

Utlåtande 2011: RIII (Dnr 311-934/2011)

Detaljplan för Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan) i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen, Dp 2003-16067-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Detaljplanen för Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan) i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen, Dp 2003-16067-54, antas.

Föredragande borgarrådet Regina Kevius anför följande.

Ärendet

Planens syfte är att möjliggöra en ombyggnad av Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan). Förslaget innebär att nuvarande trafikplats ersätts med en mindre ytkrävande trafikplats. Genom förslaget frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att planförslaget ger positiva effekter på stadsbilden. Motorvägsområdets utbredning minskar väsentligt då befintliga ramper inom Kristinebergshöjden tas bort. Genom att trafikplatsen koncentreras skapas förutsättningar för en mer urban trafikmiljö. Förslaget ger också förutsättningar för ett samlat vägrum med en ny bebyggelsefront på Essingeledens västra sida. Genom ombyggnaden av Kristinebergsmotet och en omlokalisering av Hornsbergs bussdepå skapas förutsättningar för cirka 1 000 nya bostäder och cirka 120 000 kvadratmeter nya kontor.

Ombyggnaden av trafikplatsen kommer att utföras av Trafikverket och bekostas av staden. Trafikverket har bedömt att ombyggnaden kommer att ta

cirka tre år, med byggstart 2012 och färdigställande 2014. Essingeleden kommer under hela byggtiden att vara öppen för trafik.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Behovet av nya bostäder och kontor i Stockholms innerstad är stort. Nordvästra Kungsholmen är ett av Stockholms mest expansiva stadsutvecklingsområden för närvarande och har under 2000-talets första decennium börjat omvandlas till en stadsdel med tät innerstadsstruktur.

Det föreliggande planförslaget innebär att mark som idag upptas av motorvägsramper frigörs, vilket överensstämmer med målsättningarna i den nya översiktsplanen. Förutsättningar skapas för omkring 1 000 nya bostäder på Kungsholmen och ett relativt eftersatt och trafikstört område kan omvandlas till en attraktiv stadsmiljö.

I programmet för området är en viktig ambition att Kristinebergsmotet komprimeras till en urban trafikplats för att skapa förutsättningar för formandet av ett samlat vägrum och en ny stadsfront. Detta planförslag möjliggör realiserandet av programmets ambition och därför är det positivt att det nu antas av kommunfullmäktige.

En särskild utmaning i omdaning av denna del av Kungsholmen består i att området korsas av Essingeleden, som är en av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Kristinebergsmotet är den enda kompletta trafikplatsen som direkt knyter leden till innerstaden. Med planförslagets lösning åstadkoms en lösning som inte bara skapar förutsättningar för en bättre stadsmiljö. Också trafiklösningen blir bättre i och med att kapaciteten i den nya trafiklösningen kommer att vara högre än i den befintliga och trafiken på avfartsramperna från norr kan avvecklas utan att köer, som påverkar den genomgående trafiken på Essingeleden, uppstår.

Förslaget innebär att viss vegetation och naturmark inom Kristinebergshöjden med höga naturvärden, men låga rekreativa värden, tas i anspråk. Det får anses fullt godtagbart i ett så urbant läge, särskilt med beaktande av närheten till åtskilliga stadsparker med stora vistelsevärden: Kristinebergs slottspark, Kristinebergs strandpark, Fredhällsparken och Rålambshovsparken. Positivt är att förslaget möjliggör ett bevarande av Birger Jarls ek.

Bullersituationen i området är komplex med höga ljudnivåer. Planförslaget innebär att den ekvivalenta ljudnivån kommer att vida överskrida riktvärdet 55 dB(A) vid fastigheten Alsiskan 1. För att minska ljudnivån till 55 dB(A) vid översta våningen skulle det krävas skärmar lika höga som huset. En sådan lösning är inte realistisk, varför detaljplanen föreskriver en ändrad användning från bostäder till kontor i den befintliga byggnaden. På så vis åstadkoms en bullerskärm samtidigt som en kulturhistoriskt värdefull byggnad bevaras.

Den planerade kontors- och idrottsbebyggelsen på den frilagda marken väster om Essingeleden kommer att bli en ny stadsfront och samtidigt en bullerskärm som avskärmar Kristinebergsparken och bostadsbebyggelse väster om leden. På så vis skapar detta planförslag förutsättningar för att i ett senare skede förbättra ljudmiljön ytterligare.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Plankarta
3. Planbeskrivning
4. Utställningsutlåtande
5. Genomförandebeskrivning
6. Gestaltningsprogram

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Per Bolund* (MP) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att

1. i huvudsak bifalla borgarrådets förslag till beslut
2. därutöver anföras

Vi välkomnar ombyggnationen av trafikplats Lindhagensgatan som frigör värdefull mark i ett attraktivt läge på Kungsholmen. Gång- och cykelförbindelserna är dock fortfarande för svaga och behöver bearbetas. När en ny trafikplats utformas måste det, redan från början, finnas en tydlig plan för hur gång- och cykeltrafiken kan förbättras i och kring trafikplatsen. Detta för att minska barriäreffekterna och göra det lättare att ta sig fram med gång och med cykel. Det är av stor vikt att så mycket som möjligt av ekbestånden bevaras. De planerade kontoren belägna direkt väster om Essingeleden, och norr om den nya planerade idrottshallen samt torget, bör delvis utgå och istället bör det utredas om tennishallen i Kristinebergsparken kan flyttas hit.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Karin Wanngård* och *Tomas Rudin* (båda S) enligt följande.

En ny trafikplats vid Kristineberg är mycket välkommen och förslaget är väl genomarbetat. Den nya trafikplatsen har flera fördelar, förutom att den kommer att göra trafikflödet smidigare, innebär den nya nättare lösningen att mark frigörs och kan användas för nya ändamål.

I det fortsatta arbetet bör bullersituationen utredas. Närmast Essingeleden behövs antagligen någon form av bullerskärmar, i forma av exempelvis byggnader, tillkomma. Det är viktigt att de byggnader som kommer att ligga närmast Essingeleden, är av den sort, som på ett bra sätt hanterar buller såväl som närheten till en led där det bland annat sker transporter av farligt gods. Främst handlar det om kontor, industribyggnader och idrottshallar. Området bör även i fortsättningen finnas med i diskussionerna om ny tennishall på Kungsholmen. På längre avstånd från Essingeleden kan och bör bostäder förläggas. Dessa ska företrädesvis vara hyresrätter. Bara 30 % av lägenheterna på Kungsholmen är hyresrätter. Det ligger i hela stadens intresse att skapa en sundare och mer flexibel bostadsmarknad med fler hyresrätter.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Detaljplanen för Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan) i stadsdelarna Kristineberg och Stadshagen, Dp 2003-16067-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Regina Kevius

Ylva Tengblad

ÄRENDET

Planens syfte är att möjliggöra en ombyggnad av Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan). Förslaget innebär att nuvarande trafikplats ersätts med en mindre ytkrävande trafikplats, vilken i huvudsak placeras under Essingeledens bro. Genom förslaget frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden.

Planförslaget ställdes ut tiden 10 november-8 december 2010. Synpunkterna inkomna under utställningen har framför allt rört buller- och riskfrågor samt gång- och cykelvägar. Synpunkterna har inte föranlett några ändringar i förslaget.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att planförslaget ger positiva effekter på stadsbilden. Motorvägsområdets utbredning minskar väsentligt då befintliga ramper inom Kristinebergshöjden tas bort. Genom att trafikplatsen koncentreras skapas förutsättningar för en mer urban trafikmiljö. Förslaget ger också förutsättningar för ett samlat vägrum med en ny bebyggelsefront på Essingeledens västra sida. Genom ombyggnaden av Kristinebergsmotet och en omlokalisering av Hornsbergs bussdepå skapas förutsättningar för ca 1 000 nya bostäder och ca 120 000 kvadratmeter nya kontor. En väsentlig del av stadens utvecklingsplaner för västra Kungsholmen kan därmed fullföljas.

Ombyggnaden av trafikplatsen kommer att utföras av Trafikverket och bekostas av staden. Trafikverket har bedömt att ombyggnaden kommer att ta cirka tre år, med byggstart 2012 och färdigställande 2014. Utbyggnaden av trafikplatsen planeras ske i fem etapper, vilka redovisas i detaljplanens genomförandebeskrivning. Under byggtiden kommer tillfälliga vägar att byggas och trafik ledas om. Essingeleden kommer under hela byggtiden att vara öppen för trafik.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 31 mars 2011 att godkänna förslaget till detaljplan och överlämna det till kommunfullmäktige för antagande.

Reservation anfördes av ledamoten Elina Åberg m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) och ledamoten Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 7 mars 2011 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund och syfte

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

Planförslagets syfte är att möjliggöra en ombyggnad av Kristinebergsmotet (Trafikplats Lindhagensgatan). Förslaget innebär att den nuvarande trafikplatsen ersätts med en mindre ytkrävande trafikplats, vilken i huvudsak placeras under Essingeledens bro. Genom förslaget frigörs mark för framtida bebyggelse på Kristinebergshöjden, väster om Essingeleden. Denna framtida bebyggelse ingår inte i planförslaget.

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



Kristinebergsmotets läge i Stockholm, planområdet markerat i svart.



Kristinebergsmotet idag. Röd streckad linje markerar gång- och cykelväg.

Tidigare beslut

Stockholms översiktsplan

I Stockholms översiktsplan, ÖP 99, utpekas Nordvästra Kungsholmen som ett av stadens tolv s.k. stadsutvecklingsområden. I planen anges vidare att en ombyggnad av Kristinebergsmotet kan möjliggöra ny bebyggelse samt bidra till bättre kvalitet i den näraliggande Kristinebergsparken.

Kommunfullmäktige antog i mars 2010 en ny översiktsplan, *Promenadstaden – översiktsplan för Stockholm*. Beslutet att anta planen har ännu inte vunnit laga kraft. Av översiktsplanen framgår att den inriktning för stadsutvecklingsområdet som beslutades 2002 (se nedan) även fortsättningsvis ska gälla. En viktig framtidsfråga är att minska barriäreffekter och miljöstörningar från Essingeleden.

Planförslaget är förenligt med såväl den tidigare som den nya översiktsplanen.

Program för Nordvästra Kungsholmen

Programmet för Nordvästra Kungsholmen godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2002. I programmet uttalas att området ska förvandlas till en stadsdel med tät innerstadsstruktur. Programmet angav ambitionen att Kristinebergsmotet ska komprimeras till en urban trafikplats med stadsmotorvägens prägel. En sådan förändring ger förutsättningar för formandet av ett samlat vägrum och en ny stadsfront.

Planförslaget är förenligt med programmet för Nordvästra Kungsholmen.

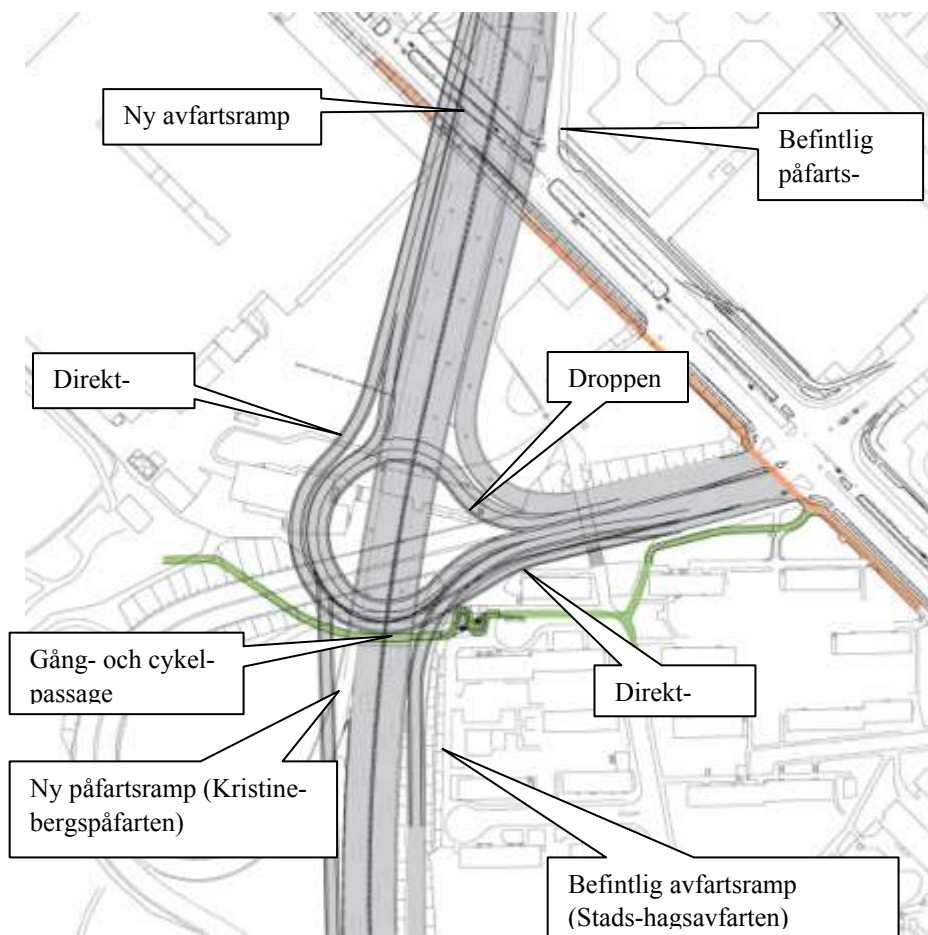
Planförslaget

Trafiklösning

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

Den föreslagna trafiklösningen medför att tre nya anslutningsramper, inklusive direktrampen, behöver byggas väster om Essingeleden. Även droppen under leden utgör nybyggnad. Befintliga ramper öster om Essingeleden, dvs. Stadshagsavfarten och Stadshagspåfarten, kan däremot huvudsakligen behållas.

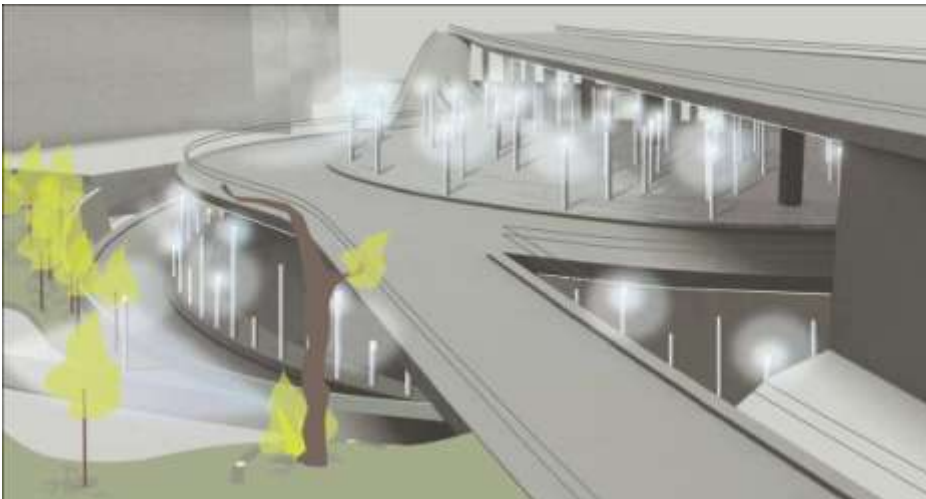
Förslaget innebär vidare att den befintliga gångvägens trappor vid Böttigervägen ersätts med en gång- och cykelramp som, p.g.a. nivåskillnaden, blir serpentinformad. Rampen kompletteras med nya trappor. Gångvägens läge under Essingeleden förskjuts söderut, mot den befintliga brons landfäste.



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



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



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

Trafikplatsens utformning

Ett gestaltungsprogram har tagits fram i syfte att formulera, beskriva och illustrera trafikplatsens arkitektoniska utförande. Trafikplatsens gestaltning utgörs av fyra övergripande huvudkaraktärer:

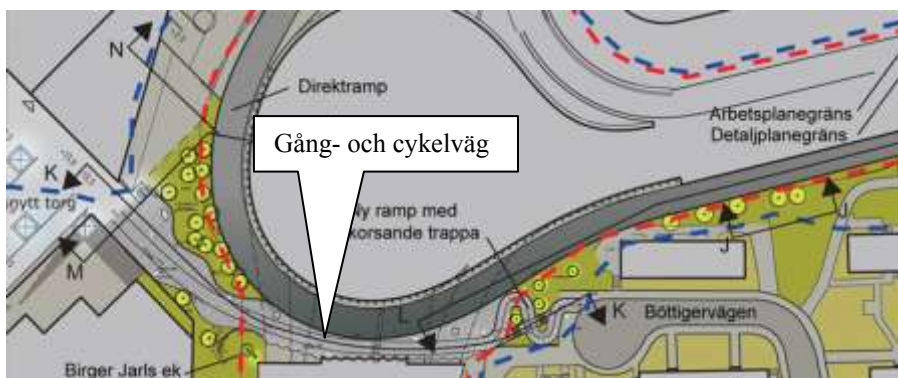
Bastionen utgörs av droppen, trafikplatsens kärna, som formas som en sluten och sammanhållen form, kring vilken trafiken rör sig i olika nivåer. Dess form definieras

av lutande stödmurar och den överliggande körbanans utskjutande konsol.

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

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

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



Gång- och cykelvägen under Essingeleden

Hornsbergs bussdepå

Hornsbergs bussdepå ligger till huvuddelen väster om trafikplatsen men sträcker sig också in under Essingeleden. Enligt gällande detaljplaner ska dess område användas för garageändamål. Den del av fastigheten som ligger under Essingeleden får inte bebyggas på marken (prickmark), men däremot överbyggas för motortrafikändamål. Genom planförslaget försvinner prickmarken, vilket möjliggör de skyddskonstruktioner som krävs för att kunna utnyttja området under Essingeleden för tankning och tvättning av bussar.

Parkering Strandbergsgatan

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

Alsiskan 1

Bostadshuset på fastigheten Alsiskan 1 (se karta på s. 2) har idag ett mycket utsatt läge ca 40 meter från Essingeledens genomgående körfält samt ca sju meter från befintlig avfartsramp. Den föreslagna direktrampen placeras som minst på endast 2,5 meters avstånd från bostadshuset vilket innebär en väsentlig försämring av de redan svåra förhållandena. Direktrampens höjdläge kommer att vara ca 3,5 meter under marknivån vid byggnadens entréer. Närheten till det djupa vägschaktet innebär att miljön vid entréfasaden blir trång och otrivsamt, oavsett vilka förebyggande åtgärder som vidtas. Byggnaden är dock viktig ur det hänseendet att den fungerar som bullerskydd åt bakomliggande bebyggelse. Bostadsanvändningen av byggnaden bör mot bakgrund av ovanstående inte fortsätta varför användningen i detaljplanen ändras till kontor.

Den befintliga byggnaden på fastigheten Alsiskan 1 har grönklassats av Stads- museet vilket innebär att den är kulturhistoriskt särskilt värdefull. I planen har därför satts en skyddsbestämmelse som säger att byggnaden inte får rivas. Ut- och invändiga förändringar av byggnaden är möjliga.

Då byggnaden vid genomförandet av planen blir olämplig för bostadsändamål ska staden förvärva fastigheten från den nuvarande ägaren AB Stockholmhem. Detta är en förutsättning för genomförandet av planförslaget. Exploateringsnämnden har den 9 december 2010 för sin del godkänt genomförandet av ombyggnaden av trafikplatsen. Av handlingarna i det ärendet framgår att förhandlingar om köpeskillning pågår och att exploateringskontoret avser att återkomma till nämnden med förslag till köpekontrakt under våren 2011. Enligt vad stadsbyggnadskontoret erfarit är förhandlingarna numera avslutade. Exploateringsnämnden förväntas den 14 april 2011 besluta att staden ska förvärva fastigheten. Bostadshuset är tomt på permanenta hyresgäster. Staden planerar att under ett antal år framöver använda huset som projektkontor vid utbyggnaden inom västra Kungsholmen.

Konsekvenser

Trafik

Trafikplatsens kapacitet har undersökts. Dagens trafiklösning i kombination med den förväntade framtida trafikvolymen innebär att köer tidvis kommer att bildas upp mot Essingeleden på Kristinebergsavfarten. Köerna bildas när fordon som kommer från Essingeleden ska växla mellan olika körfält innan den signalreglerade korsningen vid Lindhagensgatan.

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

Gång- och cykelförbindelser

Förslaget innebär att framkomligheten för cyklister, funktionshindrade och personer med barnvagn förbättras i öst-västlig riktning under Essingeleden, då den befintliga

trappan vid Böttigervägen ersätts med ramper och trappor. Anläggandet av direktrampen medför att befintlig gångpassage under Kellgrensgatan måste tas bort.

Stadsbild

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

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

Trafikbuller

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

Förslaget innebär att den ekvivalenta ljudnivån kommer att vida överskrida riktvärdet 55 dB(A) vid Alsiskan. För att minska ljudnivån till 55 dB(A) vid översta våningen krävs skärmar lika höga som huset. En sådan lösning är inte realistisk varför detaljplanen föreskriver en ändrad användning från bostäder till kontor. Vid grannhusen på fastigheterna Grönsiskan 3 och Hämplingen 3 är påverkan från direktrampen försumbar. Där direktrampen stiger ur sin skärning och vidare mot Lindhagensgatan ska en bullerskärm ändå uppföras. Skärmen har en höjd som ligger ca två meter över vägbanan, men av trafiksäkerhetsskäl (sikt i korsningen) minskar höjden till 0,3 meter närmast Lindhagensgatan.

Den planerade kontors- och idrottsbebyggelsen på den frilagda marken väster om Essingeleden kommer att utgöra en "bullerskärm" mot Kristinebergsparken och planerad bostadsbebyggelse väster om leden. Planförslaget skapar således förutsättningar för att i ett senare skede förbättra ljudmiljön.

Risker vid hantering av farligt gods

Vid bussdepån kommer brandfarliga varor att hanteras. I första hand gäller detta bussarnas drivmedel etanol. Lossning, lagring och tankning av etanol föreslås under Essingeledens bro. Motsvarande funktioner finns redan idag i anslutning till Essingeleden, dock har den befintliga tankplatsen inga särskilda skyddsanordningar. I den riskanalys som gjorts föreslås åtgärder som syftar till att skydda Essingeledens brokonstruktion från brandpåverkan. Ett flertal av åtgärderna återfinns som planbestämmel-

ser.

Natur och rekreation

Förslaget innebär att viss vegetation och naturmark inom Kristinebergshöjden tas i anspråk för den ombyggda trafikplatsens sydriktade påfartsramp. Den berörda marken har höga naturvärden, men låga rekreativa värden. Den s.k. Birger Jarls ek kan bevaras.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Förslaget innebär att befintliga byggnader inom SL:s befintliga bussdepåanläggning – kontorsbyggnaden samt byggnaden som tidigare innehöll den kombinerade personalmatsalen och samlingssalen – måste rivas. Byggnaderna är inte kulturhistoriskt särskilt värdefulla men har positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.

Planprocessen

Stadsbyggnadsnämnden uppdrog i april 2000 åt stadsbyggnadskontoret att utarbeta ett program för bebyggelseutvecklingen inom Nordvästra Kungsholmen. Samråd om programförslaget hölls under 2001. Nämnden godkände i huvudsak programmet i januari 2002. Programmet har legat till grund för den fortsatta detaljplaneringen i området.

Samråd om förslaget till detaljplan pågick under försommaren 2007. Parallellt med samrådet om förslaget till detaljplan samrådde Vägverket (nuvarande Trafikverket) om förslaget till arbetsplan. Ett samrådsmöte anordnades gemensamt med Vägverket. Inkomna synpunkter under samrådet avsåg i första hand den förändrade situationen i befintlig bostadsbebyggelse samt buller- och riskfrågor. Vidare föreslogs bl.a. alternativa sätt att bygga om trafikplatsen.

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 17 januari 2008 detaljplanens samrådsredogörelse och uppdrog åt stadsbyggnadskontoret att ställa ut planförslaget.

Detaljplaneförslaget ställdes ut under tiden 10 november – 8 december 2010.

Parallellt med att detaljplanen ställdes ut, var Trafikverkets arbetsplan föremål för utställelse.

Synpunkterna inkomna under utställningen berörde framför allt buller- och riskfrågor, alternativa trafiklösningar samt frågor gällande gångvägen under Essingeleden. Synpunkterna finns samlade och har kommenterats i ett utställningsutlåtande. Inga ändringar av planförslaget har föranletts av de inkomna synpunkterna.

Synpunkter från samråd och utställning som inte har tillgodosetts gäller framför allt trafikplatsens läge och bullerskydd. Flera anser att Essingeleden bör grävas ner i en tunnel. Att flytta trafikplatsen längre bort från befintliga bostäder har också föreslagits. Flera boende samt Kungsholmens Hyresgästförening önskar en förbättring av bullerskyddet vid den del av Essingeleden som vetter mot befintliga bostäder.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att behovet av nya bostäder och kontor i Stockholms innerstad är stort. Planförslaget bidrar till att tillgodose detta behov genom att frigöra mark, som idag upptas av motorvägsramper. Förslaget innebär att vägområdets utbredning minskar avsevärt. Genom ombyggnaden av trafikplatsen och en omlokalisering av Hornsbergs bussdepå skapas förutsättningar för ca 1000 nya bostäder och ca 120 000 kvadratmeter nya kontor. En väsentlig del av stadens utvecklingsplaner för Nordvästra Kungsholmen kan därmed fullföljas. Förändringarna syftar till att skapa en attraktivare stadsmiljö i det tidigare relativt eftersatta området. Kontoret bedömer att utvecklingen inom området som helhet ger positiva konsekvenser. Stadsmiljön blir exempelvis livligare och tryggare när området öppnas upp och fylls med mer varierad bebyggelse. Kommunikationen förbättras när områdets åtskilda ”öar” av bebyggelse knyts samman.

Essingeleden är av riksintresse för kommunikationer, och är en av de mest trafikerade vägarna i Sverige. Kristinebergsmotet är den enda kompletta trafikplatsen som direkt knyter Essingeleden till innerstaden. Ombyggnaden innebär ett stort ekonomiskt åtagande för staden. Kontoret bedömer att planförslaget har sådant allmänt intresse att det bör antas av kommunfullmäktige. Kontoret föreslår därför att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till fullmäktige för antagande.



Utsnitt ur översiktskartan för Nordvästra Kungsholmen

Genomförande

Ombyggnaden av trafikplatsen kommer att utföras av Trafikverket och bekostas av staden. Trafikverket har bedömt att ombyggnaden kommer att ta ca tre år, med byggstart 2012 och färdigställande 2014. Utbyggnaden av trafikplatsen planeras ske i fem etapper, vilka redovisas i detaljplanens genomförandebeskrivning. Under byggtiden kommer tillfälliga vägar att byggas och trafik ledas om. Essingeleden kommer under hela byggtiden att vara öppen för trafik.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Elina Åberg m.fl. (MP) enligt följande.

att i stort bifalla kontorets förslag till beslut, samt att vidare anförda följande:

Nämnden välkomnar den smidiga ombyggnationen av motet vilken frigör värdefull mark i ett attraktivt läge. Gång- och cykelförbindelserna är dock fortfarande för svaga och behöver bearbetas ytterligare. Det är även av stor vikt att så pass mycket som möjligt av ekbestånden kan bevaras.

De planerade kontoren belägna direkt väster om Essingeleden, och norr om den nya planerade idrottshallen samt torget, bör delvis utgå och området istället utredas för en flytt av tennishallen i Kristinebergsparken hit.

Slutligen kan det delvis bli kontraproduktivt att ur bullerhänseende riva byggnaden Alsiskan 1 då byggnaden fungera som bullerskydd för bostadshusen bakom. Att byggnaden vid ett genomförande av planen inte är lämplig för bostäder är självklart men istället för rivning bör den göras om till att inrymma mer bullertåliga verksamheter. T.ex replokaler och dyl.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) och ledamoten Maria Hannäs (V) enligt följande.

En ny trafikplats vid Kristineberg välkomnas. Mark frigörs för annat ändamål. Närmast Essingeleden behöver tillkomma bullerskärmar i form av byggnader som klarar av att ligga intill leden där transporter av farligt god sker. Främst handlar det om kontor, industribyggnader och idrottshallar. På längre avstånd från Essingeleden kan bostäder förläggas. Området är en alternativ placering av Tennishallen i Stadsdelsparken, såsom tidigare diskuterats. I detta arbete måste Kristinebergsparkens värden självklart värnas.