

www.stockholm.se

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *PM Akustik - trafikbullerutredning* (ACAD-International AB, 2011-09-23)
- *PM Luftföroreningar* (Tyréns, 2011-04-11)
- *PM Olycksrisker* (Tyréns, 2011-04-11)

Medverkande

Planen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom planarkitekt Renoir Danyar och karttekniker Lina Hallberg. Illustrationer är framtagna av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB.

Planens syfte och huvuddrag

Förslaget möjliggör att två befintliga hus rivs och ersätts med ca 110 nya lägenheter i 6 st tvärställda flerfamiljshus samt ett lamellhus i fonden som kopplas till tre av dessa hus. Husen uppförs i fyra till sju våningar. Parkeringen föreslås anläggas dels i garage dels som markparkering inom fastigheterna.

Plandata

Läge, areal, markägförhållanden

Planområdet är beläget i Mariehäll utmed Tegelbergsvägen norr om Bromma Handels Center. Det utgörs av fastigheterna Betongblandaren 14 och Fullblodet 9 med en sammanlagd yta av ca 5350 kvm. Fastigheterna ägs av Stockholmskem AB.



Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

Planområdet är i Stockholms översiktsplan 99 angivet som stadsutvecklingsområde där planeringsinriktningen utgår ifrån att markanvändningen förändras till en mångfunktionell och relativt tät stadsbebyggelse.

I Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010, ingår området som en del av den centrala stadens utvidgning med planering för en sammanhållen, tätare, mer mångsidig och blandad stadsstruktur med levande stadsmiljö där det finns förutsättningar till ett bredare utbud av bostäder, verksamheter och service.

Planområdet ligger dessutom alldeles i gränsen till Ulvsunda Industriområde som ingår i ett större omvandlingsområde runt Ballstaviken i Stockholm, Solna och Sundbyberg.

Planförslaget är i linje med Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholms intentioner då föreslagen bebyggelse ämnas ansluta sig till den nya stadsbebyggelsen i Annedal och Mariehäll men även till kommande bebyggelse i Ulvsunda. Tvärbanans nya dragning Alvik-Solna kommer att fungera som ett nav i området vilket förbättrar områdets tillgänglighet med kollektivtrafik.

I Stockholms byggnadsordning anges Mariehäll som villastad.

Detaljplan

För båda fastigheterna gäller stadsplan 0180-3000 A, fastställd 1945-03-23. Gällande plan anger bostadsändamål med lokaler för handel och hantverk i mindre omfattning.

Kommunala beslut i övrigt

Stadsbyggnadsnämnden godkände den 16 juni 2011 startpromemorian för planläggning av ca 110 lägenheter inom rubricerat planområde.

Riksintressen

Brommaflygplats, som ligger söder om planområdet, är av riksintresse. Planområdet är beläget under ytterkanten av flygbullermattan där FBN 55 trafikfall 4 gäller.

Förutsättningar

Natur

Mark och vegetation

Fastigheterna är redan exploaterade med två lamellhus. Viss grönska finns inom planområdet. Fastigheten Fullblodet kantas av en rad träd (almar) mot Tegelbergsvägen.

Naturvärden

Planområdet omfattar bara kvartersmark och saknar därmed naturvärden.

Rekreation och friluftsliv

Planområdet utgörs av bebyggd kvartersmark och bedöms därför ha inga rekreativa eller ekologiska värden.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Planområdet utgörs av lera vars dess mäktighet är okänd. De befintliga husen som uppfördes under 1940-talet vilar på leran utan att det under tidens gång har uppstått sättningar i husen eller skador på grund av markens geologiska förhållande.

(Geoteknisk karta). Karta över planområdets markförhållande



Ras/skred

Fastigheten Fullblodet 9 är, enligt Tekniska uppgifter från 1949, grundlagd med utbredda plattor på pinnmo. Marken består av 0-3 meter lera och 1-4 meter pinnmo. Det framgår att det är utbredda plattor på ritningar men det står att det även förekommer grundläggning på berg. Fastigheten Betongblandaren utgörs också av lera och huset är pålat.

Risk för ras/skred ansågs inte vara aktuellt att utreda i det här skedet. Det har inte heller förekommit någon kännedom om eventuella ras/skred i området.

Markradon

Ingen utredning om markradon har genomförts men ansvaret åligger byggherren att utreda inför byggnationen.

Hydrologiska förhållanden

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren – Stockholm (SE657596-161702) med delavrinning Mälaren – Ulvsundasjön. Den ekologiska statusen i ytvattenförekomsten har klassificerats till god. Enligt VISS (2012-03) har Mälaren – Stockholm god ekologisk status och icke god kemisk status. Miljökvalitetsnormer som ska uppnås för Mälaren – Stockholm är god ekologisk status 2015 och god kemisk ytvattenstatus 2021.

Dagvatten

Planområdet utgörs uteslutande av lera. Viss infiltration förekommer i marken.

Befintlig bebyggelse

Bebyggelse

Planområdet ligger utmed Tegelbergsvägen i Mariehäll och utgörs av fastigheterna Betongblandaren 14 och Fullblodet 9. I dag finns på fastigheterna två trevånings flerbostadshus uppförda mellan 1949-1951. Arkitekturen är typisk för 1940-talet med valmade tegeltak, ädelputsade fasader och burspråk. Bebyggelsen ligger vid gränzonen mellan en storskalig bebyggelse i stadsdelens södra industriområde och en lite mer småskalig villabebyggelse i Bällsta Villastad. Byggnaderna utgör därför ett viktigt inslag i den varierande bebyggelsemiljön i Mariehäll och skapar en smidig övergång mellan dessa bebyggelsekategorier.



Den småskaliga bebyggelsen består av äldre enbostadshus och små flerbostadshus av varierande ålder och utförande. Öster om Betongblandaren 14 ligger ett stort kontors- och industrihus med markparkering samt en liten lekplats. Öster om Fullblodet 9 ligger radhus och garage från sent 1980-tal.



Kulturhistoriskt värdefull miljö

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse är både gul- och grönklassad enligt Stockholms stadsmuseums kulturhistoriska klassificering där den grönklassade bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt medan den gulklassade innebär "fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde". De två byggnaderna inom planområdet är en del av de grönklassade byggnaderna som enligt stadsmuseets klassificering är särskilt kulturhistoriskt värdefulla med hänvisning till en välgestaltad och omsorgsfull arkitektur som är typisk för 1940-talet.



Offentlig service

Skola och förskola

Det finns ingen skola i Mariehäll men det planeras en skola inom den nya stadsdelen Annedal. Idag går barnen bl.a. till Sundbyskolan i Sundby.

Kommersiell service

Planområdet har ett bra läge mellan stadsutvecklingsområdena Annedal och Ulvsunda Industriområde samt Bromma Center och Sundbybergs centrum. Ett brett och rikt serviceutbud finns i det nya etablerade handelsområdet vid Bromma Center samt i det intilliggande kvarteret Vallonsmidet. Ytterligare ca en km bort ligger Sundbybergs centrum där det finns ett mycket bredare serviceutbud och kommersiellt centrum.

Gator och trafik

Gatunät

Planområdet gränsas av Gårdsfogdevägen, Adolfsbergsvägen och Tegelbergsvägen som sedan korsar Bällstavägen norr därom.

Biltrafik

Området nås i huvudsak via Gårdsfogdevägen och Tegelbergsvägen som sedan kopplar området till Karlsbodavägen respektive Bällstavägen. Biltrafiken är relativt begränsad då planområdet trafikeras företrädesvis av de boende inom denna del av Mariehäll. Kontors- och handelsområde öster om planområdet nås främst via Gårdsfogdevägen och Karlsbodavägen. Kringliggande bebyggelse utgörs i huvudsak av fristående hus och radhus med parkeringen inom egna tomter. Det råder dessutom gratisparkering på lokalgatorna.

Gång- och cykeltrafik

Denna del av Mariehäll saknar en välfungerande gc-väg. Det lokala gatunätet fungerar som gc-väg.

Kollektivtrafik

Bussar på Bällstavägen och Karlsbodavägen finns inom ca 600 meters avstånd, som går mot bland annat Spånga, Sundbyberg och Alvik. Den planerade tvärbanan Alvik-Solna föreslås få en hållplats närmast planområdet.

Tillgänglighet

Planområdet lutar svagt mot söder med en nivåskillnad av ca 7 meter mellan den norra och södra delen, men detta anses inte innebära några svårigheter beträffande tillgängligheten.

Störningar och risker

Lukt, buller, flygbuller och farligt gods

Planområdets södra del, som ligger alldeles intill Ulvsundavägen, utsätts idag för olika risker och störningar i form av farlig godstransport, höga haltar av luftpartiklar och trafikbuller samt flygbuller eftersom bägge fastigheterna ligger inom nuvarande 55 dB(A) gräns enligt trafikfall 4, men klarar den antagna nya gränsen 55dB(A) utfall 2004 och även max 70 dB-kurvan. Detta innebär att med hittillsvarande bullergräns får ingen bostadsbebyggelse uppföras medan med en ny gräns kan det gå.

Planförslag

Ny bebyggelse

Övergripande

Förslaget innebär att de två befintliga flerfamiljshusen rivs och ersätts med 6 st tvärställda flerfamiljshus i fyra våningar som trappas ned mot gatan och den småskaliga villabebyggelsen samt en lång byggnad mot kontorsbebyggelsen. Bebyggelsen mot Tegelbergsvägen placeras med gavlar mot gatan, där entréerna också placeras, så att bebyggelsen i huvudsak får en öst-västlig riktning. Utformningen av husen präglas av ett par hustyper med möjligheter till variation.

Den nya bebyggelsen omfattar ca 105 bostäder i form av hyresrätter, 24 st inom fastigheten Fullblodet och 81 st inom Betongblandaren. Lägenheterna bjuder på stor variationsrikedom, från rimliga yteffektiva tvåor till riktig fyror.

Tegelbergsvägen kommer, enligt förslaget, att kantas av sex byggnader med små trevliga gårdar mellan husen. Den långa byggnaden i fonden samspelar med kontorsbyggnads volym och tar upp dess skala samtidigt som den avskärmar gårdarna och övriga bebyggelsen inom Betongblandaren från kontorskomplexet. Bebyggelsens struktur bidrar till en tydligare och trevligare rumslighet längs gatan. Förtätningen ska ske med stor varsamhet där arkitekturen skall utgöra ett nytt modernt inslag men samtidigt anpassas till både Annedal och Ulvsundaområdet. Avsikten är att utnyttja det centrala läget och öka antalet lägenheter. Projektets bärande idé är att öppna upp kvarteren mot väster, kvällssolen och den befintliga villabebyggelsen.

Fastigheten Betongblandaren 14

Inom fastigheten och mot de befintliga stadiga kontorshusen vänder sig en storskaligare arkitektur. Här placeras en lång byggnadskropp i 6-7 våningar som sammanbyggs med tre lågskaliga hus, placerade tvärställda mot Tegelbergsvägen. Utgångspunkten i utformning av byggnaderna är en nedtrappning i skalan i ost-västlig riktning, från 7 våningar till fyra våningar för att kunna möta kontorshusen i öster och villabebyggelsen i väster.

De tre tvärställda husen med gaveln mot Tegelbergsvägen föreslås uppföras i fyra våningar mot gatan och sex våningar mot fondbyggnaden.

Byggnaderna har entréer mot gatan medan den långa byggnaden i fonden får genomgående entréer.

Bebyggelsen underbyggs med ett garage med infart/utfart från tomtens södra del.



Vy mot bostadsgården sedd från Tegelbergsvägen



Föreslagna bostäder inom Betongblandaren



Det långa husets östra fasad mot kontorsbebyggelsen



Sektion – Betongblandaren

Fastigheten Fullblodet 9

Här ersätter tre tvärställda hus, med kortsidorna mot gatan, det befintliga lamellhuset. Byggnaderna uppförs i fyra våningar som följer markens profil med svag lutning mot söder, dvs Ulvsundavägen vilket ger en naturlig nedtrappning av husen.



Bebyggelse inom kv Fullblodet sedd från nordväst



Sektion – Fullblodet



Föreslagen bebyggelse sedd från väst

Park och vattenområden

Byggnaderna är försiktigt placerade i den svagt lutande tomten och följer därmed markens topografi. Mellan husen anläggs bostadsgårdar med uteplatser och planteringar med träd och buskar.

Gator och trafik

Gatunät

Bostadsprojektet berör enbart kvartersmark och det sker inga ändringar eller utbyggnader av kringliggande gatunätet.

Biltrafik

Bostäderna angörs via gatorna som omgärdar planområdet. Det extra bostadstillskottet bedöms således inte innebära en påtaglig biltrafikökning som kan innebära olägenheter för befintliga bebyggelser i form av trafikbuller och avgaser.

Parkering till de nya bostäderna sker dels i form av garage under bebyggelsen inom Betongblandaren, ca 37 garageplatser, dels markparkering inom respektive fastighet, 23 p-platser inom Betongblandaren och 12 p-platser inom Fullblodet, varav 4 handikapplatser. Totalt kommer det att finnas 72 p-platser, dvs ett p-tal på 0,68. Dessutom sker även parkeringen utmed gatorna.

Gång- och cykeltrafik

Fotgängare når området via gångbanorna och trottoarerna längs områdets gaturät. Med cykel når man området via Gårdsfogdevägen, Tegelbergsvägen och Adolfsbergsvägen.

Kollektivtrafik

Bussar på Bällstavägen och Karlsbodavägen, som går mot bland annat Spånga, Sundbyberg och Alvik, finns inom ca 600 meters avstånd. Den planerade tvärbanan Alvik-Solna föreslås få en hållplats närmast planområdet vid Karlsbodavägen.

Tillgänglighet

Förslaget bedöms inte innebära några svårigheter avseende tillgängligheten. Alla bostäder med tillhörande utemiljö samt entréer och angöring placeras på ett sätt som följer stadens utemiljöprogram och kommer att vara tillgängliga för funktionshindrade personer.

Teknisk försörjning**Vattenförsörjning, spillvatten**

Planområdet är redan anslutet till befintlig VA-ledning.

El/Tele

Planområdet är anslutet till el- och telenätet.

Energiförsörjning

Fjärrvärme finns i anslutning till området.

Avfallshantering

Avfallshantering kommer att ske i form av nedgrävda sopkassuner. Inom Betongblandaren anordnas tre sopställen vid fastighetens södra del samt ett vid tomtens norra del utmed Adolfsbergsvägen. För Fullblodet hanteras hushållssopor vid fastighetens nordvästra hörn. Grovsoprum anordnas på anvisad plats inom båda fastigheterna.

Gestaltungsprinciper

Bebyggelse

Byggnaderna uppförs i putsade fasader i varierande ljus kulör med accenter kring entréerna. Husen inom Fullblodet föreslås ha uppdelade fasader i grönskala och vitt. De tre tvärställda husen inom Betongblandaren avses präglas av kulörvariation i grönskala medan den långa byggnaden mot kontorshusen föreslås målas i både ljus- och mörk kulör, ljus kulör för de första fem våningarna och mörk kulör för våning sex och sju. Långfasaden mot kontorshusen uppdelas i vertikala fält för att bryta ner skalan och skapa variation i fasadupplevelsen.

Varje lägenhet får egen balkong. Balkonger ska utföras med ett lätt uttryck och räcken utförs som pinnräcken i smide eller homogen aluminium som smälter väl i fasadernas ljusa kulör. Entréerna ligger indragna från väggliv och accentueras med varm kulör vid konturerna medan entrépartierna är uppglasade med inslag av ek. Taken utformas som flacka pulpettak och kläs i takduk/tätskiktsmatta. Byggnadernas sockel föreslås vara putsad med inslag av natursten.

Omgivande miljö, park, gaturum

Föreslagen bebyggelse medför att ett antal flankerade bostadsgårdar anordnas mellan husen med flagrant rumslig karaktär. Gårdarna nyttjas både som ytparkering samt bostadsgårdar med uteplatser och planteringar.

Konsekvenser

Behovsbedömning

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

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

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

Naturmiljö

Planområdet innehåller inga naturmiljöer.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs Mälaren – Stockholm (SE657596-161702) med delavrinning Mälaren Ulvsundasjön.

Föreslagen byggnation upptar en påtaglig yta och stor del av fastigheterna i anspråk vilket innebär att förutsättningarna för omhändertagande av dagvatten lokalt är begränsad. Byggherren behöver därför utreda möjligheterna att dagvatten från tak och hårdgjorda ytor omhändertas lokalt och fördröjs på tomtmark innan det släpps på den befintliga dag- och spillvattenledningen.

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

Landskapsbild/ stadsbild

De nya bostadshusen ersätter två befintliga lamellhus som till utseende och skikt är slitna och undermåliga. Föreslagen bebyggelse placeras med gavlar mot gatan. Husen inom Betongblandaren placeras vid tomtgräns vid gatulinje medan husen inom Fullblodet placeras en aning indragna från tomtgräns. Placeringen av bebyggelsen medför att gatan får en mer stadsmässig karaktär då entréer är vända mot gatan. Det långa huset inom Betongblandaren får även entréer vid den östra fasaden mot kontorsbyggnaden. De tvärställda husen med bostadsgårdar mellan husen möjliggör dessutom att boende i villorna och radhusen får fri siktlinje och kan blicka ut mellan husen inom fastigheten Fullblodet. Boende närmast Betongblandaren får blick över trevliga små bostadsgårdar istället för en lång och någorlunda sliten fasad på befintligt hus.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

Föreslagen bebyggelse bedöms inte påverka områdets grönklassade bebyggelse negativt och inte heller kan den innebära betydande miljöpåverkan ur kulturhistorisk synvinkel. De två byggnaderna inom planområdet är en del av de grönklassade byggnaderna som enligt stadsmuseets klassificering är särskilt kulturhistoriskt värdefulla. Husen är däremot i dåligt skick och med ett stort eftersatt underhåll.

Störningar och risker

Buller

ACAD (Acoustic Consulting and Design) International AB har på uppdrag av byggherren genomfört en trafikbuller beräkning för föreslagna bostäder. De bullerkällor som belastar området är Ulvsundavägen. Enligt senaste mätningarna (år 2002) uppgår trafikflöde på Ulvsundavägen och Gårdsfogdevägen till drygt 31000 fordon per dygn (ÅMD = årsmedeldygn) respektive 4400 fordon per dygn.

Riksdagen har tagit ställning till riktvärden för trafikbuller. Enligt riksdagens beslut bör följande riktvärden för trafikbuller normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse: ekvivalent ljudnivå 55 dB(A) utanför fasad och 30 dB(A) inomhus, maximal ljudnivå 70 dB(A) på uteplats och 45 dB(A) inomhus nattetid.

Bullerberäkningen visar att dygnsekvivalenta ljudnivåerna från vägtrafik för bebyggelsen inom fastigheten Fullblodet ligger under 55 dB(A) medan

Ljudnivåerna för bebyggelsen inom Betongblandaren är över 55 dB(A). Mest utsatta fasader beräknas få dygnsekvivalenta ljudnivåer upp till 67 dB(A). Lägenheterna närmast Ulvsundavägen behöver en förlängd bullerskärm för att klara ljudnivån i två av tre rum. De övre våningarna på lamellhuset behöver däremot tekniska åtgärder såsom bullerskärmar för att klara ljudnivåerna. Lägenheterna mot bostadsgårdar får tystare gårdssidor om maximalt 55 dB(A).

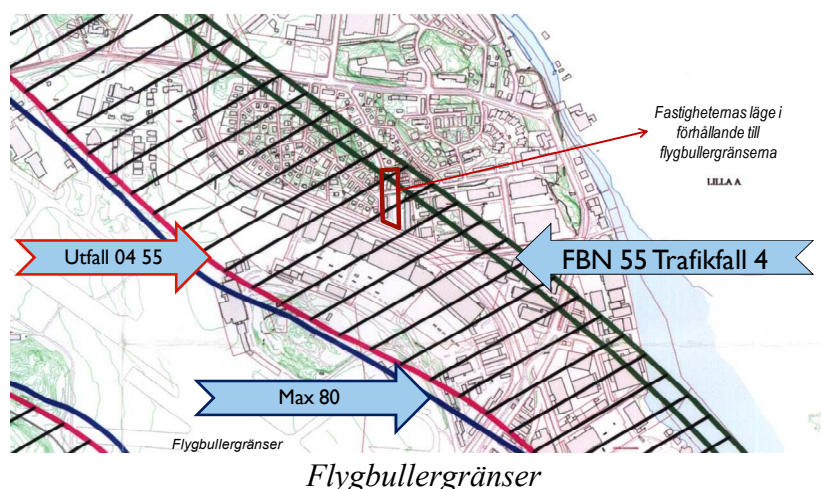
För fasader och gavel närmast Ulvsundavägen uppgår den maximala ljudnivån till 80 dB(A) vilket medför att tung stomme och kraftigt ljudisolerande fönster är nödvändiga.

Flygbuller

Bromma flygplats ligger ca 430 m sydväst om planområdet. Landningsbanan är ca 630 m från planerad bebyggelse och går längs med området, d v s flygplanen varken landar eller lyfter över planområdet. Flygplatsen är klassad som riksintresse vilket betyder att man i den fysiska planeringen inte får begränsa flygplatsens verksamhet i dagsläget eller i framtiden.

Ulvunda och den närliggande stadsdelen Mariehäll, där även planområdet är beläget, genomgår för närvarande en omvandling till att bli en del av stadens och regionens utvidgade kärna. Redan idag märks ett stort exploateringsstryck för bostäder. Tvärbanelinjerna Alvik-Solna respektive den planerade Alvik-Kista korsar båda området och förväntas öka exploateringsintresset ytterligare.

Planområdet ligger i ytterkanten av det geografiska område för flygbullerpåverkan som man i flygplatsens miljötillstånd har fastställt, ett område där flygplatsen har tillstånd att bullra över FBN 55 dB(A). I Stadens avtal med Swedavia (f.d. Luftfartsverket) har man dock fastställt att flygplatsen inte bullrar i den omfattning som miljötillståndet medger och att det finns möjlighet till nyexploatering av bostäder inom delar av området. I avtalet har man fastställt att staden har möjlighet att utreda möjligheterna till ny bostadsbebyggelse, i form av detaljplanering, fram till kurvan för det beräknade utfallet för FBN 55 dB(A) 2004/Maximalnivå 80 dB(A).



Staten har angett riktvärden för flygbuller (Prop. 1996/97:53, kap. 4.4.4). Både Boverket och Naturvårdsverket har publicerat allmänna råd för hur man ska förhålla sig till dessa riktvärden i planeringen. Dessa rapporter redovisar något olika syn på hur statens riktvärden ska appliceras i planeringen. I de senaste

rättsfallen (Mål nr P2661-11, P2644-11) har Mark- och Miljöödomstolen konstaterat att Boverkets riktlinjer (2009:1) är mest tillämplbara i detaljplaneärenden.

Utifrån Boverkets riktlinjer (2009:1) gäller för Bromma flygplats, vid ”komplettering av bebyggelse i tätorter genom förtätning av kvartersstruktur med flerbostadshus”, att riktvärdena nedan inte överskrids:

- FBN 55 dB(A) utomhus vid fasad
- Maximalnivå 70 dB(A) utomhus vid fasad 3 ggr per årsmedelnatt
- Boverkets byggregler för inomhusnivåer

Planområdet är i höjd med det läge där flygplanen har markkontakt vid landningen och uppställning. Flygvägen går ca 600 m sydväst om föreslagna bostäder vilket medför att fasader och gavlars träffas av ett snett ljudinfall med lägre ljudnivåer. Dessutom skärmas den tillkommande bebyggelsen delvis av befintlig bebyggelse (Bromma Blocks). Enligt gällande tillstånd och avtal för Bromma flygplats förekommer ingen linjetrafik nattetid. Antalet bullerhändelser med höga maximalnivåer nattetid är därför närmast obefintlig.

I dagsläget pågår ett samarbete mellan Staden, Swedavia, Trafikverket och Länsstyrelsen för att fastställa Stadens och Flygplatsens ömsesidiga behov vad gäller utveckling. Vad gäller flygbuller avser man att ta fram planeringsunderlag för flygplatsens framtida miljöpåverkan, som en utgångspunkt för stadens fysiska planering och utveckling.

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen, med utgångspunkt i befintliga utfallsberäkningar, att fastigheten i fråga ligger i ett sådant läge att man inte, även i framtiden, kommer att innebära en olägenhet för flygplatsen vad gäller flygbullerexponerat boende. För att ytterligare sänka fastighetens exponering för flygbuller avser Stadsbyggnadskontoret att införa skärmning av uteplatserna till bostäderna, vilket bedöms medföra en lägre bullernivå med några dB(A), både för FBN och för maxbuller. Utifrån dessa bullerreducerande åtgärder gör Stadsbyggnadskontoret bedömningen att man inte behöver invänta ovan nämnda utredning och att staden kan gå vidare i planeringen.

Luftföroreningar och partikelhalter

Planområdet utgörs av två fastigheter, Betongblandaren 14, belägen alldeles norr om Ulvsundavägen, samt Fullblodet 9 norr därom. Den fastighet som mest utsätts för luftföroreningar är Betongblandaren där föreslagna bostäder med sin södra fasad och gavel placeras ca 25 meter från Ulvsundavägen. Det innebär att det nya huset kommer något närmare Ulvsundavägen än det befintliga.

Den största påverkan av luftföroreningar vid fastigheten produceras lokalt och kommer från trafiken, främst Ulvsundavägen men även lokala gator i området. En viss påverkan kan också antas komma från den närbelägna Bromma flygplats.

Slb-analys (Stockholms luft och buller, som ligger under Miljöförvaltningen) har år 2006 gjort en översiktlig beräkning av halter av luftföroreningar i Stockholm. Beräkningen visar att halter av NO₂ vid planområdet ligger i intervallet 24 – 36 µg/m³ medan miljökvalitetsnormerna är 60 µg/m³ och halter av PM₁₀ ligger i intervallet 27 – 39 µg/m³ medan miljökvalitetsnormerna är 50

$\mu\text{g}/\text{m}^3$. Det innebär att fastigheten har halter av NO_2 och PM_{10} som är lägre än miljö kvalitetsnormerna.

Sammantaget indikerar beräkningsresultatet att föreslagen bebyggelse inom fastigheterna är möjligt.

Farligt gods

Föreliggande riskanalys har, på uppdrag av Stockholms hem, tagits fram av Tyréns i syfte att göra en riskbedömning till detaljplanen. Ca 15 meter söder om planområdet går Ulvsundavägen (riksväg 279) som är en transportled för farligt gods. Mellan lokalgatan (Gårdsfogdevägen) och Ulvsundavägen finns ett ca 4 m högt bullerplank längs med vägen, vilket slutar strax öster om planområdet.

Enligt trafikmätning som utfördes av Stockholm Stad år 2001-2002 gick 31000 fordon/dygn förbi det aktuella planområdet (Stockholm Stad, 2002).

Länsstyrelserna i storstadsregionerna (Stockholm, Skåne och Västra Götaland) har gemensamt tagit fram Riskhantering i detaljplaneprocessen -Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006). Länsstyrelsen i Stockholm har gett ut riktlinjer i form av skriften Riskhän syn vid ny bebyggelse intill vägar och järnvägar med transporter av farligt gods samt bensinstationer. Denna rapport anger att om verksamheter ska lokaliseras inom 100 m från en transportled med farligt gods (väg och järnväg) så ska en riskanalys vara ett av underlagen.

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderas ett avstånd på 75 m från transportväg för farligt gods till bostäder. Eftersom föreslagna bostäder ligger ca 26 m från Ulvsundavägen behöver en riskanalys genomföras för att identifiera vilka olycksrisker som kan påverka den planerade bebyggelsen och hur hög risknivå är för dessa samt ge förslag på riskreducerande åtgärder.

Analysen är begränsad till transporter med farligt gods längs Ulvsundavägen, samt eventuella andra verksamheter i närområdet som kan ha en inverkan på planområdet, dock ej buller, vibrationer, luft- och markföroreningar m m.

I denna riskanalys har man använt sig av resultatet av tidigare utredda riskanalyser i samband med planerad bebyggelse inom bl.a. projekten Bromma Blocks, fastigheten Ulvsunda Slott1 och kv Ekbacken. Ingen av dessa analyser konstaterar att risken är oacceptabel och då inga större förändringar skett i området sedan analyserna gjordes förväntas resultatet vara representativt även för det aktuella planområdet vilket innebär att, utifrån tillgängligt underlag görs bedömningen att risknivå för fastigheten Betongblandaren kommer att vara så hög att alla rimliga riskreducerande åtgärder ska vidtas. Följande åtgärder ska vidtas och beaktas för att säkerställa en toleran risknivå avseende olycksrisker för föreslagna bostäder vid planområdets södra del, dvs inom fastigheten Betongblandaren 14.

1. Friskluftsintag ska inte placeras i fasad mot Ulvsundavägen.
2. Det ska finnas tillgång till utrymningsvägar som vetter bort från Ulvsundavägen. Det bör säkerställas att boende kan utrymma säkert om en olycka sker på vägen.

3. Området mellan husfasad och Ulvsundavägen ska inte uppmuntra till stadigvarande vistelse.
4. Fasader och fönster som vetter mot Ulvsundavägen ska utföras i material som förhindrar brandspridning in i byggnaden under den tid det tar att utrymma. Ett alternativ är att säkerställa att en eventuell pölbrand inte kan röra sig i riktning mot bebyggelsen och införa ett skyddsavstånd på ca 26 m från centrum från förväntad pölutbredning.

Andra åtgärder som bör övervägas är att införa laminerade fönster och rasdämpande stomme.

Störningar

Innan byggstart ska en riskanalys tas fram av byggherren avseende riktvärden och mätmetoder för vibrationer i den närmaste bebyggelsen orsakade av sprängningsarbete och markvibrationer för att säkerställa att sättningar eller andra skador ej uppstår i samband med byggnationen.

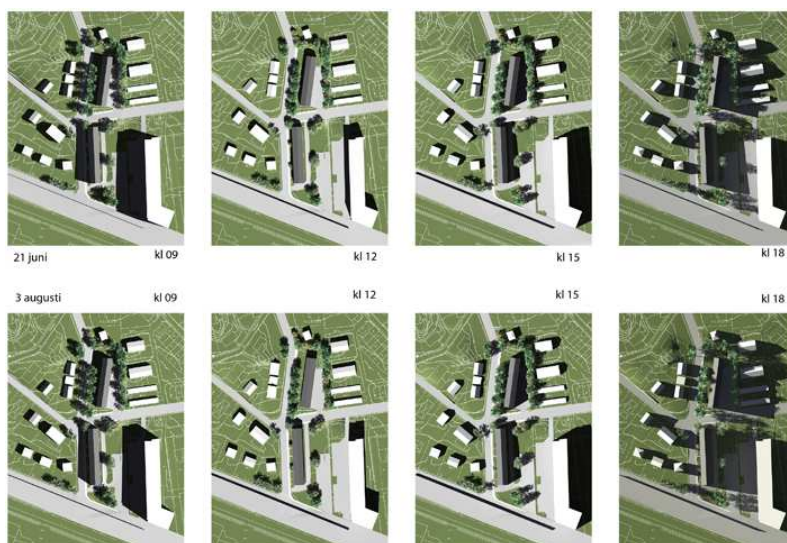
De störningar som brukar uppfattas som mest besvärande är ökad mängd trafik och buller från byggtrafiken under byggnationen. I detta fall kommer rivningen av befintliga hus och transport av byggmaterial att ge upphov till störningar för de närboende. Gång- och biltrafiken i området kommer att störas i begränsad omfattning.

Byggnationen ska bedrivas enligt Miljöförvaltningens lokala föreskrifter och med beaktande av Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från arbetsplatser (NFS 2004:1s).

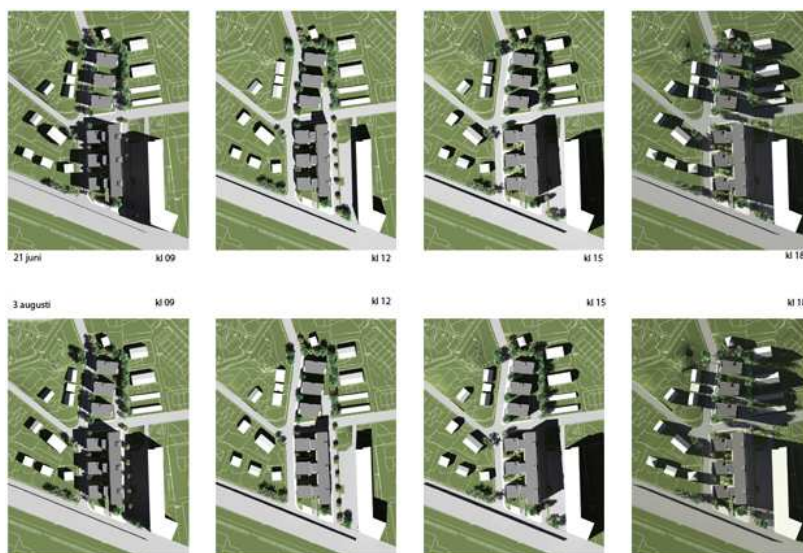
Ljuförhållanden och lokalklimat

En solstudie har genomförts för planområdet med intentionen att jämföra både föreslagen bebyggelses och befintliga husens skuggverkan på omgivningen. Solstudien visar att något nämnvärd ändring eller försämring av dagens solförhållande inte har skett utan detta har till och med förbättrats med föreslagen bebyggelsestruktur då tväreställda hus ersätter två långa lameller. Detta innebär att gårdarna mellan husen möjliggör brytning i skuggverkan som befintliga lamellhus framkallar och ger mer solstrålning till omgivningen.

Det framgår även av solstudien att radhusbebyggelsen nordost om planområdet är mest utsatt för skuggverkan under eftermiddagstimmar, dvs efter kl 15.00. Dock betydligt bättre med föreslagen bebyggelse då gårdarna släpper fram mer solljus än den kompakta skuggverkan som befintliga hus frambringar.



Solstudie för befintliga hus



Solstudie för föreslagen bebyggelse

Tidplan

Samråd
Granskning
Antagande

27 april – 25 maj 2012
3:e kvartalet 2012
4:e kvartalet 2012

Genomförande

Organisatoriska frågor

Planområdet omfattar fastigheterna Betongblandaren 14 och Fullblodet 9 i Mariehäll.

Ansvarsfördelning

Ansaret för genomförandet av planen vilar på stadens förvaltningar samt fastighetsägare.

- Stadsbyggnadskontoret ansvarar för uppförande av detaljplan samt myndighetsutövning vid bygglovprövning.
- Fastighetsrättsliga frågor handhas av lantmäterimyndigheten.
- Stockholms hem svarar för genomförandet av projektet.

Konsekvenser för befintliga detaljplaner

Fastighetsindelningsbestämmelser (registrerade som tomtindelningar) upphör enligt följande: B96/1946 upphör för Fullblodet 9, B240/1947 upphör för Betongblandaren 14.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden
Fastigheterna ägs av Stockholms hem.

Användning av mark

Gällande användningsändamål medger bostadsändamål och kommer så att förbli även efter detaljplaneändring.

Fastighetsbildning

Planen föranleder inga fastighetsbildningsåtgärder.

Ekonomiska frågor

Stockholms hem bekostar planarbetet, vilket regleras genom planavtal mellan Stadsbyggnadskontoret och ovan nämnd byggherre.

Stockholms hem står för de utrednings- och projekteringskostnader som behövs för bostadsprojektet.

Vatten och avlopp

Anslutning av föreslagen bebyggelse till kommunalt vatten och avlopp bekostas av byggherren.

Gatukostnader

Eventuella gatukostnader eller gatuarbete som kan uppstå i samband med projektering av de nya bostäderna bekostas av byggherren.

Tekniska frågor

Ledningar för vatten, avlopp, el, stadsgas och fjärrvärme finns i anslutning till planområdet.

Genomförandetid

Planens genomförandetid är 5 år efter det att planen vunnit laga kraft.



Arne Fredlund
t.f. planchef

Renoir Danyar
planarkitekt