplanaden. Infart till garage för bostäderna ordnas över gångbanan. Bostäderna i kvarteret Snöflingan har entréer mot Västerbron, esplanaden och Rålambshovsparken. Infart till garage är från Rålambshovsleden.



© Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB

### *Situationsplan*

Samtliga entréer kan nås med bil högst tio meter från angöringspunkten vilket är Stockholms krav på tillgänglighet. Trottoaren planas ut vid entréer på den lutande esplanaden. Entréer ska utformas med ett tydligt formspråk i fasaden. En entré på södra sidan av Drottningholmsvägen nås med längre avstånd från angöringspunkten, men den klarar de nationella målen om tillgänglighet inom 25 meter. Eventuellt kan en inomhusförbindelse ordnas så att Stockholms krav kan följas. Längs Drottningholmsvägen är det tillåtet med kantstenparkering. Handikapplatser kommer att finnas. Vid Västerbron kan man stanna för av- och påstigning vid kantsten, buss i linjetrafik har företräde. Hissförbindelser till trapphusen finns från samtliga garage under husen.

Områdets topografi innehåller stora höjdskillnader. Förbindelsen över kvarteret Snöflingan måste utföras med trappor. Sluttningen på överdäckningen från Lindhagensplan till korsningen mellan Mariebergsgatan och Drottningholmsvägen lutar ca 1:20. Avsteg från den kommunala normen 1:40, måste göras eftersom området topografi och befintliga utseende inte kan ändras i detta avseende.

### *Byggnadskultur och gestaltning*

Byggnaderna är placerade så att de anspelar på det kringbyggda kvarteret mot de gator som avses få en tydlig stadsmässig karaktär och ett mer öppet lekfullt förhållningssätt mot parker och gårdar. Husen ska vara prydnader i staden. Ett särskilt gestaltungsprogram har upprättats för att beskriva ambitionsnivån för arkitektur, trädgård, gata, park, landskap och stadsutformning.

### *Parkering*

All parkering inom kvartersmarken anordnas i garage. Riktvärdet för parkering tillhörande bostäder i innerstaden är 0.55 platser per lägenhet. Detaljplanen innehåller ett förslag med 0.7 parkeringsplatser per lägenhet. Hotellet planeras med ca 50 parkeringsplatser till ca 240 rum. Infart till parkeringarna sker över trottoaren norr om Drottningholmsvägen. I kvarteret Snöflingan ordnas infart till garage från Råambshovsleden.

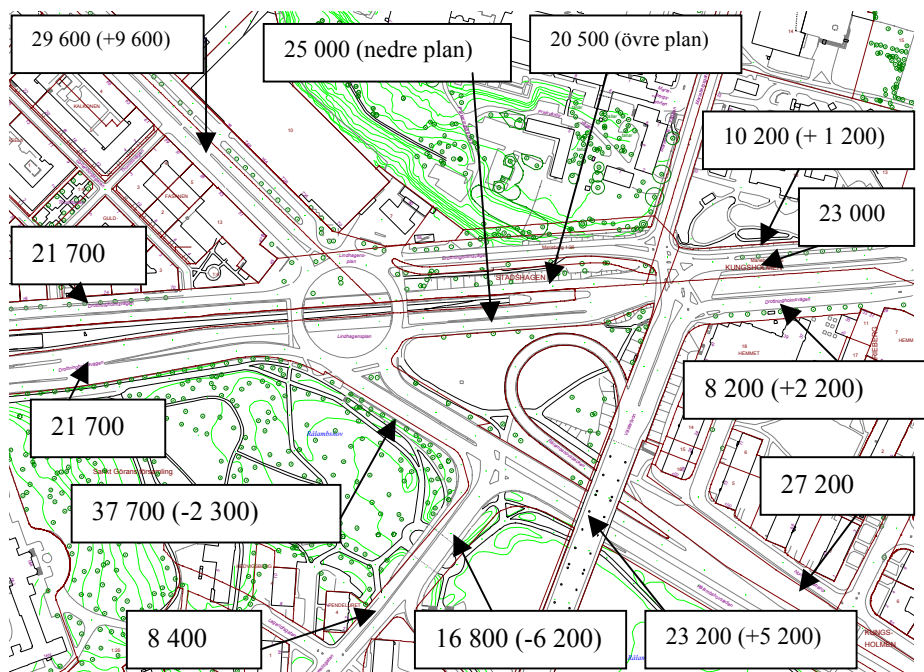
## **MILJÖKONSEKVENSER**

Miljökonsekvensbeskrivningen görs för olika områden under egna rubriker med en redovisning av förslagens påverkan, jämförelse med nollalternativet samt en samlad bedömning. För vissa områden finns gränsvärden och normer att relatera projektet till. Ett flertal konsulter har medverkat till att ta fram underlag för miljökonsekvensbeskrivningen vilket redogörs för i texten.

### **Trafik**

En trafikprognos har tagits fram av AB Stockholms konsult. Prognosen har räknat in den trafikökning som förväntas på hela Nordvästra Kungsholmen när den kompletterande bebyggelse som diskuteras i programmet för Nordvästra Kungsholmen kan vara genomförd.





Trafikprognos efter det att planen är genomförd och hela Nordvästra Kungsholmen är utbyggt.  
AB Stockholms Konsult, 00-11-15

Det förslag till bebyggelse som detaljplanen för kvarteret Snöflingan mm innehåller innebär en marginell ökning av biltrafiken i området med ett par tusen bilar som fördelas i fyra olika riktningar. Till hotellet kommer busstrafik och varutransporter. In- och utfart för dessa funktioner är från Rålambshovsleden där de utgör den minsta störningen för omgivande bostäder.

Trafiksituationen på angränsande gator påverkas i hög grad av dels den planerade utbyggnaden av exploateringsprojektet Nordvästra Kungsholmen, dels av att den befintliga rampen från Rålambshovsleden till Lilla Västerbron rivs och en ny väganslutning med en esplanad tillkommer mellan Lindhagensplan och Mariebergsgatan.

Med en utbyggnad av hela Nordvästra Kungsholmen kan det förväntas en trafikökning från nuvarande 20 000 fordon/årsmedeldygn vid Lindhagensplan till 25 000 – 30 000 fordon/årsmedeldygn. Genom att den befintliga rampen från Rålambshovsleden tas bort tillkommer också denna trafik med cirka 2000 fordon/årsmedeldygn via Lindhagensplan.

En utbyggd exploatering i Nordvästra Kungsholmen och den nya esplanaden innebär att Rålambshovsledens anslutning mot Lindhagensplan blir överbelastad i rusningstrafik. Lindhagensplan får vid rusningstrafik sämre framkomlighet gentemot idag

med längre köer vid dessa tillfällen. Platsens förutsättningar gör det dock svårt att finna en rimlig lösning som kan förbättra kapaciteten i denna punkt.

Den nya gatuanslutningen mellan Lindhagensplan och Mariebergsgatan torde innebära att trafik från västerort, som idag använder Gjörwellsgatan för färd mot Västerbron kommer att söka sig till esplanaden istället när det uppstår köer i rusningstrafik. En trafikmängd på cirka 6000 fordon/årsmedeldygn förväntas flyttas över från Gjörwellsgatan.

Samtidigt får noteras att de planerade ”miljöavgifterna” i Stockholms innerstad kan begränsa den här redovisade trafikökningen.

Den samlade bedömningen av trafiken är att detaljplanen för kvarteret Snöflingan inte medför en större negativ påverkan på trafikbelastningen i området. Nollalternativet innebär att trafikökningen från övriga Nordvästra Kungsholmen som kommer oberoende av denna plan skulle förstärka områdets karaktär av trafiklandskap med starkare barriärer av ramper och trafikleder mellan parkavsnitten. Nollalternativet innebär också att man inte får någon avlastning av trafiken på Gjörwellsgatan.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Efter ombyggnad av Drottningholmsvägen med en överdäckning utformad som en esplanad tillkommer cykelbanor på båda sidor om esplanaden. Möjligheterna att korsa Drottningholmsvägen både vid Lindhagensplan och Mariebergsgatan förbättras. Cykelbanorna är placerade utanför trottoarens trädrad och med en säkerhetszon till parkerade bilar vid kantsten. Trottoarerna har en bredd om minst fem meter på den mest solbelysta sidan som medger att samtidigt ha uteservering och god passage.

Gång- och cykelbanan längs Rålambshovsleden byggs om när bilrampen från Rålambshovsleden upp till Västerbron tas bort. Den nya gång- och cykelvägen placeras i parkremsan under Västerbron med en ny anslutning upp till Norr Mälarstrand. Gång- och cykelvägen längs Rålambshovsleden kommer fram till Lindhagensrondellen via en park framför hotellet. Utformning och möblering av de nya gång- och cykelvägarna beskrivs mer utförligt i gestaltungsprogrammet.

Den planterade kvartersmarken bildar tillsammans med parkmarken längs Rålambshovsleden ett samband med Rålambshovsparken där gångtrafiken leds från parken över det befintliga signalreglerade övergångsstället på Rålambshovsleden via trappor som är öppna för allmänheten med avtalsservitut till Drottningholmsvägens esplanad.



© Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB

#### Den nya esplanaden från Lindhagensplan

En jämförelse med nollalternativet innebär att gång- och cykelvägnätet inte hänger samman i vissa partier som till exempel på den södra sidan av Drottningholmsvägen och längs Norr Mälarstrands norra sida.

I nollalternativet är vissa av gång- och cykelvägarna som förbinder Nordvästra Kungsholmen med området kring Fridhemsplan mindre trygga och trivsamma, speciellt kvälls- och nattetid.

#### *Buller*

Vid nybyggnad gäller för bostäder att ekvivalentnivån utanför minst hälften av sov- och vardagsrummen i varje lägenhet måste understiga 55 dB(A). Inomhusbullret ska inte överstiga 30 dB(A), vilket regleras i byggreglerna. I kvarteret Snöflingan byggs hotell med hotellstandard där bullernivån inomhus reduceras genom ljudisolerande fönster.

Trafikbullerutredningar har tagits fram av Ingemansson Technology AB. Utredningarna visar att bullerkraven om 55 Db(A) utanför minst hälften av bostadsrummen klaras för de föreslagna bostäderna med vissa åtgärder. Mellan de två bostadshusen mot Rålambshovsleden bör det till exempel placeras en skärm som kan vara av glas, lägenheterna är genomgående från gata till gård, burspråkslösningar tillämpas där vissa balkonger utanför boningsrum placeras i hörn där det råder ljudskugga osv.

Även uteplatser på bostadsgårdar i planförslaget kan anordnas med 55 dB(A) ekvivalent nivå och 70dB(A) maximal ljudnivå.

Bullerutredningarna behandlar också mätningar och beräkningar invid kvarteret Hemmets fasader efter en trafikökning och med en reflekterande husfasad vid Lilla Väsaterbron. Avståndet mellan det befintliga huset vid Lilla Västerbron och det nya bostadshuset i kvarteret Snöflingan är 52 meter. Antalet bilar per årsmedeldygn på Lilla Västerbron beräknas efter utbyggnaderna bli cirka 23 000 stycken.

Utredningen har inte klart visat att det går att konstatera att det blir en sammantagen ökning av bullret på Lilla Västerbron invid kvarteret Hemmet. Samtidigt som trafiken ökar och en byggnad tillkommer så skärmar också den nya byggnaden av visst buller. Avståndet är också så långt mellan husen att ljudreflex mellan fasader blir relativt låg. Eventuellt kan bullernivåerna öka med ca 2-3 dB(A) vilket inte påverkar ljudnivån inomhus i bostäderna i kvarteret Hemmet eftersom fönstren har en god ljudisoleringsförmåga. En ökning utomhus med 2-3 dBA från 61-65 till 66-70 utanför de nedersta våningsplanen är troligen inte möjlig att uppfatta med örat. I våningarna över plan sex påverkas inte bullernivåerna av den beräknade trafikökningen och bebyggelsen.

Buller från bensinstationen har studerats i förhållande till reglerna för industribuller. För industribuller gäller att bostäder och rekreationsytor i bostäders grannskap samt utbildnings och vårdlokaler inte får störas med mer än 55 dB(A) dagtid, 50 dB(A) kvällstid och 40 dB(A) nattetid. Nattetid för maxnivåer inte överstiga 55 dB(A). Bensinstationen bedöms inte alstra bullernivåer som överskrider dessa normer.

I en jämförelse med nollalternativet får området ändå ta den ökning av bullret som kommer att åstadkommas av den ökande trafiken från nordvästra Kungsholmens utbyggnad i övrigt. Effekten av att den nya bebyggelsen och överdäckningen med en esplanad också skärmar av en viss del av bullret från omkringliggande gator och vägar går förlorad i nollalternativet.

Den samlade bedömningen av bullerpåverkan är att det dels går att klara den nya bebyggelsen enligt gällande regler, dels förändrar förslaget inte situationen för kvarteret Hemmets befintliga bostäder inomhus. Utanför boningsrummen i kvarteret Hemmet vid Lilla Västerbron är situationen för befintliga bostäder idag ej tillfredställande. Projektets påverkan på den redan idag dåliga situationen för utomhusbullret vid kvarteret Hemmet kommer troligen inte att kunna uppfattas med örat.

### ***Luftföroreningar***

Miljökvalitetsnormerna enligt miljöbalken anger gränsvärden för vilka halter av luftföroreningar som tillåts förekomma. Enligt miljöbalken får planläggning inte medverka till att miljökvalitetsnormer överskrids. Vid hårt trafikerade vägar är det framförallt normerna för kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) och partiklar (PM<sub>10</sub>) som är väsentliga att studera. I det här fallet har även bensen beaktats eftersom det ligger en bensinstation intill planområdet. Uppskattningar av haltnivåer för luftföroreningar har tagits fram av IVL. Samråd har skett med SLB analys.



Tabell Miljökvalitetsnormer för kvävedioxid, partiklar (PM<sub>10</sub>) och bensen

	Tidsmedelvärde	Normvärde	Värdet får inte överskridas mer än	År då normen ska klaras
NO <sub>2</sub>	Timmedelvärde	90 µg/m <sup>3</sup>	175 timmar per år	2006
	Dygnsmedelvärde	60 µg/m <sup>3</sup>	7 dygn per år	2006
	Årsmedelvärde	40 µg/m <sup>3</sup>		2006
PM <sub>10</sub>	Dygnsmedelvärde	50 µg/m <sup>3</sup>	35 dygn per år	2005
	Årsmedelvärde	40 µg/m <sup>3</sup>		2005
Bensen	Årsmedelvärde	5 µg/m <sup>3</sup>		2010

#### *Kvävedioxidhalter i området för planförändring*

Enligt mätningar som gjorts (Kvävedioxidkarta för Stockholm 1999) är kvävedioxidhalten som 98-percentil för dygnsvärden kring 50-60 µg/m<sup>3</sup> luft vid Drottningholmsvägen. Halterna av kvävedioxid vid Drottningholmsvägen – Lindhagensplan ligger i nuläget på kritiska nivåer och miljökvalitetsnormen riskerar överskridas.

Förhållandena beräknas att förbättras till år 2006 och 2010, i och med att äldre fordon byts ut mot nya mer miljöanpassade. För den framtida situationen bedöms därför inte föreligga risk för överskridande av normen för kvävedioxid. Om den nya byggnationen genomförs blir situationen längs Drottningholmsvägen dessutom bättre till följd av att en del av trafiken går genom en tunnel. Gaturummen vid esplanaden på Drottningholmsvägen, Lilla Västerbron och Rålambshovsleden har mindre trafikbelastning än punkten vid Lindhagensrondellen.

#### *PM10 – inandningsbara partiklar med diameter upp till 10 mikrometer - i området för planförändring*

Partiklar i luft är den förorening som bedöms svårast att klara miljökvalitetsnormerna för. Stora områden i Stockholm berörs av överskridanden och halter nära överskridanden. Detta visas av både mätningar och beräkningar. För partiklar i luft behöver därför kraftfulla åtgärder vidtas. Ett åtgärdsprogram har utförts av Länsstyrelsen i Stockholms län och redovisats till regeringen, och sannolikt kommer en rad olika åtgärder att vidtas inom de närmaste åren. Bl.a. kan relativt enkla åtgärder som minskad användning av dubbdäck ge en 20-25%-ig haltnedskning.

Utbyggnaden med överdäckningen och byggandet av en övre esplanad påverkar situationen både positivt och negativt. I gatunivå på esplanaden blir situationen mer positiv. Gaturummen är ovanligt breda med 47 meter på Drottningholmsvägen, 52 meter på Lilla Västerbron. Rålambshovsleden ligger invid en större park. Både gaturummen och intilliggande parkstråk kommer att ha omfattande trädplanteringar.

De haltuppskattningar som gjorts med enkla metoder indikerar risk för överskridande av normer i anslutning till trafiklederna vid Drottningholmsvägen i nuläget

såväl som i det framtida fallet. I de uppskattningar som gjorts har dock inte inräknats att några vidtagna åtgärder mot stofutsläpp och stoftuppvirvling hunnit slå igenom.

Halterna av partiklar längs gatan beräknas bli ca  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$  med byggnation. För fallet utan tunnel beräknas halterna bli ca  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  högre. Den förbättrade situationen beror på att en del av trafiken leds i tunnel. I vissa punkter kan utsläpp vid tunnelmynningarna bidra till halttillskott. Utifrån beräkningar som gjorts vid Sjöstadporten bedöms dessa tillskott vid närmaste bostadsbebyggelse vara förhållandevis små, sannolikt som högst ca  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ . Tunneltaket flyttas i korsningen Mariebergsgatan/Lilla Västerbron något österut där gaturummet vidgar sig. Området i sin helhet är beläget invid stora öppna gröna ytor som torde innebära att utspädningseffekten är god. Sammantaget är bedömningen att planen som sådan inte medverkar till att försämra utan snarare förbättra den framtida situationen i större delar av området.

Osäkerheten i beräkningarna är dock relativt stor. Med hänsyn till att åtgärder är nödvändiga att vidta, som till exempel kontinuerlig och effektiv rengöring av gator och vägar, ev. förbud mot dubbdäck, minskad trafik genom trängselavgifter, etc. för att klara normerna i Stockholmsluften generellt, kan det förväntas att normerna kommer att klaras den dag byggnationen står klar.

#### *Bensen*

Mätunderlaget för halter av kolmonoxid och bensen är inte lika omfattande. Vid jämförelser med mätningar på Hornsgatan och Sveavägen med betydligt högre trafikbelastning och där gränsvärden för kolmonoxid klaras, bedöms dock kolmonoxidhalterna inte utgöra ett problem inom området för aktuell detaljplan.

Bensenhalterna längs Drottningholmsvägen uppskattas utifrån analogier med andra områden vara under miljökvalitetsnormen. Den extra belastning som den intilliggande bensinstationen utgör på bensenutsläppen i området handlar i storleksordningen högst  $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$  vid närmaste bostadsbebyggelse. Inte heller med detta bidrag uppskattas miljökvalitetsnormen överskridas. Slutsatsen blir att gränsvärden för bensen klaras i området med den beräknade trafikökningen och den intilliggande bensinstationen. Den befintliga bensinstationen bedöms utifrån jämförande undersökningar inte ge upphov till luktstörningar i anslutning till ny bostadsbebyggelse.

#### *Samlad bedömning*

Den samlade bedömningen är att påverkan på luftkvaliteten genom inverkan från trafik som alstras i den aktuella planen bedöms som marginell. Inom planen medges cirka 290 parkeringsplatser. Om trafikrörelserna blir så många som fyra per dygn och fordon belastas området med högst ett par tusen bilrörelser som utgår i fyra olika riktningar.

Luftkvaliteten i området bedöms efter 2006 kunna klara normerna för kvävedioxid och bensen utifrån de prognoser som kan göras idag. Partiklehalterna utgör dock fortsatt ett problem i stora delar av Stockholm. Åtgärder kommer att krävas generellt och bedöms komma att förbättra luftkvaliteten. Några sådana åtgärder är dock inte i nuläget vare sig vidtagna eller beslutade. Utbyggnaden enligt planen bedöms kunna vara färdigställd 2010. Vid den tidpunkten beräknas bland annat bakgrunds-nivån på partiklar

som är beroende av övriga Europa ha sjunkit betydligt på grund av omställningar i bilindustrin. Även åtgärder på lokal nivå i Stockholm bedöms vara vidtagna vid den tidpunkten.

Nollalternativet skulle innebära att området ändå belastas av den trafikökning som är beräknad för utbyggnaden av nordvästra Kungsholmen med de eventuella ökningarna av luftföroreningar som trafiken innebär enligt ovanstående beskrivningar.

### **Riskfrågor**

En riskanalys har genomförts av Tyréns Infrakonsult AB i oktober 2003. En bensinstation är belägen med in- och utfart från Lindhagensrondellen. Som riktvärde för skyddsavstånd till bostäder tillämpas 50 meter.

Bensinstationen kan innebära risker för utsläpp vid lossning eller tankning, påkörning av pumpar eller risk för brand. Dessa risker bedöms dock som små och konsekvenserna som lindriga. Bostäderna och hotellet är placerade med minsta avståndet femtio meter från bensinstationens lossningsplats. Kortaste avståndet till enskilda pump från bostad är cirka 30 meter. Nivåskillnaderna är cirka 7 meter mellan bensinstationen och bostäderna. Eftersom bensin sjunker nedåt vid ett utsläpp är nivåskillnaderna av betydelse både för risk och lukt. Bostäderna är också omgivna av luftiga parker söder och norr om kvarteren samt även i väster mot Lindhagensplan.

Farliga transporter är förbjudna i området men tillstånd kan dock erhållas för transporter till eller från lokala mål i innerstaden. I området handlar dessa transporter om bensin eller diesel som ska transporteras till olika bensinstationer i området. Avståndet till de vägar som bensintransporterna bedöms gå på är minst 35 meter, vilket bedöms som tillräckligt med tanke på gällande hastighetsbegränsning om 50 kilometer i området samt att det rör sig om ett fåtal transporter i veckan.

En relästationen ligger intill området cirka 11 meter från närmaste bostadshus. Det är också en nivåskillnad om drygt sju meter mellan relästationen och bostadshusens närmaste lägenhet. Det linjära avståndet mellan relästationen och närmaste lägenhet är minst 13 meter. Minst åtta meter behövs för att klara miljöförvaltningens riktlinjer om en maximal strålning om 0,2 mikrotessla. Riskerna för en olycka med till exempel brand i relästationen bedöms som låga.

De riskfrågor som förefallit vara rimliga att beakta på platsen som bensinutsläpp, farliga transporter och magnetisk strålning innebär vid en samlad bedömning låga risker för boende och andra som vistas i området.

### **Vibrationer**

De kraftigt trafikerade trafiklederna och tunnelbanans belägenhet intill kvarteren innebär att en vibrationsutredningar kommer att utföras som vägledning för byggnadernas konstruktion och vibrationsisolering. Stomljudsnivån ska inte överskrida 30d(B)A vilket regleras i bygglagstiftningen.

### *Sol och skugga*

Bygglagstiftningen reglerar endast att bostäder ska ha tillgång till solljus, inte hur mycket. En målsättning är ofta att kunna ordna uteplatser på gårdarna med minst fem timmars sol under höst- och vårdagjämning.

Solstudier har utförts med skugga vid höst- och vårdagjämning som visar att både befintliga och nya bostäder kommer att få direkt solljus. Solstudien visar också var bra uteplatser kan anordnas med minst fem timmars sol under sommarhalvåret.



*20 mars 09.00*



*10 maj 09.00*



20 juni 09.00

*Med hjälp av illustrationer över skuggning från omgivande hus under olika timmar på dygnet och över året kan lämpliga platser för lek och sittplatser utomhus lokaliseras. Bra uteplatser bör ha minst fem timmars sol vid höst- och vårdagjämning.*



20 mars 15.00

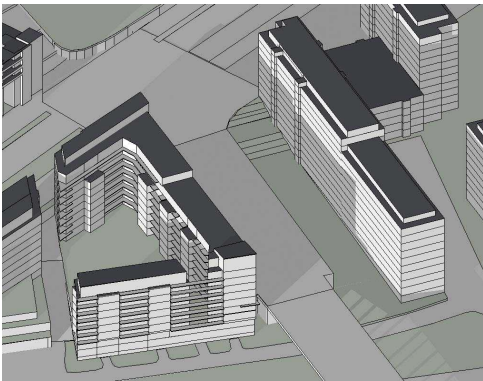


10 maj 15.00



20 juni 15.00

*I kvarteret Snöflingan finns goda möjligheter att ordna uteplatser för bostadskvarteret i den västra och norra delen av gården. För bostäderna norr om Drottningholmsvägen har det triagulära nordvästra hörnet samt gårdarna mellan husen närmast gatan de bästa solvärdena. Hotellets terrasser och uteservering får mycket goda solvärden.*



20 mars 17.00



10 maj 18.00



20 juni 18.00 Solstudier: © ÅWL Arkitekter AB

*En tredimensionell bildserie visar hur skuggningen av den sena kvällssolen främst påverkar under vinterhalvåret och på de nedersta våningarna i kvarteret Hemmet. I övrigt erhåller Kvarteret Hemmet goda solvärden.*

Bostäderna i kvarteret Snöflingan har en gård med mycket goda solvärden. Bostäderna norr om Drottningholmsvägen har kvartersmark i det sydvästra hörnet som lämpar sig för lek och sittplatser i solen. Gårdarna som öppnar sig mot Drottningholmsvägen släpper in solljus mitt på dagen. Bostadshusen kommer att skugga grönområdet vid St Görans sjukhus till ungefär en tredjedel upp mot de stora sjukhusbyggnaderna vid höst- och vårdagjämning. Under sommarmånaderna blir skuggningen betydligt mindre.

Skuggan från den nya bebyggelsen i kvarteret Snöflingan under dygnets viktigaste soltimmar mitt på dagen påverkar endast den egna gården och Drottningholmsvägen. I kvarteret Hemmet är det infallet av den sena kvällssolen, speciellt vintertid som kan påverkas av den planerade bebyggelsen. Under dagtid skuggas inte kvarteret Hemmet alls av den nya bebyggelsen.





*Hotell och bostäder bildar tillsammans "den nya infarten till innerstaden västrifrån". I vyn från Rålambshovsparken väster om Gjörwellsgatan ska landskapets karaktär med förkastningsbranten vid S:t Görans sjukhus och dalgången i parken kunna upplevas som ett grönt samband, © Reflex Arkitekter AB*

#### *Natur och grönytor*

Inom planområdet finns idag park- och gatumark med grönska och många stora träd. En målsättning vid ingrepp i gröna allmänna områden är att det sammantagna värdet av allmänna ytor inte ska minska efter genomförande av planen. Dels har projektet haft som målsättning att innehålla fler nya träd än det antal som behöver tas bort för genomförande av planen, dels ska ny parkmark ingå samt nya gångförbindelser inom planen med högre kvalitet än de befintliga gångvägarna.

En trädinventering har utförts av stadsbyggnadskontoret. Inom kvarteret Snöflingan finns ett 20-tal träd som försvinner i samband med den nya bebyggelsen. Det är ca 15 lönnar, en hägg, en alm samt 3-4 popplar. De stora ask träden längs Rålambshovsleden bör kunna sparas utom där infarten ska anordnas.

Norr om Drottningholmsvägen måste drygt femtio träd fällas i samband med uppförande av de nya bostadshusen. Bland dessa träd finns björk, lönn, alm, några frukt-räd samt en tall, en ask, en gullregn och en havtorn.

På park- och gatumark mark planeras ca 90 nya träd att planteras, varav ca 70 lindar i den nya esplanaden på Drottninggatan. Även Lilla Västerbron ska planteras med alléträd. På kvartersmarken planteras ett 20-tal nya träd, bland annat en rad med träd på terrasserna invid de allmänt tillgängliga trapporna. Bostadsgårdarna planteras med mindre träd och perenner. Förgårdsmarken till bostäder och hotell vid Rålambshovs-



parken ska planteras med träd. Planen anger att nya träd ska planteras med hög kvalité. Längs Rålambshovsleden sparas 5-6 stycken av 9 stora askar. Invid relänätstationen bredvid bensinstationen kan ett antal popplar sparas alternativt ersättas med stora träd. Summan av träd och högkvalitativa tillgängliga gröna ytor inom planområdet beräknas öka efter genomförandet av planen.

Den samlade bedömningen är att värdet av friytorna intill planområdet bedöms öka när de görs tillgängliga på ett varierat sätt med trappor och nya gångvägar. Förhållandet till Rålambshovsparken har varit särskilt viktig att använda som en utgångspunkt för förslaget. Ny grönska på parkmarken och kvartersmarken samt nya gångförbindelser ska knyta samman parkstråken inom området och bryta barriären över det nuvarande trafiklandskapet. De nya gröna gångstråken ska möbleras med sittplatser, belysning mm som ger trygghet och trivsel för gående i området. Även de breda, trädplanterade, solbelysta trottoarerna bedöms kunna vara nya värdefulla allmänna ytor.

### ***Dagvatten***

Stockholms stads policy för hantering av dagvatten ska följas. Dagvattnet ska i första hand omhändertas inom den egna fastigheten och i andra fördröjas inom den egna fastigheten innan det släpps ut på det allmänna nätet.

Grästak som planeras vid hotellet fungerar fördröjande. I kvarteret Snöflingan finns grönyta på kvartersmarkens förgårdar där en viss infiltrering eventuellt kan ordnas. Inom fastigheten för bostäderna norr om Drottningholmsvägen finns mycket lite kvarters mark som inte är underbyggd. Lämpligheten för infiltration och fördröjning ska dock utredas även här. Marken sluttar ner mot Lindhagensplan där en mindre parkyta är belägen. Eventuellt kan ett samarbete ske så att parkmark som ska fyllas ut och nyanläggas kan utnyttjas för infiltration.

För den allmänna marken i området har utredningar genomförts för vägombyggnader av J&W på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret i samarbete med Stockholm Vatten. Förorenat dagvatten från de mest trafikerade vägarna, Drottningholmsvägen, Rålambshovsleden och Västerbron ska samlas i särskilda magasin och renas.

Enligt den policy som gäller för Stockholm Stad i dag så skall dagvatten från trafikerade ytor med mer än 20 000 fordon per dygn tas om hand och genomgå rening via olje- och partikelavskiljning innan det förs vidare till recipient. Miljöförvaltningen har fastlagt riktvärden avseende utgående föroreningsmängder för ett antal metaller och organiska ämnen vid utsläpp till vissa recipienter. Policyn innebär att dagvattnet från Drottningholmsvägen skall omhändertas för rening. Förslag till ny dagvattenstrategi för Stockholms stad föreligger. Denna är ännu ej antagen. I det fortsatta arbetet kommer dock intentionerna i det nya förslaget att följas när befintliga dagvattenledningar inom området byggs om.

Trafiken på Drottningholmsvägen uppgår till mer än 20 000 fordon per dag. På grund av detta bör trafikdagvattnet från Drottningholmsvägen särskiljas från dagvattnet som kommer från tomtmark och kringliggande gator.

Befintligt system för dagvatten byggs om så att området delas in i tre upptagningsområden. En ny ledning förläggs i gatunivå på norra sidan överdäckningen. Denna

ledning tar omhand dagvatten från norra sidan av planerad gata samt från befintliga dagvattenbrunnar i norra påfarten till Västerbron från Drottningholmsvägen. Ledningen ansluts till befintligt system i Lindhagensgatan. Södra sidan av överdäckning tas om hand via en ny ledning som förläggs i gatuplan. Ledningen ansluts till befintlig dag/bräddledning som mynnar ut i Riddarfjärden. Ledningen tar även om hand dagvatten från befintliga brunnar i Drottningholmsvägen öster om västerbron samt dagvatten från södra påfarten till Västerbron från Drottningholmsvägen. Det tredje upptagningsområdet är Drottningholmsvägen direkt öster om överdäckningen. Ledningen från detta upptagningsområde förläggs i det södra tunnelröret och ansluts till befintlig pumpstation belägen i rondellen vid Lindhagensplan.

För att kunna omhänderta det spolvatten som uppkommer vid tvättning av tunnelns väggar, tak och körbanor förläggs en dagvattenledning i vardera tunnelröret. Det starkt förorenade spolvattnet leds till uppsamlingstankar för borttransport med tankbil till någon lämplig anläggning för vidare rening, t.ex. VA-stationen i Eugeniattunneln eller Södra länken.

Den samlade bedömningen för dagvattenfrågor är att den föreslagna ombyggnaden av Drottningholmsvägen och den nya bebyggelsen på kvartersmark kan anpassas till Stockholms stads policy för hantering av dagvattenfrågor.

## TEKNISKA FRÅGOR

### *Geotekniska förhållanden*

En geoteknisk undersökning har utförts av AB Stockholms Konsult på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret 2000-04-18. Marken lutar från ca +5 i den lägsta delen av området vid korsningen mellan Rålambshovsleden och Gjörwellsgatan upp till c:a +8 vid Lindhagensplan och c:a +16 vid nordöstra hörnet där berg i dagen förekommer nära ytan.

Området har fyllts med massor i olika tidsskeden. Tjockleken på massorna från c:a 2 meter i söder mot Rålambshovsleden till c:a 4 meter mot Drottningholmsvägen i norr. Lerdjupen varierar mellan 7-12 meter i söder och 1-3 meter i norr. En stentipp har troligen varit belägen i området på 1930-talet.

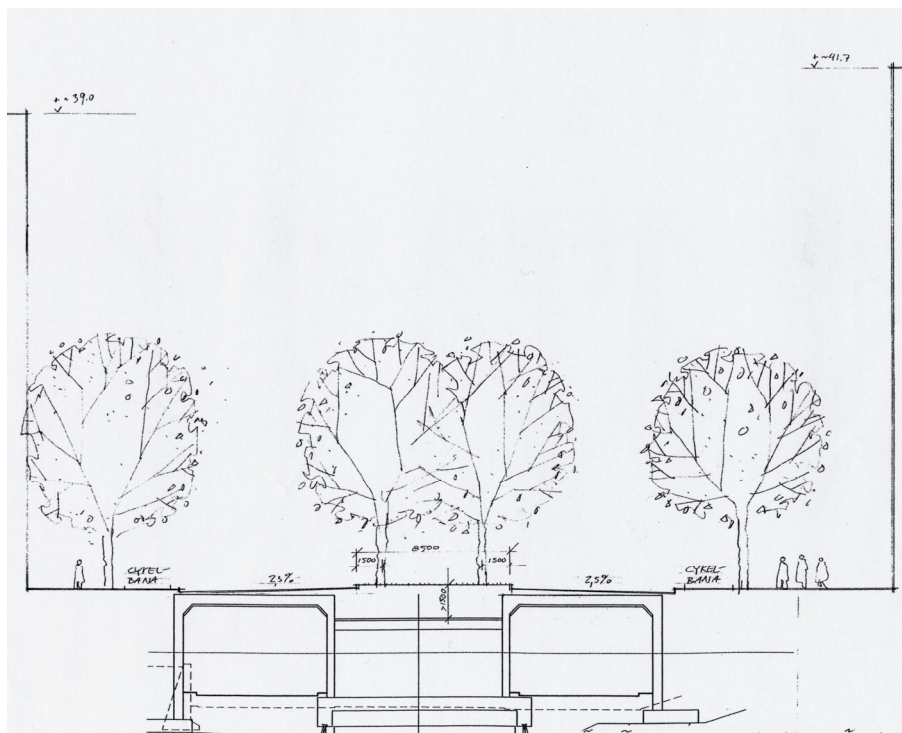
### *Överdäckning av Drottningholmsvägen*

En förprojektering av överdäckningen har utförts av J&W Samhällsbyggnad, avdelningen för anläggningsteknik. Entréer mm till byggnaderna på kvartersmark har anpassats till den förprojekterade höjdsättningen av gatan.

Överdäckningen är 200 meter lång. Fläktar och skorstenar har inte bedömts vara nödvändiga. En skiljande vägg finns mellan körfilerna i de båda körriktningarna. I denna vägg ordnas dörrar som fungerar som utrymningsväg från den ena vägtunneln till den andra. I mitten under vägtunnlarna finns tunnelbanan (nedanför bild).

Överdäckningen av Drottningholmsvägen utförs som en esplanad. Vid trottoaren kan träden stå i marken. I mittremsan placeras träden i nedsänkta betongkonstruktioner. För att träden skall få en så god levnadsmiljö som möjligt i denna, för träden,

karga stadsmiljö krävs tillskott av syre och vatten. Träd i mitt- och sidoplanteringar bevattnas därför med längsgående droppbevattning ca 20 cm under markytan och perenna ytorna med sprinkler. Bevattningen skall ha en egen servis, mätkammare, självtömmande avstängningsventil samt styr- och reglerutrustning. Ett luftningssystem av dräneringsledningar som löper i skelettjord, längs med hela sträckan, utmed planteringsytornas kantsten och mellan planteringsytor, på båda sidor om gång- och cykelytans trädrader, försörjer trädrötterna med luft och dagvatten från gångytor. En brunn per planteringsyta med sandfång, kontakt mellan de parallella ledningarna, samt ett icke kontinuerligt ledningsförlopp skall försörja samtliga träd optimalt med syre och dagvatten.



Sektion genom överdäckningen © J&W

### **Befintligt ledningssystem**

Inom området finns befintliga dagvattenledningar, vatten, spillvatten, teleledningar, gas och elledningar som påverkas av planförslaget. Alla ledningar kommer att läggas om så att de ligger utanför ny kvartersmark. Stokab har kanalisation som är förlagd i tunnelbanan. Denna kanalisation berörs ej av överdäckningen.

#### *Värme*

Det finns idag inget utbyggt system av fjärrvärme och fjärrkyla inom studerat område. Dock finns intresse att förse planerade fastigheter med fjärrvärme.

#### *Brand*

Brandsäkerhetsåtgärder ska vidtagas enligt räddningstjänstens anvisningar. Brandfrågor har studerats av Briab Brand och Riskingenjörerna AB. Lösningar har visats både avseende tillgänglighet för räddningstjänsten och utrymning för boende och hotellgäster.

#### *Avfall*

Avfallshantering ska anordnas enligt Renhållningsförvaltningens råd och anvisningar i respektive fastighet.

#### *Övrigt*

Den stora stålskulpturen som idag står i kvarteret Snöflingan kommer att flyttas till en ny plats söder om Rålambshovsleden.

## **GENOMFÖRANDEBESKRIVNING**

Detaljplan för

### **Kvarteret Snöflingan mm**

inom stadsdelarna Marieberg, Stadshagen och Kungsholmen  
i Stockholm

**Dp 1999-07097-54**

### *ORGANISATORISKA FRÅGOR*

#### **Tidplan**

Detaljplanen beräknas kunna vinna laga kraft tidigast under det tredje kvartalet 2004.

#### **Genomförandetid**

Planens genomförandetid är 10 år från och med det datum planen vunnit laga kraft.

#### **Ansvarsfördelning**

Skanska Sverige AB ansvarar för genomförande av planens innehåll enligt avtal med Stockholms stad, såsom bebyggelse inom kvartersmark samt överdäckning på Drottningholmsvägen. Staden ansvarar för byggandet av övriga gator och park som påverkas av planen. Ett samarbete mellan byggherren och staden i ansvaret att omhänderta dagvattnet föreslås där det bör utredas om en del av dagvattnet från bostäder norr om Drottningholmsvägen kan infiltreras i parkmark.

#### **Huvudmannaskap**

Stockholms stad är huvudman för allmänna gator och parkmark inom planområdet.

#### **Avtal**

##### *Exploateringsavtal*

Ett exploateringsavtal ska upprättats mellan Stockholms stad och Skanska Sverige AB angående överlåtelse av mark mm.

#### **Markanvisning**

Marken inom kvarteret Snöflingan invid Lindhagensplan har anvisats till Skanska Hus för byggande av hotell. Marriott International är via Skanska knuten till projektet som hotelloperatör. Marken inom kvarteret Snöflingan invid Lilla Västerbron och norr om Drottningholmsvägen har markanvisats till Skanska Nya Hem för byggande av bostäder.

### Allmänna gångvägar

Inom exploateringsområdet planeras trappanläggning på kvartersmark mellan hotellfastigheten och bostadsfastigheten i kvarteret Snöflingan, som primärt är avsedda för fastighetens behov. Denna anläggs, ägs och förvaltas av exploatören på samma sätt som övrig kvartersmark. För trappanläggningen ska gälla att denna inte får spärras med hinder i någon form och att allmänheten får passera på denna till fots eller med cykel. Staden ska säkra denna rätt genom avtalsservitut. Texten i avtalet följer med även vid försäljning, om åtagandena inte följer med till ny ägare så utdöms ett vite.

### Storstockholms Lokaltrafik

Stockholms stad ska upprätta genomförandeavtal med Storstockholms Lokaltrafik, SL, om utbyggnad enligt detaljplanen. Avtalet medför servitut för tunnelbanan. Avtalet ska föreligga innan planen godkänns i stadsbyggnadsnämnden.

## *FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR*

### **Fastighetsbildning**

Planområdet är i huvudsak beläget inom nuvarande fastigheten Marieberg 1:26. I samband med genomförande ska nya fastigheter bildas enligt planen. Söder om Drottningholmsvägen bildas ett nytt kvarter som fått namnet Snöflingan. Kvarteret kan delas i två fastigheter vid användningsgränsen. Ett mindre område av Marieberg 1:15 skall överföras till Marieberg 1:26 före avstyckningen. Norr om Drottningholmsvägen utökas kvarteret Gångaren med bostadsbebyggelse som kan vara en, två eller tre fastigheter. Vid uppdelning av fastigheten kan gemensamhetsanläggning inrättas för garagedelen.

### **Servitut**

In- och utfart till bostäderna i kvarteret Snöflingan från Rålambshovsleden ska ordnas över fastigheten för hotell med servitut. Hotellets varuintag samt garageinfart anordnas över bostadsfastigheten i kvarteret Snöflingan med servitut. Rätten att ha servitut över parkmark säkras i avtal med exploatören.

Avtalsservitut ska finnas för allmänhetens användning av gångvägen genom kvarteret Snöflingan.

Servitut kan behöva upprättas för burspråk som bildar ljudskugga för lägenhet i kvarteret Snöflingan över hotelltomten (f5 på plankartan).

## **EKONOMISKA FRÅGOR**

### **Planekonomi**

Exploateringsavtalet visar att stadens kostnader för överdäckning av Drottningholmsvägen och de åtgärder som i övrigt planeras på park- och gatumark kan täckas av inkomsterna från försäljning av de i planen ingående fastigheterna med byggrätter.



## TEKNISKA FRÅGOR

### Utredningar

Inför planarbete har följande utredningar tagits fram:

#### Överdäckningen med en esplanad

J&W har tagit fram PM för överdäckning av Drottningholmsvägen 2002-03-27, som innehåller förslag till åtgärder för ledningssystem och dagvatten och för vägombyggnader som en del av ramhandlingen för genomförandet av detaljprojekteringen och byggande av överdäckningen av Drottningholmsvägen med en esplanad, (se vidare i planbeskrivningen under rubriken tekniska frågor). WSP har genomfört motsvarande utredning för Drottningholmsvägen öster om planområdet, fram till Fridhemsgatan i november 2002.

Översiktlig miljöundersökning för hotell vid Lindhagensplan. Stockholm konsult, 2001-02-16. Undersökningen visar att inga ytterligare åtgärder krävs för den mindre känsliga användning, för hotellverksamhet, som planen medger.

Översiktlig miljöteknisk markundersökning i del av Drottningholmsvägen mot Lindhagensplan. Sycon, Stockholm konsult, 2001-10-05, 2001-10-25

Undersökningen visar förhöjda värden av organiska ämnen, alifatiska kolväten, aromatiska kolväten och cancerogen samt övriga PAH, framförallt i den västliga delen av Drottningholmsvägen närmast Lindhagensplan. Undersökningen rekommenderar att förorenade fyllnadsmassor som förekommer på en sträcka av Drottningholmsvägen närmast Lindhagensplan schaktas bort och omhändertas.

#### Geoteknik

En geoteknisk undersökning har genomförts av Stockholm konsult 2000-04-18. Undersökningen innefattar en inventering av undersökningar genomförda på 1930- och 1960-talen samt byggnadsgeologiska kartor. Marken utgörs mestadels av lera utom i det nordöstra hörnet där berg i dagen eller nära markytan förekommer.

#### Buller

Ingemanssons Technology AB har utfört bullerutredningar som visar att bostäderna i kvarteret Snöflingan och norr om Drottningholmsvägen kan byggas så att kraven på en tyst sida med högst 55 dB(A) utanför minst hälften av boningsrummen klaras.

Tidigare bullerutredningar av Ingemanssons Technology AB visar att trafikökningar i området (framförallt efter utbyggnad av västra Kungsholmen utanför planområdet) eventuellt medför en bullerökning för de befintliga bostäderna i kvarteret Hemmet med ca 2-3 dB(A). Även Scandiaconsult har gjort en utredning (2001-10-19) om bullret där det bland annat konstaterats att bullret från tunnelbanan är så lågt att det inte tagits med i utredningen.

### *Infrastruktur*

För den allmänna marken i området har utredningar genomförts för vägombyggnader av J&W på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret i samarbete med Stockholm Vatten med flera. I den tekniska förprojekteringen har dagvatten, vatten spillvatten, el gas, fjärrvärme och tele ingått. Samtliga större ledningar planeras att förläggas till den allmänna marken.

### *Trafik oh landskap*

Området Lindhagensplan samt Rålambshovsleden har studerats avseende trafikteknik och utformning av Stockholms Konsult AB, Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB, och Tyréns Infrakonsult AB.

### *Luft*

IVL (Institutet för vatten- och luftvårdsforskning) har genomfört en utredning om vilken luftkvalitet som föreligger på den aktuella platsen och hur det förhåller sig till gällande lagstiftning. Ett PM angående undersökning av avgashalter i ny tunnel har skrivits av Sweco Thorells AB

### *Risikanalys*

Tyréns Infrakonsult AB har utfört en riskanalys avseende platsens läge intill en bensinstation och farliga transporter i området.

## **UTSTÄLLINGSUTLÅTANDE**

### **Kv Snöflingan mm,**

Inom stadsdelarna Marieberg,  
Stadshagen och Kungsholmen  
i Stockholm

**Dp 1999-07097-54**

## **UTSTÄLLNING**

Detaljplaneförslaget har under tiden 23 mars 2004– 26 april 2004 varit utställt i Tekniska Nämndhuset. Planförslaget har även visats på internet. Förutom kända sakägare har berörda boende och andra intressenter, som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

## **SAMMANFATTNING**

Program- och plansamråd har genomförts för kvarteret Snöflingan mm och efter flera bearbetningar och beslut i stadsbyggnadsnämnden har planen skickats på ett andra plansamråd och sedan ställts ut. Inga avgörande bearbetningar har skett mellan plansamråd nummer två och utställning av planen. Stadsbyggnadsnämnden föreslås nu godkänna planen.

Planförslaget syftar till att gestalta infarten till Stockholms innerstad västerifrån samt att skapa samband mellan stadsdelar genom att omvandla ett område som idag är park och trafikytor till kvarterstad med stadsmässiga gator och park.

Förslaget innehåller ett hotell med 240 rum och bostadshus med cirka 350 lägenheter. Butiker och andra utåtriktade verksamheter ska finnas i bottenvåningarna. Daghem och gruppboende ingår i planen. I samråden framkom starka protester från de boende i det intilliggande kvarteret Hemmet som bland annat får sin utsikt påverkad av den nya föreslagna bebyggelsen. Avståndet mellan befintlig och ny bebyggelse är mer än 50 meter. De boende och andra har också haft frågor kring trafikstörningar, buller och luftföroreningar i området. Samrådsredogörelser bifogas tjänsteutlåtandet.

## **UTLÅTANDE**

### **Synpunkter under samråden**

Bland synpunkter från sakägare är det i första hand de boende i kvarteret Hemmet som har haft starka invändningar mot planförslaget eftersom det begränsar den vida utsikten från de enkelsidiga lägenheterna i kvarteret Hemmet.

Även solnedgången kommer inte att kunna ses på samma sätt efter genomförande av planen från lägenheterna vid Lilla Västerbron. De boende har också haft synpunkter på att parkmark tas i anspråk för kvartersbebyggelse. Frågor kring hur planen påverkar den framtida trafiksituationen, bullernivån och luftföroreningarna i området har också inkommit. Länsstyrelsen har ställt krav på att underlagsmaterial för bedömningar av risker (bensinstation), luftföroreningar, buller mm tas fram i planarbetet.

#### **Utställning 26 mars – 23 april 2004**

Under utställningstiden har synpunkter inkommit från Stokab som inte har några erinringar mot planen, Telia Sonera som bekräftar de planerade åtgärderna för teleledning mm, gatu- och fastighetskontoret som anser att tillgänglighetsfrågorna inte är garanterade i planen utan måste fortsätta bevakas i bygglovskedet, Kungsholmens hembygdsförening som anser att trafikrampen från Norr Mälarstrand till Lilla Västerbron måste få finnas kvar, Moderaterna (S:t Göransföreningen) som anser att trafikproblemen vid Lindhagensrondellen vid rusningstid bör lösas genom att rondellen byggs ut till tre filer, Brf Sysslomannen som befarar att planen kommer att innebära ökat buller, luftföroreningar, minskad utsikt och solinfall för boende i kvarteret Hemmet samt att förslaget bör avskrivas eller omarbetas i sin helhet, AB Fortum påminner om de distributionsledningar de behöver ha plats för i överdäckningen av Drottningholmsvägen, Länsstyrelsen vill att beräkningar och bedömningar av luftkvalitet avseende partiklar samt den sammantagna bedömningen av hälsofrågor ytterligare utreds inför planens antagande, Stockholms Lokaltrafik anser inte att busskörfältet på Lilla Västerbron kan upplåtas för av- och påstigning vid kantsten även om bussen har företräde samt att svängen för busskörfältet från Västerbron till Drottningholmsvägen är alltför smal.

#### **Stadsbyggnadskontorets kommentarer**

De huvudsakliga synpunkterna från boende och remissinstanser på planen har varit frågor kring utsikt och solinfall, buller, luftföroreningar, och trafikfrågor samt ianspråktagande av parkmark för bebyggelse. Vad beträffar tekniska frågor har ett omfattande utredningsarbete kring nya ledningsdragningar för överdäckningen har bedrivits genom gatu- och fastighetskontorets försorg där alla ledningsdragande verk deltagit.

Kontoret bedömer att projektet påtagligt kan förbättra stadsmiljön i allmänhet på detta utsnitt av Drottningholmsvägen trots att parkmark tas i anspråk och att vissa boendekvaliteter i kvarteret Hemmet försämras.

#### *Utsikt och solinfall*

Utsiktsförhållanden förändras avsevärt från lägenheterna i kvarteret Hemmet men avståndet mellan de befintliga husen i kvarteret Hemmet och de nya husen på vardera sidan om Lilla Västerbron är cirka 50 meter vilket medger en luftighet med vy ner mot grönskan i Rålambshovsparken.

Solstudier har utförts för en serie av tidpunkter under året och det kan konstateras att projektet medger goda sol- och ljusförhållanden för kvarteret Hemmet även om vyn över vissa delar av själva solnedgången försvinner.

#### *Parkmark*

Planförslaget innebär att parkmark tas i anspråk för kvartersmark. Förslaget innebär också att ny parkyta skapas där bilrampen till Lilla Västerbron tas bort och vid infarten till den nya esplanaden. Sammantaget planteras fler träd inom den nya planen än den som tas bort.

I en helhetsbedömning av allmänna platser, där förutom parkmark, de trädplanterade trottoarerna invid byggnader med butiker i bottenvåningarna inräknas så kan det anses att de allmänna platserna utökats samt förhöjs i kvalitet inom planområdet. Den planterade kvartersmarken kommer också att bli synlig från de allmänna ytorna.

Det synliga sambandet mellan parkytorna vid St Görans sjukhus och Rålambshovsparken kommer att kvarstå i ett utsnitt väster om Gjörwellsgatan med parkytorna i väster framför kvarteren där förkastningskaraktären kommer att kunna utläsas i landskapet.

#### *Buller*

De trafikutredningar som genomförts har utgått från de ökningar som dels själva projektet alstrar dels som hela den stora utbyggnaden av programområdet för Nordvästra Kungsholmen alstrar. Trafikutredningarna har visat en viss ökning vid Lilla Västerbron och en minskning på Gjörwellsgatan. Bullerutredningarna visar att ökningen av bullret på Lilla Västerbron inte påverkar inomhussituationen.

Utomhus där bullret ökar vid de nedersta våningarna är ökningen av sådan grad att den inte bedöms gå att uppfatta med örat på grund av den redan höga nivån idag.

#### *Luftföroreningar*

Beräkningarna av luftföroreningarna i området har på samma sätt som bullerutredningarna utgått från den framtida ökningen från hela Nordvästra Kungsholmen samt den nya bebyggelsen. Enligt beräkningarna bedöms miljö kvalitetsnormen för luft att klaras även om det råder en viss osäkerhet kring normerna för partiklar. Övergripande åtgärder kommer att behöva vidtas mot partiklar både i Stockholm och i Europa för övrigt. Övriga Europa påverkar bakgrunds nivån på partiklar i Stockholm.

Länsstyrelsen har begärt att ytterligare utredningar kring hur beräkningar och bedömningar ska göras avseende hänsynstagande till miljö kvalitetsnormer ska tas fram före planens antagande. Tidigare utredningar har gjorts av IVL (Institutet för vatten och luftvårdsforskning). SLB-analys har granskat IVL:s utredning inför utställning av planen och konstaterat att resultaten förefaller vara troliga. Den kompletterande utredning av beräknings och bedömningsmodeller samt hälsofrågor avseende luftkvalité som ska göras inför planens antagande kommer att utföras av SLB-analys.

### *Risker*

Risker i samband med bensinstationens verksamhet och transporter av farligt gods mm har utretts och konstaterats vara av ringa grad. Närmaste bostad är belägen mer än 50 meter från bensinstationens påfyllningsställe. Stationen ligger på en lägre nivå än bostäderna.

### *Trafikstörningar*

Trafiksituationen kommer efter planens genomförande och utbyggnaden av Nordvästra Kungsholmen påverkas så att rondellen vid Lindhagensplan belastas ytterligare vid rusningstid. Detta kan medföra köer vid vissa tidpunkter. Gatu- och fastighetskontoret har inte ansett att ombyggnad av Lindhagensrondellen till tre filer är lämplig.

Lösningar som klarar handikappkraven att få stanna vid kantsten vid Lila Västerbron i kombination med bussfilen för stamnätstrafik kan lösas inom planens gatumark med till exempel fickor för av- och påstigning mellan träden. På samma sätt blir det en projekteringsfråga på gatumark att lösa bussens behov av bredd i korsningen mellan Lilla Västerbron och Drottningholmsvägen.

### **Information om utställningsutlåtande**

Utlåtandet skickas i brev till sakägare och remissinstanser som inte fått sina synpunkter tillgodosedda. Sammanlagt under program- och plansamrådstiden har synpunkter inkommit från ett flertal privatpersoner där namn och adress varit svårtydbara. Därför kungörs ärendet i ortspressen.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Med hänvisning till ovanstående och tidigare beslut föreslår kontoret att stadsbyggnadsnämnden godkänner detaljplanen för kvarteret Snöflingan mm, Dp 1999-07097-54. Ärendet beräknas behandlas på stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 13 maj 2004.

---



## REMISS OCH SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för

### **Kvarteret Snöflingan mm**

inom stadsdelarna Marieberg, Stadshagen och Kungsholmen

i Stockholm

**S-Dp 1999-07097-54**

## INNEHÅLL

1. BAKGRUND TILL PLANARBETET
2. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS
3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS
4. SAKÄGARE OCH BOENDE
5. ÖVRIGA INTRESSEFÖRENINGAR M FL
6. REMISSBEHANDLING
7. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH  
STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE

### 1. BAKGRUND TILL PLANARBETET

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 3 november 1998 att låta fortsätta utredningen om hotell på triangeln vid Lindhagensplan och samtidigt utvärdera 16 alternativa platser på Kungsholmen.

Gatu- och fastighetsnämnden har sedan den 31 augusti 1999 beslutat att begära att planarbete skulle påbörjas att ta fram ett program för den triangelformade tomten vid Lindhagensplan. En landskapsanalys av landskapsarkitekterna Andersson & Jönsson fanns som underlag för gatu- och fastighetsnämndens beslut.

Ett programarbete pågår för Västra Kungsholmen (1999-08608-53). Utformningsfrågor i detaljplanen diskuteras och samordnas med det övergripande programarbetet.

Stadsbyggnadsnämnden beslöt den 16 mars 2000 att påbörja planarbetet.

Som underlag för programsamrådet togs skisser på ett hotell fram som visar olika möjligheter till utformning på tomten med ett hotell som innehåller ca 250 rum, restaurang och eventuellt en friskvårdsanläggning om sammanlagt ca 21 000 kvm BTA. Parkering ska förläggas under byggnaden med ca 100 platser. I förslaget ingår en överdäckning av Drottningholmsvägen med en trädplanterad gata.

Hotellprojektet ska tas fram med parallella uppdrag där arkitektkontoren utses i samråd med stadsbyggnadskontoret och där stadsbyggnadskontoret och gatu- och fastighetskontoret ska ges möjlighet att delta i bedömningsarbetet.

Resultatet av de parallella uppdragen ska utgöra grunden för detaljplaneförslaget. I de parallella uppdragen kommer de synpunkter som kommit fram under programsamråd på de tre alternativa förslagen att finnas med som underlag.

Översiktliga trafikstudier har genomförts för området. En trafikutredning visar att det är möjligt att ta bort rampen till Västerbron och att det är möjligt att överdäcka Drottningholmsvägen. En dubbelriktad lokalgata planeras ovanpå överdäckningen från Lindhagensplan till Korsningen med Västerbron. Två stombusslinjer nummer 1 och 4 passerar på Västerbron. Konsekvenserna för bussar och gångtrafikanter mm ska utredas parallellt med planarbetet i fördjupade studier med förslag på utformning av korsningen Mariebergsgatan och Drottningholmsvägen.

## 2. HUR PROGRAMSAMRÅDET BEDRIVITS

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 mars 2000 att planarbete skulle startas med programsamråd om tre alternativ till ett nytt hotell vid Rålambshovsparken.

Ett programsamrådsmöte hölls i Tekniska nämndhuset den 14 april 2000.

På mötet närvarade ca 35 personer, huvudsakligen boende i kv Hemmet och vid Gjörwellsgatan.

Synpunkterna som yttrades handlade till stor del om trafikfrågor och konsekvenserna, både positiva och negativa, av att göra Gjörwellsgatan till återvändsgata. Frågorna kring Gjörwellsgatan kommer inte att avgöras i detaljplanen för hotellet. Stadsbyggnadsnämnden har den 16 mars 2000 beslutat att åtgärder på Gjörwellsgatan inte ska ingå i detaljplanen. Vad beträffar ett nytt hotell framkom synpunkter på hotellets storlek och läge för att behålla största möjliga utsikt och solinstrålning till bostäderna i kv Hemmet.

Under programsamrådstiden har synpunkter på förslagen inkommit från fyra närbelägna bostadsrättsföreningar inklusive ca 60 namnunderskrifter.

De skriftliga synpunkterna överensstämmer med de synpunkter som framkom på programsamrådsmötet.

### **Sammanfattning av synpunkter från programsamrådet med stadsbyggnadskontorets kommentarer**

#### ***brf Hemmet 15:***

Boende i föreningen vill absolut inte ha mer trafik på Västerbron. Ett hotell kommer att skymma utsikten mot väster.

#### ***Henrik Togerö (boende i brf Hemmet 15)***

En hög hotellvägg mot söder samt ökad trafik på Västerbron kommer att starkt att påverka livsmiljön för de boende i kv Hemmet.

#### ***Lisa Strömmer***

Förslaget påverkar utsikten från brf Hemmet 14. Ett hotell bör inte byggas här.

### ***Eva Trane Sysslomansgatan 22***

Hotellbyggnaden kommer att innebära ökade luftföroreningar och buller samt minskat ljus och utsikt till lägenheterna i brf Hemmet. Ett grönområde bör inte tas i anspråk för bebyggelse. Finns det inte med pågående hotellbyggen tillräckligt med hotellrum?

Alternativa hotellägen är bensinstationstomten (Shell), påbyggnad av hotell Kristineberg eller ovanpå den nya överdäckningen.

### ***Elisabeth Mortensen Drottningholmsvägen 41***

Ett hotellbygge medför minskad utsikt från lägenheterna, ökat buller samt att grönområdet försvinner.

### ***brf Hemmet 14***

Föreningen motsätter sig starkt ett förslag som alstrar mer trafik på Västerbron. Vidare anser föreningen det vara olämpligt att bygga på stadsplanelagd parkmark. Samtliga förslag till nytt hotell försämrar solljus förhållandena i kv Hemmet 13 och 18 efter klockan 4 på eftermiddagen. Föreningen förespråkar i första hand andra alternativa platser för ett hotellbygge på Kungsholmen, t ex bussupställningsplatsen i Hornsberg. I andra hand önskar föreningen att det nya hotellet placeras på tomten längs Drottningholmsvägen med grön kvartersmark ner mot Rålambshovsparken så att solljus och utsikt inte störs i kv Hemmet.

### ***Sara Bisander brf Hemmet 15***

Om Kungsholmen behöver nytt hotell bör det ligga i anslutning till de expansiva företagen på nordvästra Kungsholmen. Trafiksituationen blir förödande för dem som bor vid Lilla Västerbron om trafiken med 23 000 bilar flyttas hit från Gjörwellsgatan. Ett borttagande av Gjörwellsgatan innebär att trafiken leds in mot korsningen Drottningholmsvägen/St Eriksgatan. De boende på Sysslomansgatan blir inbyggda och förlorar utsikten Enligt Svenska Dagbladet 00-05-05, s9 är ett antal stora hotell under uppförande samt färdiga för byggstart som kommer att ta hand om behovet av ytterligare hotellrum.

### ***brf Hemmet 15 (22 namnunderskrifter)***

Föreningen består av 36 enkelsidiga lägenheter mot Lilla Västerbron. En ökning av dagens 15 000 fordon per dygn med de 23 000 fordon som passerar på Gjörwellsgatan är otänkbar. Bullret och avgaserna måste spridas. Ett hotell kommer ytterligare att öka trafiken. Byggnaden påverkar dessutom utsikten.

### ***Ingrid och Ola Holmgren***

Ett hotell med påträngande fönster som tar bort grönska och utsikt vore en mardröm.

### ***Josephine Pluart (ca 40 namnunderskrifter)***

Hotellet vid Lilla Västerbron kommer att medföra nackdelar som inte accepteras i form av buller, minskat ljusinsläpp, ökad trafik. Infarten till hotellet får inte förläggas mot Västerbron. Hotellet får inte byggas för högt. Gjörwellsgatan får inte stängas.

#### *sbk:s kommentar:*

I stadsbyggnadsnämndens beslut att påbörja planarbetet för ett hotell på triangeln vid Lindhagensplan ingår att Gjörwellsgatan inte ska tas med i planen. Detaljplaneärendet behandlar därför endast frågan om lämpligheten av ett hotell mm på platsen.

Hotellet bör planeras så att största möjliga utsikt och solljusinsläpp behålls till kv Hemmet. I de planerade parallella uppdragen kommer arkitekterna att få uppgiften att utforma en estetiskt tilltalande stadsfront som tar största möjliga hänsyn till befintlig bebyggelse. De kommer att ha tillgång till programsamrådsmaterialet. Den blivande byggherren kommer att utföra buller, luft och vibrationsutredningar.

### ***Birka Energi:***

Ett flertal befintliga högspänningsledningar måste flyttas. Fastigheten kan kopplas till befintliga gas- och fjärrvärmenät.

#### *sbk:s kommentar:*

Åtgärder som påverkar befintlig infrastruktur bekostas av byggherren.

### ***Kungsholmens stadsdelsnämnd***

Nämnden återopade stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som tillstyrker att en detaljplanering får inledas. Nämnden beklagar dock att inte ett bättre förslag tagits fram avseende trafiklösningar. Kungsholmens stadsdelsförvaltning anser att trafiksituationen måste studeras vidare för att åstadkomma förbättringar i området.

Stadsdelsförvaltningen anser att området idag har föga rekreativt värde trots att det är planlagt som park. Rekreativt värde i området bör ökas. En överdäckning av Drottningholmsvägen skulle möjliggöra en tydlig och vacker stadsentré.

Utformningen av hotellet är av största betydelse för att bilda en vacker fond i entrén till staden. Framförallt bör man vinnlägga sig om att utformning och placering av hotellet blir sådant att de boende i kv Hemmet inte känner sig helt förbyggda. Hotellentré bör i första hand prövas mot Drottningholmsvägen.

#### *sbk:s kommentar:*

I detaljplanen ska åtgärder på Gjörwellsgatan inte ingå. Däremot fortsätter gatu- och fastighetskontoret att utreda trafikfrågorna i området. Detta arbete måste löpa parallellt med planarbetet så att ett hotellbygge med överdäckning av Drottningholmsvägen inte förhindrar framtida trafiklösningar. Synpunkterna om rekreativt värde och hotellets utformning kommer att ingå i underlaget till parallella arkitektuppdrag.

## **Telia**

Har inget att erinra mot förslaget under förutsättning att hänsyn tas till Telias befintliga betongkanalisation samt nedstigning till Teliatunnel vid Drottningholmsvägen.

### *sbk:s kommentar:*

Åtgärder som påverkar befintlig infrastruktur bekostas av byggherren.

## **gatu- och fastighetsnämnden**

Gatu- och fastighetsnämnden har den 23 maj 2000 beslutat att påbörja ett anbudsförfarande för försäljning av marken för hotellet.

Hotell kan byggas på tomten med ca 250 rum och eventuellt kontor. En överdäckning av Drottningholmsvägen ska ingå i projektet för att förbättra gatumiljön i området med nya trädplanteringar. Fortsatta trafikstudier ska utföras under planarbetet.

Alternativ tre (triangelformat kvarter) förespråkas eftersom det innehåller störst volym. Kontoret föreslår också att bebyggelse provas norr om Drottningholmsvägen. Hantering av varuleveranser bör förläggas i anslutning till Lindhagensplan. Kontoret har för avsikt att genom anbud engagera en byggherre och en hotelloperatör före sommaren. Hotelloperatören och byggherren ska tillsammans med staden genomföra parallella arkitektuppdrag där ett lämpligt förslag tas fram i samråd mellan stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret och hotelloperatören samt byggherren.

### *sbk:s kommentar:*

Ytterligare byggnadsvolym i form av kontor kommer att vara svårt att rymma på hotelltomten och samtidigt uppfylla stadsbildkraven i enlighet med landskapsanalysen och de boendes önskemål om ljus och utsikt. Däremot kan byggnader för kontor provas norr om Drottningholmsvägen. Detta bör ingå i de parallella uppdragen.

## **Företagarna i Stockholm**

Anser det viktigt att bra trafiklösningar kommer till stånd i området. Biltrafiken på den nya rampen från Lindhagensplan till Västerbron bör få en egen fil för att inte störa trafiken i den nuvarande rondellen vid Lindhagensplan. Det är viktigt med korta, säkra och bekväma gångvägar från hotellet till bussar och tunnelbana.

### *sbk:s kommentar:*

En trafikstudie ska utföras parallellt med planarbetet på gatu- och fastighetskontoret. Där ska förutsättningar för alla trafikslag i området analyseras och förslag till lämpliga lösningar ska tas fram.

## **Stockholms sjukhem**

Den planerade överdäckningen och trafikåtgärderna får inte inkräkta på Stockholms sjukhems mark. Gjörwellsgatan bör inte stängas av med ökad trafik förbi sjukhemmet som följd. Sjukhemmet planerar en konferensanläggning på tomten i hörnet mot korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen.

*sbk:s kommentar:*

Ombyggnaden av korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen bör inte inkräkta på kvartersmark. Gjörwellsgatan ingår inte i detaljplanen. Konferensanläggning för Stockholms Sjukhem kommer inte att ingå i denna detaljplan.

#### ***AB Storstockholms Lokaltrafik***

Byggherren ansvarar för att hotellet byggs så att tunnelbanetrafiken inte orsakar vibrationer och stomljud. SL Infrateknik ska kontaktas i god tid innan byggstart för att kunna säkerställa att bananläggningen inte skadas av sprängningsarbeten mm under byggtiden.

SL kan inte acceptera att framkomligheten på Västerbron försämrats vid en eventuell avstängning av Görwellsgatan. I det vidare arbetet med överdäckning av Drottningholmsvägen bör möjligheten att inrätta ett busskörfält i riktning mot Fridhemsplan ingå. Busskörfält bör även inrättas på Lindhagensgatan.

*sbk:s kommentar:*

Synpunkterna kommer att vidarebefordras till den blivande byggherren. I den trafikstudie som utförs på gatu- och fastighetskontoret ska förutsättningar för busstrafik ingå.

#### ***Helene Grönvall Lagerlöfsgatan 8***

Detaljplanen måste omfatta problemet med Görwellsgatan som är en lokalgata med 23 000 bilar per årsmedeldygn. Mariebergsskolan och Rålambshovsskolan har försökt väcka uppmärksamhet kring problemet med trafiken på denna gata i mer än 20 år. I Trafik- och miljöplanen från 1996 står att Görwellsgatan kommer att utredas i samband med planen för Konradsberg. Inga åtgärder på Görwellsgatan vidtogs i samband med planen för Konradsberg. Rålambshovsskolan har 500 elever som är omgivna av trafikbarriärer åt alla håll, utan trafiksäker kontakt med park och tunnelbana.

Parkmarken som exploateras måste ersättas med ny sådan. Överdäckningen av Drottningholmsvägen innebär inte ny parkmark. En rivning av Görwellsgatan innebär däremot att ny parkmark skapas samtidigt som kontakterna mellan Rålambshovsparken och Konradsbergsparken ökar värdet på båda parkerna.

Sysslomansgatan är en fin avslutning på den täta kvarters staden. Marieberg har mer fristående hus. Den nya hotellbyggnaden bör utformas som ett fristående torn mitt på tomten.

Överdäckningen av Drottningholmsvägen bör dubbelriktas för att kunna ta emot trafiken från Görwellsgatan. Sannolikt kommer trafiken att flyta snabbare efter borttagande av Görwellsgatan eftersom trafiken idag "grötar ihop sig" där korsningarna ligger för nära varandra.

Ett borttagande av Görwellsgatan innebär också att rampen från Västerbron till Lindhagensplan försvinner. Därmed får elever fritt från bilar på två sidor. Skolan kan dessutom byggas ut på den tidigare asfalterade ytan.



### ***brf Taffelberget***

Flera stora trafikleder passerar Kungsholmen. För att kompensera den dåliga luft som detta förorsakar är det viktigt med stora parker. Den parkyta som tas i anspråk för hotell måste kompenseras med grönmark. Ett borttagande av Gjörwellsgatan innebär ett nyskapande av parkmark. Föreningen anser att ett hotell i triangeln vid Lindhagensplan endast kan accepteras om Gjörwellsgatan tas bort. All parkering för hotellet måste placeras under byggnaden. Ingen markparkering får förekomma utanför tomten.

### ***Styrelsen för Brf Rålambshov 4***

Ett hotell kan inte accepteras förrän man löst trafikproblemen i området. Fastigheten bör utnyttjas till ett stigningsfält för trafiken från Drottningholmsvägen upp mot Västerbron. Trafiken på Gjörwellsgatan bland boende, skolelever barnstugor och äldre är ohållbar.

#### *sbk:s kommentar:*

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att inte ta med åtgärder på Gjörwellsgatan i detaljplanen för hotellet. Det finns dock en medvetenhet om trafikproblemen på Gjörwellsgatan. De trafikstudie som utförs parallellt med planarbetet bör utmynna i ett förslag som förbättrar trafiksituationen i området så att den negativa påverkan på boende, skolbarn, daghemsbarn och verksamma i området minskar.

Grön yta i området ska inte minska med planförslaget. Här räknas även grön yta på kvartersmark. Sambanden mellan grönytor i Rålambshovsparken och stadsbebyggelsen norr om Drottningholmsvägen bör förbättras i förslaget till ny hotellanläggning. De parallella uppdragen kommer att utföras med förutsättningen att utforma en stadsfront som har utgångspunkt från intilliggande befintlig bebyggelse, landskapsvärden, trafikförhållanden osv.

Detaljplanen för hotellet med överdäckning av Drottningholmsvägen får inte utföras så att den förhindrar olika möjliga framtida trafiklösningar i området.

### ***Länsstyrelsen***

Länsstyrelsen ställer sig bakom det av miljöförvaltningen framtagna miljöprogrammet där buller, vibrationer, barriäreffekter, dagvatten mm är väsentliga frågor som ska klaras ut i detaljplanen.

Vid planområdet finns en bensinstation. Risksituationen kring denna verksamhet bör redas ut. Närmare än 50 meter från bensinstationens påfyllningsrör får ingen personalintensiv verksamhet lokaliseras. Tankbilens placering vid påfyllning samt frekvensen av bensintransporter bör redas ut.

Riskbildningen vid en överdäckning av Drottningholmsvägen bör utredas.

Skyddsrumskesked ska beaktas i den fortsatta planeringen.

*sbk:s kommentar:*

Parallellt med planarbetet kommer den blivande byggherren att åläggas att ta fram de utredningar som efterfrågas av myndigheterna.

### ***Regionplane- och trafiknämnden***

Området ligger inom stadsbygdzonen i Regionplan 1991, vilket innebär att området från regional synpunkt bedömts lämplig för stadsbebyggelse.

Kontoret bedömer att tomten är lämplig för ett hotell enligt förslaget. Stockholm har ett stort behov av hotell. Miljön förbättras om Gjörwellsgatan utgår. Överdäckning av Drottningholmsvägen gör att marken kan utnyttjas effektivare samtidigt som stadsmiljön förbättras. Busstrafiken måste ges god framkomlighet på Västerbron.

*sbk:s kommentar:*

Detaljplanen kommer inte att innehålla åtgärder på Gjörwellsgatan. I den trafikstudie som utförs på gatu- och fastighetskontoret ska analyser för busstrafikens förutsättningar ingå.

### ***Postfastigheter***

Intresse finns att ta del av trafikstudier för området.

*sbk:s kommentar:*

Synpunkterna vidarebefordras till gatu- och fastighetskontoret.

### ***Stockholms brandförsvär***

Bensinstationen vid Lindhagensplan måste utredas.

*sbk:s kommentar:*

Detaljplanen kommer att innehålla utredning av bensinstationen.

### ***Miljö- och hälsoskyddsnämnden***

Nämnden tillstyrker förslaget under förutsättning att det samverkar med det övergripande programarbetet för Nordvästra Kungsholmen. Miljökonsekvenser i form av buller och luftföroreningar ska redovisas. Av de tre alternativen till bebyggelse är det alternativ 1 som bäst uppfyller kravet på visuell kontakt mellan stadsdelarna Marieberg och Stadshagen.

*sbk:s kommentar:*

Detaljplanen ingår i det samordnade programarbetet för Nordvästra Kungsholmen. Miljökonsekvenser av förslaget kommer att finnas redovisade i beskrivningen till detaljplanen.

### ***Rådet till skydd för Stockholms skönhet***

Rådet anser att en byggnad på platsen är möjlig. Det ställs dock stora krav i projekteringen att omvandla miljön som idag är en utpräglad trafikmiljö till en välfungerande stadsmiljö. En avgörande förutsättning är även att den nya bebyggelsen inte inkräktar på landskapet och den gröna kil som genomkorsar Kungsholmen. Upplevelsen av Rålambshovsparken och den naturliga anknytningen till S:t Göransområdet får inte störas. Rådet anser att alternativ 1 uppfyller dessa krav men att flera gestaltungs-förslag bör prövas på platsen för att ta vara på platsens möjligheter och samtidigt visa hänsyn till park och landskap

#### *sbk:s kommentar:*

I anbudsförfarande ska ingå som förutsättning att parallella arkitektuppdrag ska genomföras med bland annat krav att programsamrådets resultat som underlag.

### ***Stockholms stadsmuseiförvaltning***

Alternativ 1 som möjliggör ett visuellt samband mellan Rålambshovsparken och Stadshagsklippan är det bästa ur stadsbildssynpunkt.

#### *sbk:s kommentar:*

De parallella arkitektuppgifterna ska ges programförutsättningar där bland annat remissvaren från programsamråd ingår. Hänsyn ska tas till landskap, befintlig bebyggelse osv.

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Med hänvisning till ovanstående förutsättningar föreslår kontoret att ett förslag till detaljplan för hotell på den triangelformade ytan vid Lindhagensplan och överdäckning av Drottningholmsvägen tas fram genom parallella uppdrag och skickas på samråd.

## **3. HUR PLANSAMRÅDET BEDRIVITS**

Parallella arkitektuppdrag genomfördes i flera omgångar och gatu- och fastighetskontorets kalkylarbete utvecklades där lämpligheten att skapa bebyggelse på båda sidor om den överdäckade Drottningholmsvägens esplanad konstaterades. Inför samråd fanns därför ett förslag med både hotell, företagslägenheter och bostäder.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 13 juni 2002 att godkänna redovisning av parallella uppdrag och ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att genomföra plansamråd.

Plansamråd har pågått 11 oktober till den 22 november 2002.

Ett samrådsmöte hölls i Tekniska nämndhuset den 5 november 2002.

På mötet närvarade ca 40 personer, huvudsakligen boende i kvarteret Hemmet.

De boende framförde synpunkter på att solljusinfallet och utsikten försämrats i kvarteret Hemmet. Synpunkter lämnades på att allmän grönyta tas bort. Trafikmiljön

är idag ett mycket störande inslag i boendemiljön och de boende befarade att förslaget kommer att innebära att buller och avgaser ökar i området.

Inkomna skriftliga synpunkter redovisas och kommenteras här nedan.

#### 4. SAKÄGARE OCH BOENDE

##### **Henrik Melin**

Anser att förslaget saknar lämplig avgränsning mellan parker och bebyggelse och att förslaget inte innehåller tillräcklig variation i fasader inom samma kvarter. Skalan och strukturen blir därför främmande i Stockholms innerstad. Projektet som sådant kan bli bra men föreliggande förslag är dåligt. Infarten från Råambshovsleden är förortsmässigt utformad.

##### *Eva Sätterström*

Anser att ljusinsläpp och utsikt för de boende i kvarteret Hemmet inte blivit tillräckligt beaktade i planförslaget. Nollalternativet verkar inte trovärdigt det skulle till exempel kunna gå att använda bensinstationstomten istället.

##### *Anders Bohs, Eva Trane*

De boende får hålla tillgodo med ökat buller, mer avgaser, avsaknad av sol och dagsljus i sina lägenheter och på sina balkonger, minskat värde på lägenheterna, att panoramautsikten försvinner, insyn från de nya företagslägenheterna, att parken med träd, gräs och buskar försvinner på andra sidan gatan. Vi kräver att förslaget avskrivs alternativt att företagslägenheterna avskrivs eller flyttas till tomten för bensinstation.

##### *Lisbeth Holmdahl*

De boende i kvarteret Hemmet få ökat buller, mindre sol och mindre grönska i samband med den nya bebyggelsen. Speciellt byggnaden med företagslägenheter kommer att skymma de befintliga bostäderna.

##### *Elisabeth Mortensen*

Samrådstiden är för kort. Det är endast 16 dagar efter samrådsmötet till dess att synpunkterna ska vara inlämnade.

##### *Bertil Nordqvist*

Platsen bör inte bebyggas innan trafik- och parkeringsproblemen har lösts inom området.

##### *Åke Arell och Mats Arell*

Utsikten förstörs av byggnaden med företagslägenheter. Utsikt över grönska kommer att minska kraftigt. Förslaget bör kompletteras med tvärsektioner genom Västerbron som visar plushöjder på byggnaderna intill bron och solstudier som visar avskuggning vid sen eftermiddag (klockan 18.00). Bullerstörningen med en ökning med 2-3 dBA

kommer att bli betydligt större om man stänger av Gjörwellsgatan helt. Kravet på 55 dBA utanför bostäder kommer inte att kunna uppnås utanför de befintliga lägenheterna. Träden i den nya planen kommer inte kvarteret Hemmet till del.

#### *Elisabeth Dale*

Ställer sig frågande till om detaljplanen uppfyller krav enligt buller- och luftkvalitetsnormer. En annan placering av byggnaderna inom kvarteret efterfrågas för att spara utsikten från kvarteret Hemmet. En särskild miljökonsekvensbeskrivning efterfrågas.

#### *Stefan Hellberg*

Anser att det inte tagits hänsyn till synpunkter som de boende lämnat i tidigare programsamråd. Visionen med en esplanad istället för trafiklandskap är osannolik. Bullerproblem uppstår. Trafiksignaler förstärker trafikproblemen i området. Rålambshovsparkens västra del kommer att kännas instängd.

#### *Brf Hemmet 14*

Platsens öppna gröna parkkaraktär mot väster i ett i övrigt mycket trafikstört område har kvaliteter för de många små enkelsidiga lägenheterna. Ljuset, kvällssolen och utsikten kompenserar nackdelarna som finns i boendet. Buller och avgaser kommer att öka i området. Sommartid blir det mycket varmt i de enkelsidiga lägenheterna och det krävs vädring trots att bullernivåerna och avgaserna från Västerbron stör. Mer kvartersmiljö i utformningen efterfrågas.

#### *Brf Hemmet, bilaga 1*

Miljöförvaltningen har ansett 1997 att planförslaget inte är aktuellt inom överskådlig tid. Stadsdelsnämnden har sagt nej till förslaget. Buller och avgasproblem förstärks på grund av förslaget. Parkmarken bör behållas som grönområde. Boende i kvarteret Hemmet får minskat solljus på sin fasad. Föreningen förespråkar ett hotellbygge på en annan plats (vid bussupställningen i Hornsberg) eller längs Drottningholmsvägen.

#### *Brf Hemmet, bilaga 2*

Trafikplaneringen i Stockholm skadar de boende med högre bullernivåer och mera luftföroreningar. I kvarteret Hemmet är alla lägenheter enkelsidiga, vilket utgör ett problem redan idag. Föreningen motsätter sig ökning av trafiken på Västerbron.

#### *Lise-Lotte Fylking*

Rampen från Rålambshovsleden till Västerbron kan inte tas bort. Belastningen på Lindhagensrondellen blir för stor.

#### *Anne Dolk*

Företagslägenheterna bör förläggas på annat ställe än vid Västerbron så att de boende i kvarteret Hemmet kan behålla solinstrålning och utsikt. Bullret ökar utanför kvarteret Hemmet.

*Bengt Colling*

Förslaget bör redovisa möjlighet att i framtiden förlägga spårväg i området.

*Boende i kvarteret Hemmet*

Protesterar mot ny bebyggelse av hotell, företagslägenheter och bostäder i aktuell detaljplan med cirka 180 namnunderskrifter.

*Romuald Wroblewski*

Anser att överdäckningen ska genomföras tillsammans med nya planteringar men att bebyggelsen ska placeras någon annanstans.

*Andreas Grandelius, Jaana Heinola och Lennart Grandelius*

Utsikten försvinner och ersätts av insyn. Bostadsrätter i kvarteret Hemmet kommer att minska i värde och försäljningen försvåras under byggtiden. Trafikbullret ökar samt störningar uppstår under byggtiden. Den äldre vegetationen reduceras.

*Birgitta Martinsson*

På grund av den befintliga trafiksituationen i området med störande buller och avgaser så tål inte boende en enda bil till.

*Bertil Johansson*

Trafikrampen från Norr Mälarstrand (Rålambshovsleden) till Västerbron måste finnas kvar.

*Elisabeth Mortensen*

Utsikten försvinner, värdet minskar, så mycket hotell kanske inte behövs i Stockholm, projektet är för stort, buller i området ökar.

*Brf Sysslomannen*

Det aktuella området i kvarteret Snöflingan är parkmark i gällande plan. Bullret invid kvarteret Hemmet kommer att öka och luftkvalitén försämras. Utsikten försvinner, minskat solljus, insyn och minskad värde på våra lägenheter.

*Åke Nordström*

För de boende försämras solljus, utsikt och bullerförhållanden.

*Mikael Jonsson brf Hemmet 15*

Parkmark bör inte bebyggas. Trafikökningar och köbildning kommer att öka buller och avgaser i området. Soltimmar och utsikt försämras för de boende i kvarteret Hemmet.



*Kerstin Hedberg*

Svårt sjuka patienter på S:t Görans sjukhus och nattarbetande personal i bostäderna inom sjukhusområdet som behöver sova på dagen kommer att störas av bygget. Markanvisning och byggkostnader ifrågasätts. Vem besiktigar lägenheterna? Vem betalar sprickbildning i intilliggande hus på grund av sprängning och pålning? Kommer biltrafiken att öka med 10 000 bilar? Finns det annan lokalisering för företagslägenheter till exempel i bostadshus längs Lindhagensgatan eller överdäcka bensinstationstomten? Allmänheten har ingen möjlighet att påverka planeringen trots samrådsmöten.

*Sbk:s kommentar:*

Medborgarinflytandet i PBL syftar till ett informations- och samrådsutbyte. Medborgarinflytande innebär inte att samtliga olikartade önskemål från allmänheten ovillkorligen kan uppfyllas.

Synpunkter som inkommer under program- och plansamråd samt utställning tas hänsyn till i planarbetet i rimlig utsträckning. Anser sakägarna att rimlig hänsyn inte tagits till deras synpunkter i planförslaget finns möjlighet att överklaga kommunens beslut.

Den vida utsikten över både grönområdena och trafikområden påverkas väsentligt av den nya byggnaden längs Västerbron. I ett förfarande med parallella uppdrag har olika disponeringar av området prövats. Sammanlagt har åtta arkitektkontor arbetat med kvarteret Snöflingan och tre arkitektkontor med området norr om Drottningholmsvägen. Programmet för de parallella uppdragen innefattade materialet från tidigare programsamråd med de boendes synpunkter. Programmet föreskrev inte hur byggnader skulle placeras inom området utan talade allmänt om att höjder och gatuliner skulle anpassas till befintlig bebyggelse och topografi. Inget av förslagen i de parallella uppdragen lämnade ytan närmast Västerbron obebyggd så att utsikten skulle bevaras för befintliga boende. En disposition av tomten som inte utnyttjar ytan närmast Västerbron har alltså bedömts av samtliga inblandade arkitektkontor som olämplig. Avståndet mellan kvarteret Hemmet och det nya huset intill Västerbron är drygt 50 meter vilket är stort med innerstadsmått mätt. Rimligt mått av både utsikt och solljusinsläpp med innerstadsmått mätt kvarstår för de boende. Historiskt har kvarteret Snöflingan utgjort ett kvarter avsett för bebyggelse i de planer som fanns innan planerna för genomfartstrafik med tillhörande ramper och så vidare togs fram. Stadsbyggnadsnämnden har godkänt redovisning av parallella uppdrag.

Solljusinsläppet till kvarteret Hemmet påverkas så att den sena kvällssolen försvinner. Fasaden i kvarteret Hemmet blir dock solbelyst under en god del av dygnet även efter projektets genomförande. En solstudie som visar ett senare klockslag kommer att tas fram. De problem som de boende i de enkelsidiga lägenheterna klagat över med värmen från solinstrålningen och det behov av vädring som uppstår sommartid mot en bullrig miljö kommer att minska i samband med genomförande av planen.

Förslaget ska bearbetas efter plansamråd så att en bättre stadsmässighet och en tydligare stadsfront skapas även mot Rålambshovsparken. Arkitekturen, skalan och

strukturen ska bearbetas så att en kvarterskänsla med olika huskroppar och fasader ska upplevas.

Öppenheten mellan Rålambshovsparken och parkområdet kring St Görans sjukhus, har ett visuellt samband som det ligger kvaliteter i. Sambandet är dock brutet rent fysiskt med barriärer i form av trafikleder. Projektet syftar till att skapa ett bättre fysiskt samband mellan Rålambshovsparken och Drottningholmsvägen och parken kring St Görans sjukhus för gående mellan de nya husen. Det visuella sambandet som också förklarar den karaktäristiska naturens uppbyggnad med förkastningsbranter kommer att behållas och kunna utläsas när man står i Rålambshovsparken väster om Gjörwells-gatan. Två större parkytor sparas framför byggnaderna mot Lindhagensrondellen.

Grönytorna som idag omger trafiklandskapet har ett värde för de boende i området för hundrastning och i form av utsikt över växtlighet, djurliv, luftresurs och öppenhet. Grönytorna i trafiklandskapet utgör också en barriär där planeringen för trafiken dominerar med buller och avgaser. Kvällstid blir området en otrygg passage som skapar avskildhet mellan bebyggelsen längs Lindhagensgatan och Fridhemsplan. I planen ingår att träd ska planteras så att antalet träd inom området ökar efter planens genomförande. Dels planteras esplanaden och trottoaren vid Västerbron mot kvarteret Hemmet, dels parkmarken längs Rålambshovsleden och vid Lindhagensrondellen och dels gårdarna.

Bensinstationstomten i närheten är inte tillgänglig inom överskådlig tid för alternativ bebyggelse. I framtiden är det dock troligt att en annan användning för denna tomt är önskvärd. Men projektet syftar inte enbart till att skapa möjlighet för uppförande av hotell i området utan även till att skapa en sammanbindande kvartersbebyggelse från Nordvästra Kungsholmen upp till Fridhemsplan så att det känns tryggt och trivsamt att röra sig i gatumiljön dygnet runt.

Värdet på de befintliga lägenheterna kan påverkas positivt eller negativt av den nya bebyggelsen samt av olika sorters värdestegringar eller minskningar på marknaden. Det går inte att uttala något bestämt om det framtida värdet av lägenheter i området.

Gatu- och fastighetskontoret har skött markanvisning efter ett anbudsförfarande med beslut i gatu- och fastighetsnämnden.

Störningar från trafiken inom området i form av buller och luftföroreningar är i första hand beroende av stora övergripande strategier för hantering av trafik och parkering i Stockholms innerstad. Dessa frågor bör fortsätta diskuteras med boende i Stockholm på olika sätt.

Trafikökningarna i området är beräknade efter den utbyggnad som kan ske på Nordvästra Kungsholmen enligt det programförslag som nyligen tagits fram vilken kommer att ske oberoende av den här aktuella detaljplanen. Bebyggelsen inom detaljplaneområdet för kvarteret Snöflingan mm alstrar inte särskilt mycket trafik. Räknar man med 4 bilrörelser per parkeringsplats och dag blir det ca 880. I projektet föreslås 120 parkeringsplatser för bostäder och 100 parkeringsplatser för hotell och företagslägenheter. De bilrörelser per dag som alstras av den nya bebyggelsen inom planområdet sprids dessutom i fyra olika riktningar. Infarter till garage är mot Rålambshovsleden och mot Drottningholmsvägen där de inte stör befintligt boende i området.

Förändringarna i trafikförling inom området när rampen från Rålambshovsleden tas bort och de ökade belastningarna på Lindhagensrondellen och korsningen mellan Mariebergsgatan och Drottningholmsvägen har av trafikteknikerna beräknats kunna fungera.

Efter ombyggnaden av Drottningholmsvägen med en överdäckad esplanad beräknas ett antal bilister som annars skulle ha valt Gjörwellsgatan att åka via den nya esplanaden upp till Västerbron. Denna trafikökning har beräknats till ca 5 200 bilar. Bullerberäkningen visar en ökning av ljudnivåerna i kvarteret Hemmet med 2-3 dB(A). Med den nivå som finns i kvarteret Hemmet idag 61-65dB(A) kommer ökningen inte att uppfattas med örat. Stora osäkerheter kring den faktiska bullerökningen föreligger beroende på trafikpolitiska beslut i Stockholm och bilarnas framtida kvalité. Med dessa förutsättningar är det inte rimligt att ställa krav på att speciella åtgärder ska vidtagas som skulle vara mycket kostsamma och ändå inte åstadkomma en märkbar förbättring.

Det ingår inte i planen att stänga av Gjörwellsgatan.

Kravet på 55 dBA utanför minst hälften av boningsrummen gäller nya lägenheter. I befintliga lägenheter i kvarteret Hemmet har fönstren nyligen bytts ut mot fönster med bättre ljudisolering. Bullernivåerna inomhus kommer inte att påverkas av den trafikökning som orsakas av aktuell detaljplan.

Nuvarande och beräknade luftföroreningar i området överskrider inte de gränser som just nu gäller och kommer att gälla inom en snar framtid.

Miljökonsekvensbeskrivning finns innefattad i planbeskrivningen. Särskild miljökonsekvensbeskrivning enligt PBL 5 kap §18 kan endast avkrävas byggherren i de fall där planen medför betydande miljöpåverkan på miljön, hälsan eller hushållningen med resurser.

Störningar under byggtiden regleras i lagstiftning. Byggtiden beräknas till sammanlagt cirka tre år och huset vid Västerbron kan ta 1,5 år att bygga. Geotekniska undersökningar har genomförts och kommer att utvecklas vidare för att bestämma grundläggningsmetoder mer i detalj. Grundvattennivån får inte sänkas i samband med projektet. Genomförandetiden reglerar inte byggtiden utan den tid, efter det att planen vunnit laga kraft, som staden inte kan gå in och ändra planen utan att skadeståndsanspråk kan ställas för tillbakadraganden av byggrätter.

En hotellutredning med politiska beslut har genomförts där aktuellt område valts ut som en lämplig plats i en jämförelse mellan 16 alternativ. Projektet ingår i det av staden framräknade framtida behovet av hotellrum i Stockholm.

Miljöförvaltningen har inte möjlighet till överblick över vilka planförslag som kommer att tas upp för prövning under överskådlig tid.

Stadsdelnämnden har varit positiv till planarbetet vid remiss under programsamråd.

Nollalternativet i en konsekvensbeskrivning avser just att ge en beskrivning över alternativet att inte genomföra planförslaget. Några andra alternativa projekt för platsen föreligger inte för närvarande.

Samråd tiden har sammanlagt varit sex veckor. En annons i Vårt Kungsholmens som delades ut till samtliga hushåll i stadsdelen har varit införd under vecka 43. För-

slaget har skickats ut till sakägare och remissinstanser i vecka 41 och visats i Tekniska nämndhuset samt på Medborgarkontoret från och med den 11 oktober. Remisstiden har varat till den 22 november, men alla som ringt och begärt mer tid för att svara har fått det.

En spårväg i området är inte omedelbart aktuell. I en framtida situation kan utrymmet på överdäckningen om disponeras för en eventuell spårväg.

Sedan plan- och bygglagen förändrades avseende bygglov och bygginspektion sker besiktning av byggsplatsen med egenkontroll genom kvalitetsansvarig.

## 5. ÖVRIGA INTRESSEFÖRENINGAR M FL

**Företagarna i Stockholm** ställer sig positiva till förslaget men anser att antalet parkeringsplatser är för litet till både hotellet, företagslägenheterna och bostäderna.

Sbk:s kommentar:

Projektet bör inte innehålla parkeringar i garage som alstrar trafik till innerstaden i större omfattning än nödvändigt och vad intressenterna i projektet själva begärt.

### **Stockholms sjukhem**

Förslaget innehåller inte tillräckligt med parkeringsplatser. Vid sprängning och pålning måste hänsyn tas till den verksamhet som bedrivs på Stockholms sjukhem.

Sbk:s kommentar:

Förslaget innehåller de parkeringsplatser de blivande fastighetsägarna behöver. Stadsbyggnadskontoret har ingen anledning, med tanke på trafikbelastningen i innerstaden, att begära ännu flera platser.

Pålning och sprängningsarbeten ska följa den lagstiftning som finns för dessa arbeten.

### *Moderata samlingspartiet, St Görans Föreningen*

Den hårt belastade rondellen vid Lindhagensplan kan med ökad trafik få effekter på trafiken vid Essingeledens på- och avfartsramper. En mer övergripande trafikanalys behövs över området. Fler parkeringsplatser bör anordnas till bostäderna för att lätta på trycket på kantstensparkering i området.

I övrigt är det positivt med överdäckning av Drottningholmsvägen med en esplanad och att trafiken minskar på Gjörwellsgatan är bra.

Sbk:s kommentar:

Projektet har inte ansetts ha någon inverkan på trafiken på eller vid Essingeledens på- och avfartsramper. Parkeringsplatsernas antal i den nya garagen kommer att anpassas till det behov som just dessa bostäder alstrar.

### *Svenska Parkeringsföreningen*

Framför synpunkter på hur parkeringsutrymmet ska utformas för funktionshindrade. Antal handikapplatser med minimibredd 350 cm eller belägna med långsidan mot körpassagen. Tillgång till hiss som passar rullstol. Tillgänglighet för rörelsehindrade till betalfunktioner, dörrar mm. Förekomst av trappor.

Sbk:s kommentar:

Hänsyn ska tas till funktionshindrades behov vid utformning av parkeringsgaragen.

### *Locum AB*

Landstinget och Locum AB har genomfört en fastighetsutvecklingsplan där ett område nära de föreslagna bostäderna planeras att bebyggas. Fastigheten har en generellt gällande plan för allmänt ändamål. Bostäder några meter från tomtgräns där de boende kommer att gå ut på sjukhusområdets mark kommer att skapa konflikter. Landstinget avser ej att upplåta mark för allmänt ändamål. För att klara sekretesskrav och etik i vården behöver patienterna ha tillgång till skyddade utemiljöer.

Sbk:s kommentar:

I tidigare diskussioner mellan Locum och staden i samband med programarbete för delar av kvarteret Gångaren har en gångförbindelse över sjukhusets park mot Stadshagen som ska vara öppen för allmänheten varit en lösning som alternativ till att göra delar av sjukhusparken till allmän parkmark. Denna lösning förutsätts kunna fungera för både staden och S:t Görans sjukhus. De utbyggnadsmöjligheter markerat med rött intill de föreslagna bostäderna ingår inte i det beslut som stadsbyggnadsnämnden fattat i programskedet för möjliga utbyggnader inom sjukhusområdet. Grönområdet behövs för sjukhusets patienter och personal samt för allmänheten som passagemöjlighet i utkanten av sjukhustomtentomten upp mot Stadshagen. Sjukhusparken bedöms ha en storlek som kan möjliggöra avskilda och skyddade uteplatser för patienter. Utformningen av bostadskvarteret i angränsning till S:t Görans Sjukhuspark ska studeras inför nästa planskede i samarbete med Landstinget och Locum AB.

## 6. REMISSBEHANDLING

### **Länsstyrelsen**

Anser att frågorna kring transporter av bensin måste belysas bättre i planförslaget. Planen bör visa tydligare hur miljö kvalitetsnormerna för luft kan tillfredställas. Planen bör ange en högsta ljudnivå inomhus.

Sbk:s kommentar:

Planen kompletteras med ovanstående.

#### *Lantmäterimyndigheten*

Tunnelbanan med skyddsområde bör markeras med ”t-område” på plankartan och med angivelse om av plushöjd för dess övre begränsning. Bestämmelse med y ska medge utfart från intilliggande fastighet genom servitut. Alternativt kan gemensamhetsanläggning anordnas. Om möjligt kompletteras planen med framtida u-områden. Krav på bärande konstruktioner och brandskydd måste kunna uppfyllas i blivande fastighetsgränser. Rätten att nyttja x-område bör säkras i servitut och omnämnas i genomförandebeskrivningen.

#### *Sbk:s kommentar:*

Planen har utformats i enlighet med hur tunnelbana under gatumark markeras i övrigt i innerstad. Eftersom även SL har begärt ett eget skyddsområde i form av planbestämmelse ska frågan diskuteras inför nästa skede. Planen kompletteras med y-område för utfart från angränsande fastighet. En målsättning är att ledningar ska dras på allmän gatumark. Så långt projekteringen medger kommer eventuella u-områden att markeras på kartan. Genomförandebeskrivningen kompletteras med text angående eventuellt x-område.

#### *Stockholms stadsmuseinämnd*

Har invändningar mot hotellets volym och utformning som stör siktlinjen mellan Rålambshovsparken och Stadshagsklippan.

#### *Sbk:s kommentar:*

Siktlinjen mellan Rålambshovsparken och Stadshagsklippan störs även av de nya bostäderna. Bebyggelsen längs den nya esplanaden ska ha en sammanlänkande funktion med aktiviteter i bottenvåningarna mellan Lindhagensgatan på Nordvästra Kungsholmen och Fridhemsplan. Väster om Gjörwellsgatan kommer sambandet mellan dalgången i Rålambshovsparken och förkastningsbranten på Stadshagsklippan att kunna upplevas över parkmarken inom planområdet.

**SISAB** har inga synpunkter på förslaget.

**Fortum Distribution AB** klargör att beställningar på ändringar av befintliga anläggningar utförs av dem samt bekostas av byggherren. Inom planområdet finns en gasledning och befintliga hög- och lågspänningsledningar som måste flyttas om planförslaget genomförs. En ny elnätstation erfordras för den nya bebyggelsen.

#### *Skanova*

Har inget att erinra mot planförslaget. Den nedstigning till befintlig tunnel som finns i området kommer inte att beröras av planerade byggnader. Försörjning till telefoni kommer att göras vid en kabelbrunn på Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen.

### *Vägverket*

Vägverket vill påpeka vikten av att kommunen utreder förslagets inverkan på trafikbelastningarna på Essingeledens på- och avfartsramper samt på Essingeledens trafik i övrigt.

Sbk:s kommentar:

Projektet har inte ansetts ha någon inverkan på trafiken på eller vid Essingeledens på- och avfartsramper.

### **Stokab**

Har inget att erinra. Projekteringen bör genomföras så att ledningar kan samförläggas.

### *AB Storstockholms Lokaltrafik*

Text som anger samtliga busshållplatsers lägen bör skrivas in på kartan. Korsningen mellan Mariebergsgatan och Drottningholmsvägen ska utformas så att den fungerar för SL:s stomlinjer enligt SL:s tidigare lämnade synpunkter. Angöringsfunktionen vid Västerbron måste samordnas med busshållplatsen så att de inte inkräktar på varandra.

SL avstyrker planen så länge plankartan inte redovisar tunnelbanan under rubrikerna ”begränsning av markens bebyggande” och ”utformning och utförande”. En godtagbar teknisk lösning där ansvar för underhåll och drift är reglerat är en förutsättning för att SL ska kunna godkänna planen. Byggherrarna ska ha det totala ansvaret för åtgärder och kostnader som berör tunnelbaneanläggningarna. De fastighetsrättsliga frågorna samt frågor om servitut och ett genomförande avtal ska vara tecknat innan planen ställs ut.

Sbk:s kommentar:

Planen tillgodoser busstrafikens krav. Frågorna kring tunnelbaneanläggningen ska fortsätta diskuteras så att parterna i princip är överens innan planen ställs ut.

### **Stadsbyggnadsnämndens handikappråd**

Trottoarer som planeras för uteservering ska vara minst 5 meter breda. Gångbanor ska vara minst 2 meter breda. En hiss måste finnas från nedre planet till Västerbron. Första och sista trappsteget på trappor ska vara markerat för synskadade på ett slittåligt sätt. Gränsvärde för magnetfält får inte överskrida 0.2 mikrottesla. Glasade ytor vid entréer ska vara markerade i ögonhöjd så att synskadade uppfattar dem. Vid nyplantering ska icke allergiframkallande växter väljas. Ledstråk från gatan till en markerad hotellentré ska vara tydliga. En rullstol för begränsat utomhusbruk bör användas som riktmärke för tillgängligheten i hotellrum och allmänna utrymmen i hotellet. Det måste också finnas rum som kan användas av två rullstolsbundna eller av rullstolsbunden med assistent. Förutom rörelsehindrade måste allergikers, elöverkänsligas, hörselskadades och dövas problem i miljön beaktas. Skyltning ska anpassas till synskadade och utvecklingsstörda.



Hushållssopor ska i första hand kunna lämnas på varje våningsplan och i andra hand i bottenplanet på varje trapphus. Grovsopor ska kunna lämnas i utrymmen via inomhusförbindelse utan nivåhinder och tunga dörrar.

Sbk:s kommentar:

Förslaget uppfyller handikapprådets krav på tillgänglighet och trottoarbredd. Behovet av hiss för allmänt ändamål mellan Rålambshovsparken och Drottningholmsvägen undersöks av gatu- och fastighetskontoret. Handikapprådets synpunkter lämnas vidare till byggherren som bör anlita en särskild certifierad person för tillgänglighetsfrågor inför upprättande av bygglovhandlingar där de detaljerade synpunkterna kan tas om hand.

#### *Rådet till skydd för Stockholms skönhet*

Trafikmiljö och stadsbild förbättras av förslaget. Rådet anser dock att det gröna sammanhanget mellan Rålambshovsparken och sjukhusparken inte kommer att upplevas. Planen bör garantera sambandet mellan parken och berget. De tre bostadshusen måste få olika karaktär för att gaturummet ska få variation. I kvarteret Snöflingan fungerar husen mot Drottningholmsvägen och Västerbron men mot Rålambshovsparken och mot den inre gården har byggnaderna ”infarts-karaktär” och stora brister i utformningen som upplevs som ointressant. Arkitekturen måste omarbetas så att det blir ett positivt tillskott till stads- och parkmiljön.

Sbk:s Kommentar:

Förslaget ska omarbetas och utvecklas mot Rålambshovsparken både vad gäller disposition av marken för byggnader och arkitektonisk kvalitet. Bostadshusen bör ritas av olika arkitekter för att få variation. Det vida stora visuella sambandet över trafiklandskapet mellan de båda parkerna kommer att skymmas av nya hus. Sambandet mellan Rålambshovsparken och sjukhusparken kommer att upplevas visuellt väster om Görwellsgränd. Där markerar planen detta visuella samband med parkbestämmelser på båda sidor om esplanaden. Övriga gröna samband åstadkoms genom fysiska kopplingar med trädplanterade gångvägar och trappor mellan husen

#### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

Den överdäckade Drottningholmsvägen bör provas med endast ett körfält i vardera riktningen. Utbredningen av bostadshusen i sjukhusparken bör begränsas så att grönska sparas. Utredning av luftkvaliteter bör vidareutvecklas med modellberäkningar. Tunnelmynningarnas påverkan på luftkvaliteten ska särskilt studeras. Buller och vibrationer ska utredas vidare. Anpassning till naturmiljön och särskild sjukhusparken bör ytterligare studeras. Nya ekar bör planteras. Begreppet företagslägenheter är inte tillfredställande redovisning av vilken typ av boende som planeras.

Sbk:s kommentar:

I nuvarande övergripande trafiksituation skulle endast ett körfält på den nya esplanaden skapa en flaskhals i trafikflödet. Utredningen om luftkvalité bör kompletteras. Nya buller utredningar kommer att tas fram i samband med att förslaget omarbetas. Anpassning till naturmiljön och nya planteringar ska fortsätta studeras under planprocessen. Möjligheter till användning inom kvarteret Snöflingan för vanliga bostäder ska studeras.

#### **Kungsholmens stadsdelsnämnd**

Till bostäderna ska 1.0 parkeringsplatser istället för 0.7 platser anordnas. Trafikmiljön i området måste utredas vidare i planförslaget. De boendes oro för trafikstörningar måste tas på allvar. Två gruppboendestäder om vardera fem bostäder föreslås i bostadskvarteret. En barnstuga med fyra avdelningar bör förläggas i något av bostadshusen.

Sbk:s kommentar:

Detta projekt alstrar en marginell trafikökning i området. En övergripande trafikpolitik för att begränsa biltrafiken i Stockholms innerstad finns inte idag. Ett lämpligt sätt att minska tillgänglighet för bilar är att begränsa antalet parkeringsplatser i garage. I detta projekt har byggherren önskat 0.7 parkeringsplatser per bostadslägenhet. Med hänsyn till boendes oro för trafikökningar bör inte en ökning av antalet parkeringsplatser införas i planen. Projektet ska ge plats för gruppboende och barnstuga.

#### **Gatu- och fastighetsnämnden**

Godkänner planförslaget.

#### *Näringslivsnämnden*

Anser att de 300 hotellrum som förslaget innehåller är ett nödvändigt tillskott för de framtida ökande behovet av hotellrum i Stockholm.

### **7. SAMMANFATTNING AV SYNPUNKTER OCH STADSBYGGNADSKONTORETS STÄLLNINGSTAGANDE**

Detaljplaneförslaget för kvarteret Snöflingan mm ska bearbetas inför ett nytt samråd enligt ovanstående redogörelse.

De viktigaste punkterna för bearbetning av detaljplaneförslaget inför nytt samråd är följande punkter:

Byggnaden närmast Västerbron ska arbetas om med ny utformning och nytt innehåll där vanliga bostäder ska prövas. Utformning av byggnadsvolymen och den arkitektoniska kvalitén ska vidareutvecklas.

Planbeskrivningen under rubriken miljökonsekvensbeskrivning ska kompletteras med ytterligare information om luftkvalité, buller och hantering av farliga transporter (bensin) i området.

Utformning av kvartersmarken för bostäder norr om Drottningholmsvägen ska studeras tillsammans med Landstinget och Locum AB.

## REMISS OCH SAMRÅDSREDOGÖRELSE 2

Detaljplan för

### **Kvarteret Snöflingan mm**

inom stadsdelarna Marieberg, Stadshagen och Kungsholmen  
i Stockholm

**Dp 1999-07097-54**

### ***Samrådsmöte***

Ett samrådsmöte genomfördes måndag den 1 december 2003. På mötet närvarade ett tiotal sakägare och andra. Mötet genomfördes med en kort föredragning och därefter diskussioner i små grupper vid olika stationer som tog upp de olika ingående delarna i planen. Mötesdeltagarna uppmanades med tydlighet att formulera sin synpunkter skriftligt till stadsbyggnadskontoret. På mötet framkom inga synpunkter som inte redan framförts i tidigare samråd. Mötesdeltagarna som övervägande var boende i kvarteret Hemmet framförde ånyo sitt missnöje med att framförallt få sin utsikt påverkad av ett hus i väster på andra sidan Lilla Västerbron. Andra konsekvenser av planen som diskuterades var buller. Bullersituationen ska enligt de utredningar som tagits fram inte förändras i kvarteret Hemmet i samband med utbyggnad av planen. Den nya bebyggelsen diskuterades också i förhållande till verksamheter på St Görans sjukhus. Förbättringar med en tydligare gräns mellan bostadskvarteren och sjukhustomten har gjorts från det tidigare samrådet.

### ***Länsstyrelsen i Stockholms län***

Länsstyrelsen begär ytterligare material kring hur den nya bebyggelsen kommer att klara miljökvalitetsnormen för partiklar. Konsultstudien som behandlar ett icke definierat område inom planen bör särskilt ta upp förhållandena kring Lindhagensplan, tunnelmynningarna och på Lilla Västerbron. Dessutom ska det belysas hur det korta avståndet mellan bostäder och bensinstation ska hanteras för att förebygga ohälsa. Länsstyrelsen har inget att erinra mot planutformningen ur risksynpunkt.

Sbk:s kommentar:

Ett bättre underlag för bedömning ska ingå i utställningshandlingen avseende luftföroreningar.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen avstyrker planförslaget eftersom synpunkter på luftkvalitet, transporter, samlokalisering med bensinstation och miljökonsekvensbeskrivning inte beaktats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Nämnden tillstyrker detaljplanen för kvarteret och förutsätter att riktlinjerna följs som länsstyrelsen fastslagit för bensinstationer.

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har synpunkter på ändringar och tillägg i texten under fastighetsrättsliga frågor i genomförandebeskrivningen.

Sbk:s kommentar:

Genomförandebeskrivningen ändras enligt synpunkterna.

Stokab

Stokab har inget att erinra mot planförslaget, men emotser fortsatt information och samarbete i projektet.

Sbk:s kommentar:

Synpunkterna vidarebefordras till gatu- och fastighetskontoret samt byggherren.

Skolfastigheter i Stockholm AB, Sisab

Sisab har inget att erinra mot planförslaget.

Fortum

Åtgärder i Fortum AB:s befintliga anläggningar utförs av Fortum efter beställning och bekostas av byggherren. En ny elnätstation behövs inom området. El och gasledning behöver flyttas från kvartersmark till gatumark. För utbyggnad av fjärrvärmenätet behövs en tidig kontakt.

Sbk:s kommentar:

Projektering fortsätter som hittills i samarbete med de ledningsdragande verken. Synpunkterna vidarebefordras till gatu- och fastighetskontoret och till byggherren.

Vägverket

Vägverket anser att en mer omfattande trafikutredning än den skrivning som finns samrådshandlingen bör innefattas i planförslaget.

Sbk:s kommentar:

Synpunkterna från Vägverket beaktas och planbeskrivningen kompletteras med mer utförlig kommentar av trafikkonsekvenserna. Essingeledens påfarter bedöms dock inte påverkas av utbyggnaden i aktuellt planförslag, varför beskrivningar av framtida beräkningar av kapaciteten för dessa inte har tagits med i planbeskrivningen.

#### AB Svenska Shell

Parkyta ska anpassas till utfart. Utfarten planeras med tanke på Schells tankbiltransporter samt bil- gång- och cykeltrafik. Verksamheten för bensinstation får inte påverkas av de nya bostäderna med hänvisning till Boverkets allmänna råd, bättre plats för arbete, BFS 1995:5 samt Sprängämnesinspektionens, Allmänna råd Bensinstationer, SÄIFS 1997:8.

#### Sbk:s kommentar:

Parkmarken anpassas till bensinstationens nuvarande utfart. Riskfrågor och hälsofrågor är belysta i planbeskrivningen. Avstånd och utformning av bostäder i förhållande till bensinstationen bedöms vara tillfredställande i risk- och hälsosynpunkt enligt gällande råd och anvisningar. Hälsofrågor kring bostädernas placering intill bensinstationen ska dock studeras ytterligare med jämförande objekt.

#### Locum

Locum vill försäkra sig om att utbyggnad av vården inom St Görans sjukhus enligt deras förslag är möjlig innan de vill tillstyrka planförslaget.

#### Sbk:s kommentar:

Stadsbyggnadskontoret startar ett planarbete för Locum när en utbyggnad av sjukhuset är beslutad och beställning av planarbete inkommit samt att handläggningsresurser föreligger. Det förslag som visats kan med vissa justeringar användas som underlag för ett förslag till detaljplan för en vårdbyggnad söder om befintlig byggnad på St Görans sjukhus.

#### AB Storstockholms lokaltrafik

Busshållplats på Drottningholmsvägen i västlig riktning väster om Mariebergsvägen ska illustreras på plankartan. Korsningen Mariebergsgatan/Drottningholmsvägen ska utformas så att goda körvillkor för stombusstrafiken bibehålls. Angöring vid Västerbron måste hanteras i förhållande till busskörfältet på Västerbron. Tunnelbanan är inte rätt redovisad på plankartan. Begränsningar av vibrationsstörningar bör finnas som planbestämmelse. Stomljudsnivån inomhus får icke överstiga en maximal ljudnivå om 30 dB(A). Fastighetsrättsliga frågor och ett genomförande avtal ska vara klara före det att planen ställs ut.

#### Sbk:s kommentar:

Plankartan kompletteras med illustration av busshållplats. Utformning av korsningen Mariebergsgatan / Drottningholmsvägen har studerats avseende bussens framkomlighet av gatu- och fastighetskontoret och bedömts fungera bra. Vid Västerbron kan man stanna för av- och påstigning vid kantsten, bussen har förkörsrätt. Detaljplanebestämmelser om tunnelbanan utreds tillsammans med SL. Vibrationsstörningar utreds i samband med bygganmälan. Det finns gällande lagstiftning som reglerar inomhusbullret och som bevakas i bygglov och bygganmälan, varför plankartan inte behöver innehålla

en bestämmelse om inomhusbullret. Fastighetsrättsliga frågor ska vara färdigt utredda i planens genomförandebeskrivning inför utställning. Genomförandeavtal ska vara klart innan planen godkänns efter utställning av stadsbyggnadsnämnden.

#### Gatu- och fastighetskontoret

Shells arrendeområde minskar, förhandlingar pågår. Utfartsförbud bör eventuellt införas på vissa sträckor norr om Drottningholmsvägen. Omledningstrafik för farliga transporter är inte aktuell i området, tunneln behöver inte dimensioneras för farliga transporter. Parkeringsstalet bör vara 0,7 för bostäder. Allmänna gångvägen ska illustreras över in- och utfarten. Parkmarken mot Rålambshovsparken minskas till 19 meters bredd så att bussparkering inom kvartersmarken ryms. Ombyggnad öster om Mariebergsgatan på Drottningholmsvägen illustreras i gestaltungsprogrammet. Handikapparkeringsplatser kommer att finnas längs Drottningholmsvägen. Hotellanläggningen görs tillgänglig från Drottningholmsvägen med en hiss. Trottoarer kommer att planas ut vid entréer längs Drottningholmsvägen. Entréöppningar mot Drottningholmsvägen görs tydliga i fasaden. Skulpturen i kvarteret Snöflingan flyttas till en ny plats söder om Rålambshovsleden. Avtal mellan staden och SL ska tas fram.

#### Sbk:s kommentar:

Synpunkterna beaktas och ändringar förs in i planhandlingarna.

#### Stockholm vatten

Samtliga ledningar som idag ligger på kvartersmark planeras att flyttas till gatumark. All planering av dagvattensystem ska ske i samarbete med Stockholm Vatten. Intern tryckstegring kan erfordras för tappställen över nivån 30 m, vilket inte bekostas av Stockholm Vatten.

#### Sbk:s kommentar:

Synpunkterna vidarebefordras till byggherren.

#### Kungsholmens stadsdelsnämnd

De trafik- och miljömässiga konsekvenser förslaget innebär måste utredas ytterligare. Parkeringsstalet bör vara 1 plats per lägenhet.

#### Sbk:s kommentar:

Trafik och miljökonsekvenser avseende luftföroreningar kommer att ytterligare utredas. Det genomsnittliga bilinnehavet i innerstaden beräknas idag vara 0,7 p-platser per lägenhet. Det finns ingen anledning att ordna fler p-platser än vad som behövs inom kvarteret. Stadsbyggnadsnämnden har nyligen fattat beslut om att en riktlinje om 0.55 parkeringsplatser per lägenhet ska gälla i innerstaden. Det kommer dessutom att tillkomma platser vid kantsten på Drottningholmsvägen.

#### Kungsholmens stadsdelsförvaltning

Behovet av två gruppbostäder om sex respektive fem lägenheter med en gemensamhetslokal och personalutrymmen i vardera gruppboendet kvarstår för detaljplaneområdet. Stadsdelen har också behov av ett daghem om 4 avdelningar. Daghemmet bör ligga i det norra kvarteret där det finns tillgång till parkområde vid S:t Görans sjukhus.

#### Sbk:s kommentar:

Gruppboendena kan passas in i de bostadshus som finns i programhandlingen. Även daghemmet har prövats om det får plats i bostadshusen norr om Drottningholmsvägen. Planen medger att daghem kan anordnas i bostadskvarteren. Locum har dock meddelat att det bör uppföras ett staket mellan bostadskvarteret och sjukhuskvarteret för att sjukhuset ska kunna bedriva sin verksamhet med krav på hög integritet.

#### Telia Sonera

Telia Sonera har ett befintligt stigschakt med hiss till en tunnel inom planområdet som det måste tas hänsyn till i planeringen. Det finns även kanalisation inom området som påverkas.

#### Sbk:s kommentar:

Stigschaktet avses ligga kvar och inordnas i den nya anläggningen. Omläggning av kanalisation utförs i samarbete mellan byggherre, gatu- och fastighetskontoret och Telia Sonera.

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Rådet efterlyser en starkare och mer gestaltningsmässigt intressant hotellbyggnad. Det är dock positivt att hotellet tonats ned och inte längre har en våldsamt dominerande utformning. Det är positivt att Drottningholmsvägen får mer innerstadskaraktär men gatan med dess bredd och höjd på husen har givits en skala som inte passar i Stockholm. De nya bostadshusen måste präglas av stadsmässighet med innerstadskaraktär som lever upp till stenstadens uttryck. Kopplingarna mellan Rålambshovsparken och parkområdet vid S:t Görans sjukhus bör förbättras. Bostadshusen på den norra sidan av Drottningholmsvägen har tillåtits gå för långt in i parken.

#### Sbk:s kommentar:

En viss bearbetning av hotell och bostadsbyggnadernas arkitektoniska gestaltning har genomförts inför utställning av planen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att volymfördelningen och helhetsdispositionen samt intentionerna med den gröna kvartersmarken, parkmarken och byggnadernas huvudsakliga arkitektoniska idé är tillräckligt utvecklad för detaljplaneskedet. Vid bygglovhanteringen ska kraven på arkitektonisk kvalitet återupptas med förnyade möjligheter då byggherren och hotellintressenter står inför ett mer konkret skede.

Esplanaden på Drottningholmsvägen med gatans bredd och byggnadernas höjd är anpassad till Drottningholmsvägens befintliga skala i Stockholms innerstad upp mot



Fridhemsplan och Kronobergsparken. En krympt skala av gatan närmare infarten skulle förta effekten av att Drottningholmsvägen och Lindhagensgatan har behandlats med ett helhetsgrepp.

Sammanlänkningen av de två grönområdena i Rålambshovsparken och S:t Görans sjukhuspark kan upplevas visuellt väster om Gjörwellsgatan där två nya parker skapas framför byggnaderna på var sida om en nya esplanaden. I detta parti kan landskapbildningen avläsas med förkastningsbranten vid sjukhuset och dalgången i Rålambshovsparken ner mot vattnet i Riddarfjärden. Gångpassagen i kvarteret Snöflingan finns kvar i planen och regleras med servitut. Där kan man gå från Rålambshovsparken via övergångsstället och parkstråket vid Rålambshovsleden via trappor förbi kvarterets gröna gårdar och upp till esplanaden där man kan korsa gatan och gå in i sjukhusparken via Mariebergsgatan. Visuellt finns öppningar mellan husen längs esplanaden där grönskan berikar gaturummet.

Husen norr om Drottningholmsvägen är belägna på stadens mark som utgör en relativt smal tomt. Tomten har utnyttjats på bästa sätt för att få genomförbarhet för överdäckningen med en esplanad. Sjukhusets mark berörs inte.

#### Stadsbyggnadsnämndens Handikappråd

Rådet anser att där stadens krav på 10 meter mellan angoringsplats och entré inte klaras måste en intern förbindelse emellan trapphusen anordnas i bottenvåningen. Trottoaren ska vara vågrät vid entréer. Det måste finnas en hiss från Drottningholmsvägen ner till Rålambshovsleden för allmänheten, förslagsvis genom restaurangen. Glasade ytor måste markeras tydligt i ögonhöjd så att synskadade uppfattar dem. Den fria takhöjden i garage ska vara 2,8 meter med tanke på att handikappade ofta har van-bilar. Sophanteringen ska vara via sopnedkast alternativt med soprum som nås vid varje trapphus inomhus. Grov-soprum måste kunna nås via inomhusförbindelse. Nyplanteringar ska vara med icke allergiframkallande växter.

#### Sbk:s kommentar:

Trottoarerna planeras att vara plana vid entréerna. Lämplighet och möjlighet till allmän hiss inom området har utretts mellan staden och byggherren och konstaterats icke möjlig på grund av bland annat tekniska och ekonomiska skäl. Entréer ska markeras tydligt i fasaden. Gäster till hotellet ska kunna utnyttja hiss från Drottningholmsvägens esplanad ner till nivån på Rålambshovsparken. Övriga synpunkter vidareförmedlas att bevakas vid bygglov.

#### Regionplane- och trafiknämnden

Planförslaget tillstyrks. Kollektivtrafikens behov enligt SL:s yttrande måste tillgodoses.

#### Brf Sysslomannen

Luftföroreningar kommer att öka liksom bullernivåer vid Lilla Västerbron. Utsikt och solinfall försvinner från kvarteret Hemmet i samband med den nya bebyggelsen.

Elisabeth Dale

Bullerförändringen vid Lilla Västerbron är inte beskriven på ett tillfredställande i planen. Husen har flyttas fem meter närmare bron och även längre söderut jämfört med tidigare samrådsförslag. De tillkommande gröna ytorna kompenserar inte för den parkyta som tas bort. Tidigare alternativ i de parallella uppdragen borde visas i handlingarna. Beskrivningar av hur positiva förändringarna kommer att bli är orealistiska. Trafik avsnittet innehåller inte uppgifter om ökningen med 5 200 bilar är per dygn eller vecka eller år.

Gunnar Bergquist

Om rampen från Rålambshovsleden till Lilla Västerbron rivs kan detta orsaka en trafikökning vid Lindhagensplan med svåra konsekvenser. Kvarteret Snöflingan borde "sparas" för framtida användning till spårvägsknutpunkt. Andra platser på Kungsholmen är tänkbara för hotell. Från Lindhagensgatan störs sikten söderut av den föreslagna bebyggelsen. Utsikten från bostäderna i kvarteret Hemmet över bilarnas ljus och de gröna ytorna är som ett konstverk. Planen bygger sönder den enda stora öppna plats som finns kvar på Kungsholmen. Bullret kommer att öka vid kvarteret Hemmet. Förtätning är ett mode i stadsplaneringen som gör skada. Även tunnlar är ett mode som borde bytas mot till exempel spårvägar i luften.

Brf Hemmet, Elisabeth Norrby, Karin Röding, Anders Ahlgren, Mats Arell + 25 namn  
De flesta lägenheter i kvarteret Hemmet mot Lilla Västerbron är enkelsidiga. Våra synpunkter från tidigare samråd har inte tillmötesgåtts på någon punkt. Huset vid Lilla Västerbron står ännu närmare samt har förlängts mot söder vilket inte förbättrar bullersituationen, luftföroreningar eller ljusförhållanden. Exploateringen är massiv snarare än anpassad till omgivande landskap och bebyggelse. Varför är marken mer lämplig som kvartersmark än som utbredda trafikytor? Varför står det att en bullerökning från 61-65 till 66-70 dB(A) knappt går att uppfatta när en ökning på 3dB(A) innebär en fördubbling av ljudnivån. Varför beskrivs ett stadslandskap med skiftande ljus, färger och rörelse (vilket är vår utsikt kvällstid) enbart negativt; som ett trafiklandskap? Varför står det inte om solinfallet vintertid eller efter klockan 20. 00 sommartid? Varför hade samrådsmötets form förändrats så att alla närvarande inte kunde ta del av varandras synpunkter och åsikter?

Sbk:s kommentar:

Planbeskrivningen har ändrats i vissa delar enligt de boendes önskemål. Avsikten med samrådsmötets ändrade former var att göra det lättare för alla deltagare att få tala med de olika representanterna för projektet. Bostadshuset vid Lilla Västerbron står 1,75 meter närmare kvarteret hemmet jämfört med vid tidigare samråd. Avståndet mellan husen är nu drygt 52 meter mot 54 meter vid tidigare samråd. Stadsbyggandskontoret har bedömt att det ändrade förslaget bättre tillfredställer gestaltungsaspekter avseende till exempel byggnadslinjer. Bostadshuset mot Rålambshovsparken har anpassats så att kvarteret har en gemensam byggnadslinje mot parken och att huset korresponderar mot

byggnaden i kvarteret Hemmet beträffande läget vid Lilla Västerbron. Byggnadslinjen ska också lämna fri sikt från Lindhagensgatan samt harmoniera med byggnadslinjen längs Norr Mälarstrand. Planen har kompletterats med ett utförligare underlag för bedömning av luftföroreningar och buller i utställningshandlingarna. Planen innehåller också en bredare redogörelse av trafikkonsekvenser samt påverkan på bullersituationen.

**Karin Röding** (ordf. brf Kv. Hemmet 14) tidigare insänt 2000-05-05, se redogörelse för programsamråd.

**Karin Röding** (ordf. brf Kv. Hemmet 14) tidigare insänt 1997-10-19, se redogörelse för programsamråd.

För kommentarer till övriga synpunkter på solljusinfall och utsikt hänvisas till tidigare redogörelser av samråd.

Moderaterna, S:t Göransföreningen

Trafiken vid Lindhagensrondellen kommer att bli oacceptabel när rampen från Rålambshovsleden till Lilla Västerbron rivs. Rondellen kan till exempel utformas med tre filer i stället för som idag två stycken. Tre filer i rondellen skulle kunna genomföras ifall gång- och cykelbanan flyttas österut på den nya överdäckningen samt en ny bro för gång- och cykeltrafik byggas i väster. Detta kan genomföras utan att parken i söder eller kvartersmarken i norr påverkas.

Kungsholmens hembygdsförening

De allvarliga trafikproblem som kommer att uppstå när man tar bort rampen från Rålambshovsleden till Lilla Västerbron måste hanteras i planen.

Sbk:s kommentar:

Inför utställning ska trafikutredningen ses över och redogöras för mer noggrant i planbeskrivningen.

Företagarna i Stockholms stad

Planen är utmärkt och hotellet välbelagt i staden men fler parkeringsplatser behövs för hotellet. De har minskats från 0.25 per rum i tidigare samråd till 0.21 per rum i detta samråd. Utrymmet framför hotellet måste också ökas och innehålla korttidsparkering.

Sbk:s kommentar:

Med hänsyn till innerstadens trafikproblem har stadsbyggnadskontoret inga synpunkter på byggherrens önskemål om ett minskat antal parkeringsplatser. På förgårdsmarken tillåts inte parkering på grund av gestaltningsskäl. Däremot kan korttidsparkering ske vid kantsten på esplanaden vid Drottningholmsvägen.

Stadsmuseinämnden

Tillstyrker planen underförutsättning att hotellet omarbetas avseende volym och utformning samt att bostadshuset mot Råambshovsparken utgår.

Sbk:s kommentar:

Förslaget avses bearbetas något till utställning när det gäller utformning. Dispositionen inom kvarteren med husens volymer bedöms som förbättrade i förhållande till plan-samråd 1 och bedöms också passa i området. Disposition och volymer avses därför inte att förändras inför utställning.