

**Handläggare**  
Tua Sandberg  
Telefon 08-508 27 190**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## Startpromemoria för planläggning av Bällsta Hamn (Masugnen 1, Ulvsunda 1:14, Gjutmästaren 3, 4, 6 och 9 samt Valsverket 10 m.fl.) i stadsdelen Ulvsunda industriområde (ca 900-1200 bostäder)

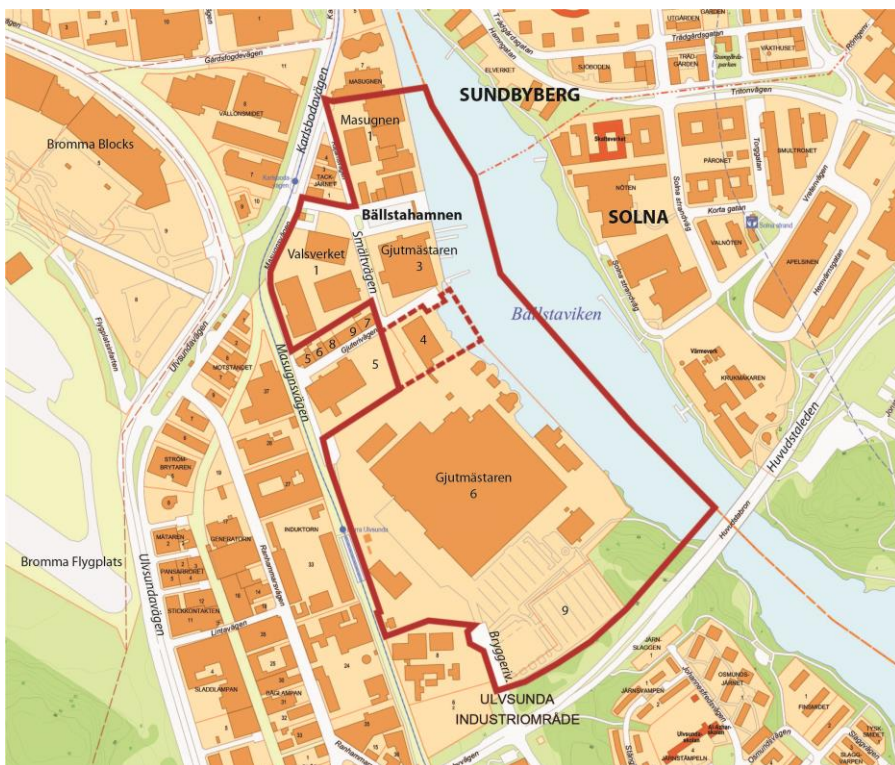
### Förslag till beslut

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Thomas Stoll

Karin Norlander



Orienteringskarta över planområdet. Huvudsta bro nere till höger, Bromma Flygfält och Bromma Blocks till vänster i vyn.

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

## Sammanfattning

Ulvsunda industriområde och Mariehäll ligger i ett kollektivtrafik-nära läge invid Bällstaviken, nära både Sundbyberg och Solna. Området bedöms ha mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. I förslaget till ny översiktsplan är aktuellt område utpekad som ”Stadsutvecklingsområde – omvandling”.

I stora delar av norra Mariehäll, exempelvis i Annedal, har denna omvandling kommit långt. Den befintliga tvärbanelinjen mot Solna och den planerade mot Kista vidare mot Helenelund, går båda genom Ulvsunda och bidrar till väsentligt förbättrade kommunikationer och ett ökat exploateringsintresse. Den aktuella delen av Ulvsunda industriområde är nästa etapp i denna utbyggnad.

Syftet är att möjliggöra en ny bebyggelse, med uppskattningsvis ca 900-1200 nya bostäder, en ny grundskola F-9, ett flertal förskolor samt flera nya allmänna platser i parker och torg. En sammanhängande strandpark föreslås närmast Bällstaviken. Av den befintliga bebyggelsen föreslås delar av f.d. Pripps bryggeri på Gjutmästaren 6 bevaras och utvecklas som ett centrum för kultur och idrott, kompletterat med bostäder, kontor och verksamheter.

För att skapa den blandade och levande stadsdel som eftersträvas krävs att stadsutvecklingen sker med ett tydligt helhetsperspektiv. Bällsta Hamnområdet ska utvecklas med vattennära stadsbebyggelse av hög kvalitet med goda offentliga miljöer och ett varierat utbud av olika funktioner och service. Detta kräver ett övergripande och tydligt förhållningssätt till både stads- och vattenrummen.

Strukturen i förslaget bygger på en tydlig kvartersindelning. Kvarteren är öppna mot strandparken och slutna mot bullerkällorna vid Bromma Flygplats och Ulvsundavägen. Strukturen gynnar ljusinsläpp med kvällssol och luftighet mot strandparken samt bidrar till siktlinjer mot vattenrummet. Kvarteren föreslås få öppningar i nord-sydlig riktning för att bidra till ljusinsläpp på gårdarna och kontakt mellan gård och gata.

Planerade nya bostäder i Bällsta Hamn och Mariehäll bedöms sammanlagt medföra ett utökat skolbehov av 1800 skolplatser. En förutsättning för aktuell detaljplan är därför att detta behov kan tillgodoses i en F-9 skola för ca 900 elever inom planområdet.

Ett avtal för att bl.a. möjliggöra en skola har träffats mellan staden och fastighetsägarna till Valsverket 10. Avtalet är bl.a. villkorat av kommunfullmäktiges godkännande i oktober 2017 samt av att de tillstånd som krävs för de ersättande byggnaderna på Gjutmästaren 8 erhålls senast första kvartalet 2018.

## Utlåtande

### Syfte

Planläggningens syfte är att i linje med översiktsplanen omvandla den nyare delen av Ulvsunda industriområde till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor samt säkerställa funktioner som skola och förskolor. Planen ska även möjliggöra angöring av framtida pendel- och mindre båttrafik.

En utmaning i planarbetet är att tillgodose behoven av grönytor och parker. I den täta staden är även solljusförhållanden på bostadsgårdar, skol- och förskolegårdar samt i lägenheter viktiga frågor att hantera. Eftersom stora delar av planområdet ligger låglänt och ingår i ett stort avrinningsområde omfattande en stor del av Bromma Flygplats samt Bromma-Riksby-området, är det viktigt att strukturen säkerställer hanteringen av stora mängder dagvatten.

Målsättningen är att skapa en blandstad med ett varierat innehåll av funktioner som bidrar till att området upplevs befolkat, tryggt och händelserikt dygnet runt, året runt. Detta kräver en funktionsintegrerad bebyggelse med bostäder och en stor andel service och verksamheter i entré våningarna. De skiftande funktionerna kräver en långsiktigt dynamisk miljö, där användningen kan förändras över tid.

### Bakgrund

#### Inledning

Stadsdelarna Ulvsunda och Mariehäll genomgår för närvarande en omvandling från att vara ett blandat arbets- och bostadsområde i Stockholms utkant, till att bli en del av stadens och regionens utvidgade kärna. I översiktsplanen är Ulvsunda industriområde och Mariehäll utpekade som ”Stadsutvecklingsområde – omvandling” och bedöms ha mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter.

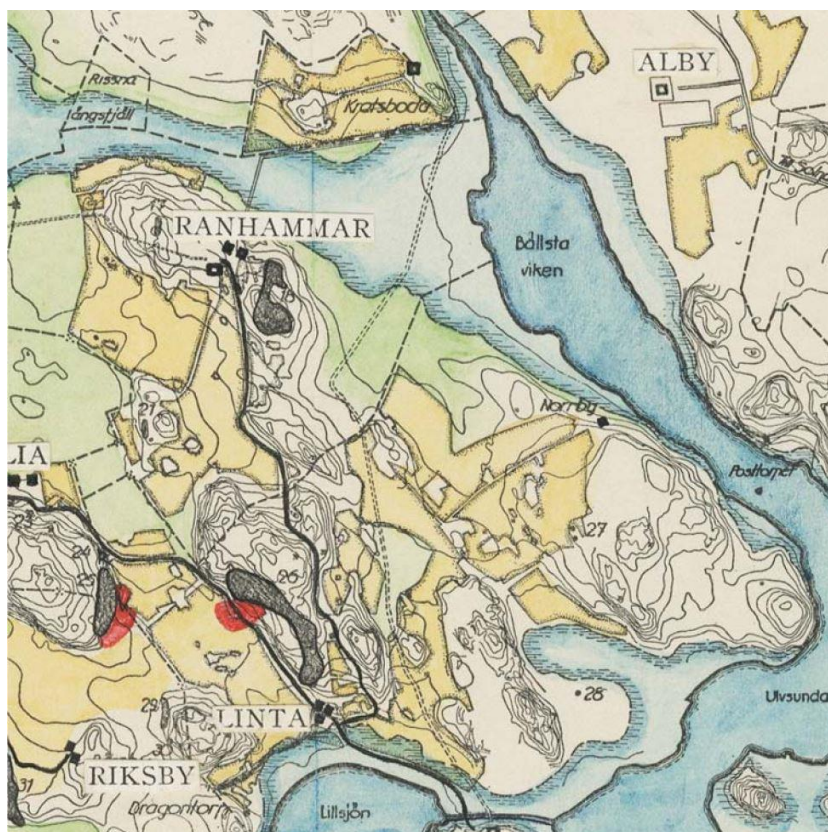
I stora delar av norra Mariehäll har omvandlingen kommit långt, i t.ex. Annedal som utgör den norra delen av stadsutvecklingsområdet finns idag ca 2500 bostäder, och det planeras för fler. Den befintliga tvärbanelinjen mot Solna och den planerade mot Kista/ Helenelund går båda genom Ulvsunda, vilket bidrar till väsentligt förbättrade kommunikationer och ett ökat exploateringsintresse.

I den norra delen av Ulvsunda industriområde och Mariehäll pågår planarbete för stadsbebyggelse omfattande enstaka kvarter. För att möjliggöra en omvandling av de centrala delarna av Ulvsunda industriområde krävs samordning av områdets olika delar för att kunna

utreda frågor av mer strukturell karaktär samt skapa en god helhetsgestaltning. Av denna anledning är föreslagen detaljplan för Ulvsunda industriområde relativt stor jämfört med pågående planer. Föreslaget planområde kan komma att indelas i mindre detaljplaner efter samråd, beroende på de olika områdenas miljömässiga och tidsmässiga förutsättningar.

#### Historik

Ulvsunda industriområde har byggts ut i olika omgångar under 1900-talet. Markanvändningen i den södra delen av planområdet dominerades under flera hundra år av verksamheten på Norrby gård. Gården finns med på de allra äldsta kartorna över Ulvsunda från 1600-talet. Gårdens sista huvudbyggnad, som härstammade från 1800-talets början, innehöll en huvudbyggnad med sidoflyglar och ett flertal sidobyggnader samt en terrasserad trädgårdsanläggning.



Ulvsunda vid slutet av 1600-talet. Norrby Gård syns invid Bällstaviken, vars ungefärliga, nuvarande strandlinje är markerad med blått.

År 1904 köpte Stockholms stad Ulvsunda för att utveckla detta till ett industriområde. Den första etappen av industriområdet byggdes väster om tvärbanans nuvarande spårområde. Centralt i området ligger Bällsta Hamn, vilken är en äldre industrihamn. Efter Bromma flygplats invigning 1936 dröjde det till slutet av 1960-talet innan den andra etappen huvudsakligen var utbyggd. Denna etapp innebar en utfyllnad av det östra området närmast Bällstaviken.

*Flygfoto, Ulvsunda industriområde 2016. Aktuell planområde i rött.*

Från 1930-talet fram till mitten av 1990-talet har ett stort antal detaljplaner med huvudsaklig markanvändning industri tagits fram för Ulvsunda industriområde. Denna industri har under tiden omvandlats till att omfatta lättare industri med inslag av handel och kontor, varför en del idag har tidsbegränsade lov.

År 2005 tog Stockholms stadsbyggnadskontor fram en Ulvsundavision för att utreda områdets utvecklingspotential, både med och utan Bromma flygplats. Med utgångspunkt från Ulvsundavisionen genomfördes samarbetsprojektet Vision Bällstaviken, ett samarbetsprojekt mellan Stockholm, Sundbyberg och Solna stad. Projektet syftade till att koordinera framtida planer och projekt i området och integrera Ulvsunda industriområde i ett större sammanhang.

År 2008 träffade Stockholms stad ett avtal med Luftfartsverket om att förlänga upplåtelsen för Bromma flygplats t.o.m. år 2038. Avtalet föranledde att Luftfartsverket och staden verkade för att flygplatsens

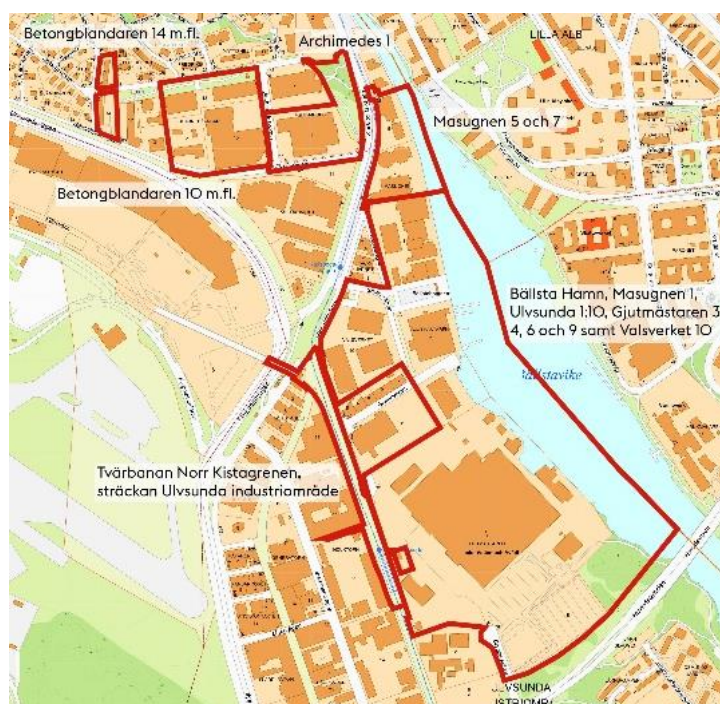
bullerstörningar skulle minska i områden runt flygplatsen, vilket bedömdes innebära att ett större område än tidigare skulle bli möjligt för bostadsbebyggelse.

Med utgångspunkt i detta fattade Stadsbyggnadsnämnden beslut om att starta programarbete för Ulvsunda industriområde 2009. Programarbetet avbröts 2012 pga. oklarheter om flygbullergränsen. År 2015 lades Bromma flygplats influensområde fast i en s.k. riksintresseprecisering. I denna redovisas, med utgångspunkt i en bedömning om flygtrafiken 2038, bl.a. en gräns för flygbuller – FBN 55 dBA. Utanför denna kan det nu planeras för bostäder.

År 2016 - 2017 återupptog staden studierna av området i en förstudie. I denna har områdets olika tekniska, kulturhistoriska och stadsbildsmässiga förutsättningar undersökts, i syfte att utarbeta en struktur för blandad stadsbebyggelse, med utgångspunkt i översiktsplanen samt områdets förutsättningar och karaktär.

Eftersom bristen på parker, natur och andra kvalitativa allmänna platser är stor har en huvudfråga i förstudien varit att tillgodose detta behov samtidigt som strukturen innebär en förtätning med ett stort antal nya bostäder. Målsättningen är skapa god tillgång till kvalitativa gröna ytor för både kvartersmark och allmän platsmark. Frågorna kring områdets miljöföroreningar, översvämningsrisk, skredrisk, bullerproblematik mm. har sammanfattats i en preliminär miljökonsekvensanalys som grund för kommande planarbete.

I planområdets närområde pågår planering bl.a för nya flerbostadshus. Sammantaget bedöms dessa möjliggöra ca 2700- 3100 nya bostäder.



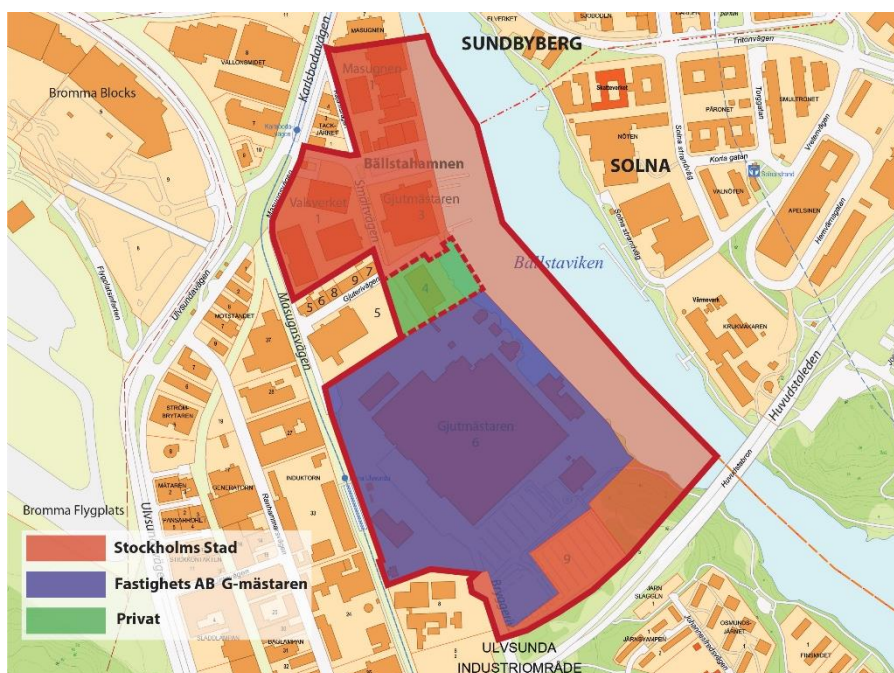
*Fastigheter med positivt planbesked eller pågående planering.*

### Planområdets läge och omfattning

Planområdet utgörs av den östra delen av Ulvsunda industriområde och sträcker sig från Huvudstaleden i söder till fastigheten Masugnen 7 i norr. I väster avgränsas planområdet av Tvärbanan och i öster av kommungränsen mot Solna och Sundbyberg. Delar av Bällstaviken ingår. Planområdet omfattar ca 33 ha (330 000 kvm), inkl. vattenområdena.

### Markägoförhållanden

Flertalet av de 13 fastigheter som ingår i planområdet ägs av Stockholms Stad genom Exploateringsnämnden eller Stockholms Stadshus AB. En fastighet är privatägd. Stockholms Stadshus AB äger genom Fastighets AB G-mästaren Gjutmästaren 6, den största fastigheten inom planområdet. Stockholms stad äger genom Exploateringsnämnden fastigheterna Gjutmästaren 3 och 9, Masugnen 1, Valsverket 10, Ulvsunda 1:24 som är en vattenfastighet samt Ulvsunda 1:1. Primula Byggnads AB äger Gjutmästaren 4, men deras medverkan i planen är ännu inte klar.



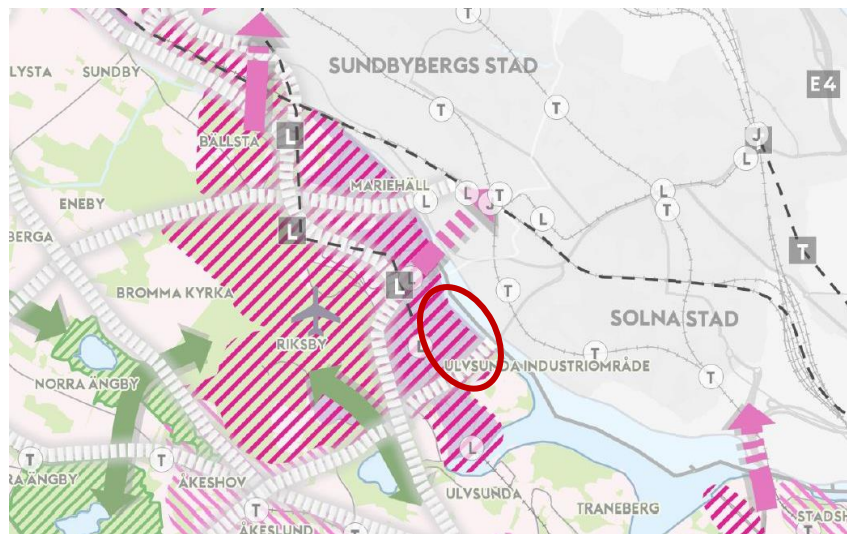
*Markägoförhållanden.*

### Tidigare ställningstaganden

#### Översiktsplan

Ulvsunda industriområde är i gällande översiktsplan och i föreslagen reviderad översiktsplan utpekad som "Stadsutvecklingsområde – omvandling" och bedöms ha mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. I förslag till reviderad översiktsplan bedöms delarna närmast Bällstaviken, som inte är påverkade av flygbuller, kunna omvandlas till blandad stadsbebyggelse med stort inslag av bostäder. Här föreslås

även i framtiden ges plats för små och medelstora tillverkande företag som inte har störande verksamheter.



Utdrag ur utställningshandling till ny översiktsplan för Stockholm 2017. Planområdets ungefärliga placering markerad med rött. Rosarandig skraffering visar område som föreslås omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor.

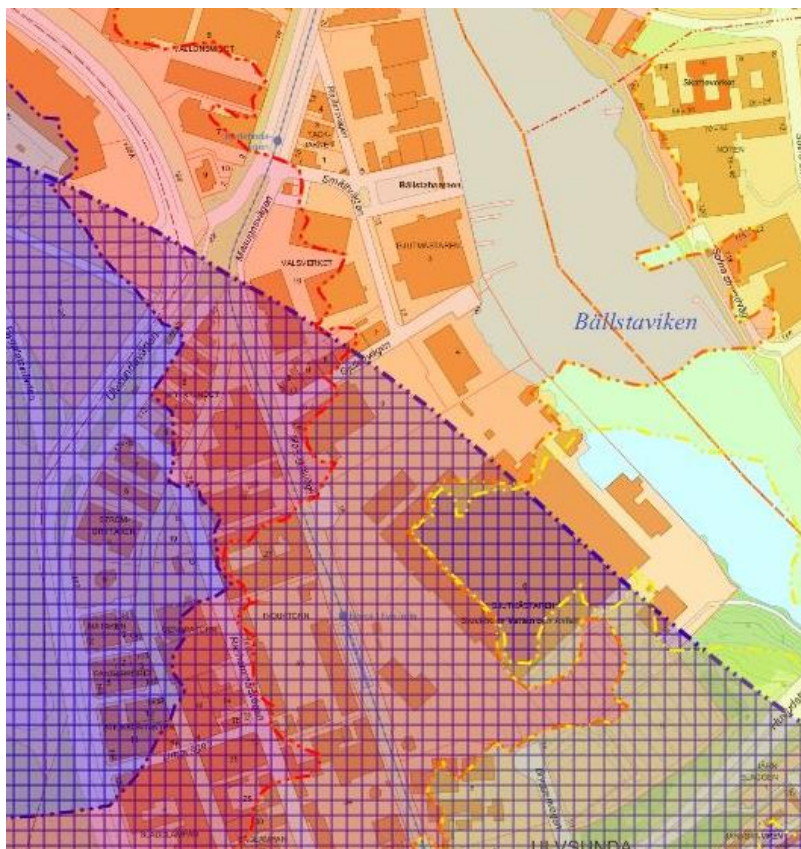
Förutom tillkommande bebyggelse med nya lokala parker och torg samt nya stadsgator finns goda förutsättningar för en ny sammanhängande strandpark längs med Bällstaviken. Här finns även möjlighet att utveckla pendelbåtstrafik och eventuellt mindre transporter på båt vid områdena för befintliga kajområden.

I Ulvsunda industriområde och Mariehäll saknas idag skolor samt platser för kultur och idrott. Med nya bostäder behöver mark reserveras för nya förskolor och skolor. Nya mötesplatser med närservice, kultur och idrott behöver också skapas. De delar av industriområdet som påverkas av flygplatsens bullerbegränsningar kan vidareutvecklas och bidra med arbetsplatser och verksamheter.

#### Bromma Flygplats – riksintresse

Bromma flygplats är riksintresse sedan 1989. År 2015 redovisades en riksintresseprecisering som anger flygplatsens markanspråk och olika typer av influensområden.

Planområdet berörs av en höjdbegränsning på 30,00-59,56 m.ö.h. Det finns även restriktioner bl.a. mot störande belysning. I den del av området, där flygbuller överstiger FBN 55 dBA kan bostäder inte byggas. Flygplatsen medför även markbuller (exv. vid taxning, plogning, m.m.) vilket måste hanteras i områdets planprocesser. Tillsvi-  
dare medför även Bällsta radar höjdbegränsning av byggnader i dess influensområde. Höjdbegränsningen varierar från ca 52 m i den norra delen till ca 55 m i den södra delen av planområdet.



*Flygbuller (lila raster FBN 55 dBA) och markbuller (röd linje).*

### Gällande detaljplaner

Gällande detaljplaner framtagna mellan 1940 och 1975, vars huvudsakliga markanvändning är industri (J). Vid Bällsta Hamn finns mindre områden planlagda som hamn (H) och park (P). Norr om detta, längs med Bällstavikens strand finns ett smalt parkområde längs strandlinjen. Längs med västra sidan av planområdet, längs Masugnsvägen, pågår fram detaljplanering för Tvärbanan. I sydöstra hörnet av planområdet finns ett större område parkmark (P).

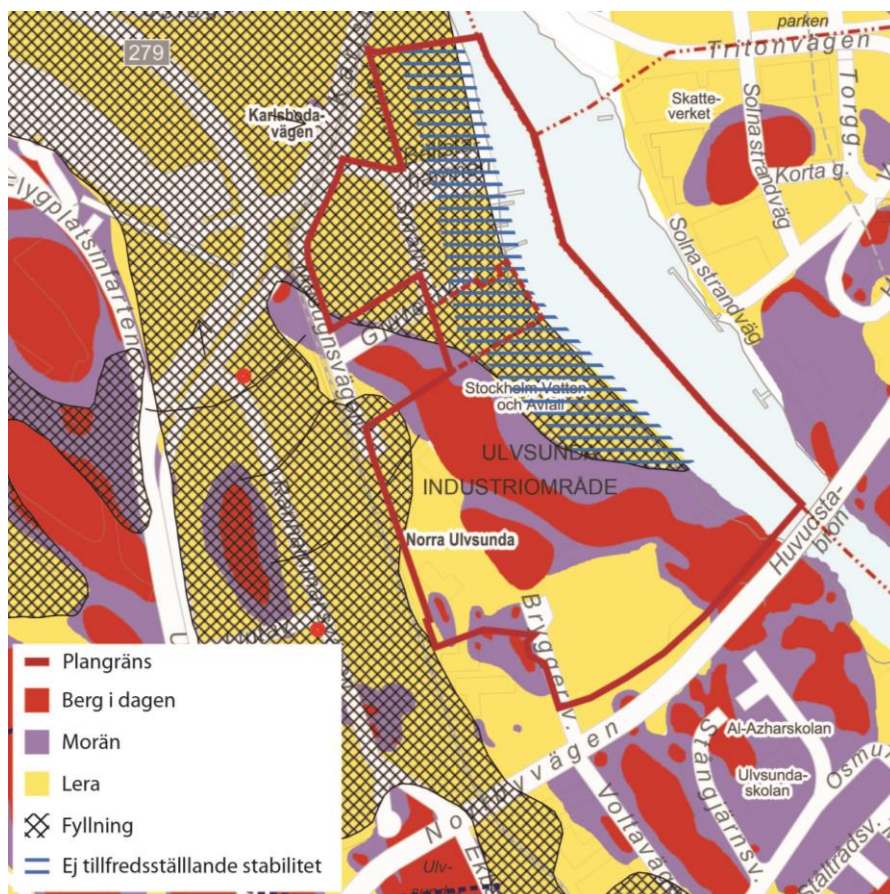


*Planmosaik. Markanvändningen i planområdet är i huvudsak J, industri (grå).*

### Geoteknik och stabilitet

Området bedöms vara geotekniskt känsligt både avseende sättningar och stabilitet. Inom planområdet förekommer berg i dagen som en sträng i nordväst-sydöstlig riktning. Stora delar av Pripps f.d. bryggeri bedöms ha stabila markförhållanden. I övrigt består stora delar av marken av lera och över den, utfyllnad av blandade massor av okänd kvalitet. Lerdjupen uppgår som mest till ca 20 m i anslutning till Bällstaviken.

Stora delar av planområdet längs Bällstaviken bedöms som ej tillfredsställande stabilt och stabiliteten inom planområdet är till stor del beroende av befintlig kajkonstruktions status. Kajen är i mycket dålig kondition och bedöms behöva ersättas med en ny kajkonstruktion. Grundläggningen bedöms i stora delar av planområdet vara en stor utmaning.



Byggnadsgeologiska karta med undersökningsområden, plangräns och del med ej tillfredsställande stabilitet inom planområdet inritade.

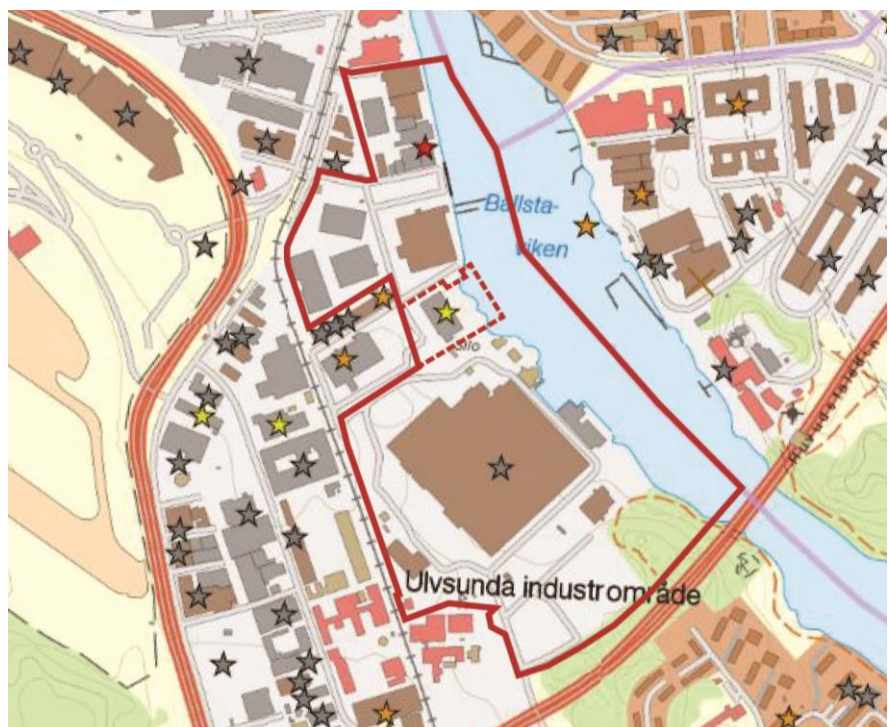
### Markföroreningar

Ulvsunda industriområde är ett av Stockholms mer intensiva verkstads- och tillverkningsindustriområden och har under längre tid varit hårt belastat av förorenande ämnen. Typiska verksamheter här omfattar eller har omfattat ytbehandling av metaller, färgtillverkning, träimpregnering och gjuteri.

Enligt ett flertal utförda utredningar kan höga halter av metaller förväntas i jorden och fyllnadsmassorna på flera ställen. Ett större antal potentiella punktkällor för halogenerade lösningsmedel har identifierats och det finns risk för spridning till planområdets centrala delar. Oljeföroreningar, tjära, lösningsmedel samt höga halter av bly och arsenik har påträffats vid provtagning.

Exploateringskontoret lät 2016 genomföra miljötekniska markundersökningar av jord och grundvatten inom fastigheterna Masugnen 1, Ulvsunda 1:14 och Gjutmästaren 3. Resultaten visar att förhöjda föroreningshalter förekommer frekvent i hela området. Föroreningarna utgörs främst av tungmetaller, PAH och oljeföroreningar.

Högst föroreningshalter har påträffats kring de före detta impregneringsanläggningarna inom fastigheten Masugnen 1. I grundvattenprov har rester av klorerade lösningsmedel påträffats. De föroreningshalter som förekommer inom området kan utgöra en risk för människor som vistas här, för markmiljön inom området samt för spridning av föroreningar till recipienten Bällstaviken. Generellt bedöms åtgärdsbehovet i området vara stort för att reducera hälsorisker och påverkan på miljön.



*Riskbedömningskarta, miljöföroreningar. Stjärna markerar risknivån för fastigheter med verksamhet som utgör risk för markförorening. Röd stjärna utgör mycket stor risk, orange stor risk, gul måttlig och grön liten risk. Grå ej riskklassad.*

### Befintlig bebyggelse

Bebyggelsen i Ulvsunda industriområde består huvudsakligen av låg industribeachbyggelse, med byggnader utplacerade på ett för respektive verksamhet bästa sätt. De olika verksamheterna har prioriterats före andra kriterier och byggnaderna har därmed fått en oregelbunden placering i förhållande till gatunätet och öppna ytor.

Hushöjderna är generellt lägre i den södra delen av Ulvsunda industriområde än i den norra. Den södra delen ligger inom inflygningsområdet för Bromma flygplats. Många av de nya byggnaderna på utfyllnadsområdet invid Bällstaviken är uppförda av enkla material, medan det äldre verksamhetsområdet väster om tvärbanan generellt är av mer varaktig karaktär.

Pripps f.d. bryggeri har en särskild status i området. Både högdelen med de två silos som står invid vattnet samt Pripps tidigare kontorsbyggnad är dominerande mot vattenfronten och bedöms ha stora kulturhistoriska och stadsbildsmässiga värden. Den storskaliga industri miljön samspelar med kraftverksmiljön på andra sidan Bällstaviken.

I närområdet runt Bällstaviken finns punkthus och lamellhus i 6-8 våningar i olika material, framför allt puts i vita och dova kulörer samt trä. Dessa bildar ett återkommande gavelmotiv mot Bällstaviken. De storskaliga kontorsbyggnaderna på Solnasidan har breda fronter mot Bällstaviken och är huvudsakligen byggda i tegel.



*Flygbild. Till vänster Huvudstabron och Pripps f.d. bryggeri. Högst uppe Bromma Blocks och Bromma flygplats.*



*Kulturhistorisk klassificering inom planområdet.*

#### Kulturhistoriska värden och klassificering

Ulvsunda industriområde är ett av Stockholms största verksamhetsområden nära innerstaden med verkstäder, kontor, lager, grossistföretag och stormarknader m.m. Bebyggelsen inom planområdet är uppförd mellan 1940-talet och 1980-talet. Byggnaderna vid Bällsta Hamn är i huvudsak uppförda under 1900-talets mitt.

Bebyggelsen i den södra delen av planområdet (Gjutmästaren 4-6) är uppförd mellan sent 1960-tal och tidigt 1970-tal. Dessutom finns lagerbyggnader, i form av stora tält strax intill hamnplanen, som är uppförda under sent 1900-tal. Den arkitektoniska och byggtekniska kvaliteten hos byggnaderna varierar inom området och inom respektive fastighet.

Merparten av bebyggelsen inom planområdet är klassad av Stads-  
muséet. Pripss f.d. bryggerianläggning (Gjutmästaren 6), ritad av Anders Berg arkitektkontor, har försetts med den högsta klassningen, blå. Anläggningen har ett synnerligen högt kulturhistoriskt värde motsvarande byggnadsminne.

Delar av bebyggelsen på Masugnen 1 samt Gjutmästaren 4 är grönklassad, vilket innebär att den är särskilt värdefull från historisk, kulturhistoriskt, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Övrig bebyggelse är gulklassad vilket innebär att den är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller har visst kulturhistoriskt värde.



*Pripps f.d. bryggeri från andra sidan Bällstaviken.*

### Pågående planering i närområdet

Strax norr om det kommande planområdet pågår ett detaljplanearbete omfattande fastigheterna Masugnen 5 och 7, i syfte att möjliggöra ca 320 nya lägenheter i flerbostadshus. Väster om Karlsbodavägen och norr om Gårdsfogdevägen pågår detaljplanearbete omfattande fastigheten Archimedes 1 och del av Mariehäll 1:10, i syfte att möjliggöra ca 770 lägenheter i ca 8+2 våningar höga flerbostadshus. I planen ingår även ett hus i 15–16 våningar i korsningen Gårdsfogdevägen/Karlsbodavägen. Delar av befintlig bebyggelse i planområdet har höga kulturhistoriska värden, bl.a. det s.k. ”Slottet”, en äldre industribyggnad från slutet av 1800-talet.



*Illustration från pågående planarbete Archimedes 1/Mariehäll 1:10. Vy från norr/Karlsbodavägen med bebyggelse i 8-9 våningar. (Bild :Brunnberg&Forshed)*

Planering för och till viss del genomförande av den utbyggda Tvärbanan, Kistagrenen pågår för sträckan som passerar Ulvsunda industriområde, Bromma Flygplats och Bromma Blocks. På andra sidan Bällstaviken i Sundbyberg planeras och färdigställs för närvarande flera nya flerbostadshus i upp till 8 våningar invid Bällstaviken.

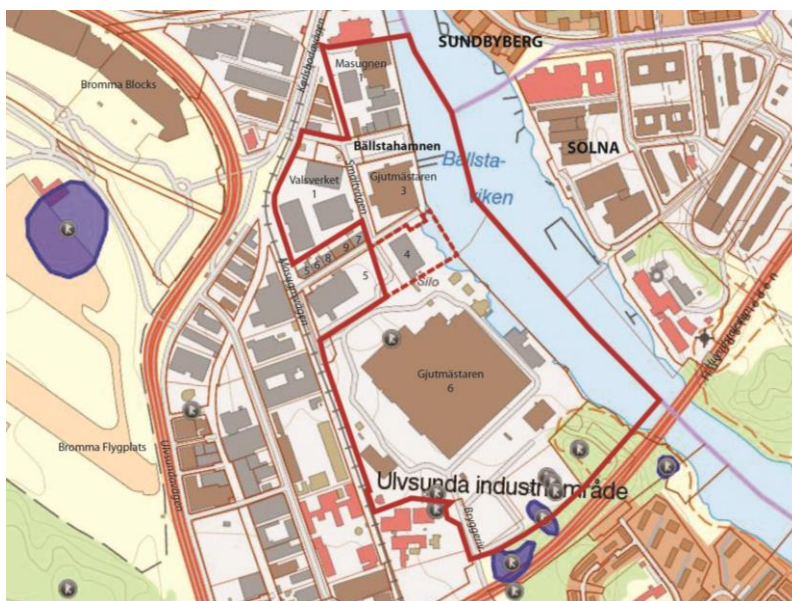
### Naturvärden

Det råder stor brist på grönområden och parker inom planområdet. Större naturområden och parker finns endast kring Huvudstabron. Landskapet utgörs av kuperad tallskogsterräng kring brofästet och ett större öppet parkområde med gräsmatta i söder. Naturen invid Huvudsta bro och Bällstaviken utgör s.k. ESBO-områden (ekologiskt särskilt betydelsefulla områden).

Vid Prippts f.d. kontorsbyggnad finns en bevarad trädgårdsanläggning från 1970-talet med en öppen gräsyta. På Gjutmästaren 6 finns även ett fornminnesområde med flera äldre ekar samt vissa trädplanteringar på parkeringen. I övrigt har endast en liten del av planområdet naturvärden, eftersom hela området från Masugnen 1 till Gjutmästaren 4 är hårdgjord kaj. Det förekommer ingen naturlig strand inom området. I viken finns idag ett stort antal verksamheter som kan utgöra störningsmoment för växt och djurliv. En inventering av Bällstavikens västra strand med översiktlig naturvärdesbedömning har genomförts, som visar på relativt få och vanliga arter av vattenvegetation.

### Fornminnen

Registrerade fornlämningar återfinns på höjderna i området. De låglänta delarna av området låg tidigare under vatten. Merparten av fornlämningarna består av gravar, men det finns också boplatsoområden. Fornlämningen i den låglänta terrängen, intill Prippts f.d. bryggeri, är övertäckt med jordmassor. Fornlämningarna i den södra delen av planområdet, utmed Norrbyvägen och Huvudstaleden, består i huvudsak av gravfält men här finns också en husgrund från historisk tid, troligen en del av Norrby gårds gårdsbildning. Fornminnena direkt söder om Prippts f.d. bryggeri består av en rund stensättning och en hög respektive boplat, varav de senare är undersökta och borttagna.

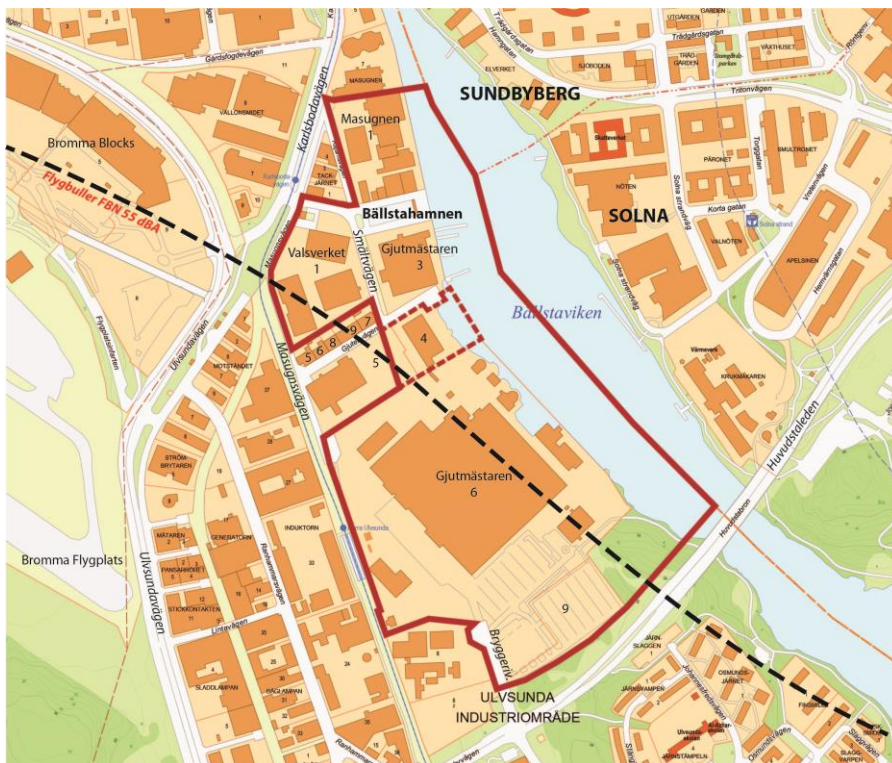


Fornminnen i och nära planområdet är markerade med lila samt grå cirklar.

## Buller

Planområdet är utsatt för flygbuller och markbuller från Bromma Flygplats, vägtrafikbuller från bl.a. Ulvsundavägen, Karlsbodavägen och Norrbyvägen/Huvudsta bro samt spårtrafikbuller från Tvärbanan.

Den sydvästra delen av planområdet ligger inom Bromma Flygplats influensområde för flygbuller, FBN 55 dBA, där man idag inte kan bygga bostäder.



*Flygbullergränsen FBN 55 dBA (streckad linje) begränsar bostadsbebyggelsen.*

## Risk

Ulvsundavägen är klassad som primärled för farligt gods och Norrbyvägen är klassad som sekundärled för farligt gods. Andra riskfaktorer i närområdet är kraftverket i Solna samt eventuellt enskilda verksamheter i industriområdet.

Tvärbanan, som löper väster om planområdet och är klassad som järnväg, kan utgöra risk för urspärning. Med tanke på att denna enbart trafikeras av persontåg med relativt låg hastighet kan ofta mindre skyddsavstånd accepteras om risknivån för aktuellt fall bedömts låg alternativt riskåtgärder genomförs. Spårnära bebyggelse och höga broar medför generellt en suicidrisk.

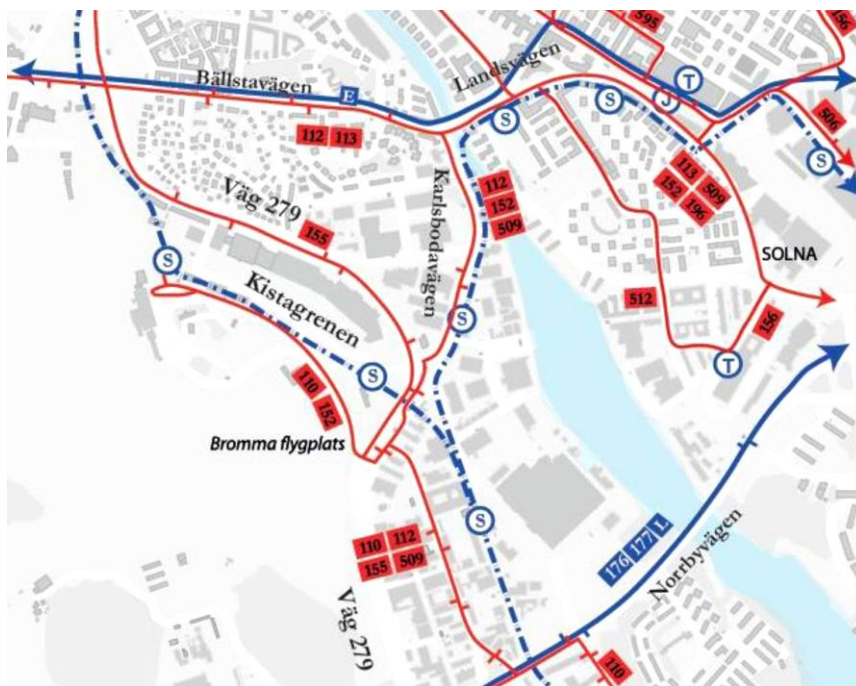
Stora delar av planområdet ligger låglänt och ingår i ett stort avrinningsområde omfattande en stor del av Bromma Flygplats samt Bromma-Riksby-området. Planeringen måste därför säkerställa hanteringen av stora mängder dagvatten.

Bällstaviken innebär en generell risk för översvämning vid stigande havsnivåer, vilket måste hanteras i planprocessen. Lägsta tillåtna grundläggningsnivå enligt Länsstyrelsen är +2,7 m.ö.h. Vissa undantag bedöms vara möjliga om lokala åtgärder som t.ex. vattentäta konstruktioner vidtas.

#### Kommunikationer

Kollektivtrafiken till planområdet är mycket god. Tvärbanans hållplatser Norra Ulvsunda och Karlsbodavägen ansluter direkt till planområdet. Bromma Flygplats station kommer att ligga endast på någon minuts restid med tvärbanan. På ca 600 m avstånd över Huvudsta bro finns närmaste tunnelbanestation, Solna Strand. I Sundbybergs centrum, nära tvärbanans stationer, finns både tunnelbane- samt pendeltågstation. Längs både Ranhammarsvägen och Norrbyvägen går flera busslinjer mellan Brommaplan samt Sundbyberg och Solna.

Gång- och cykelvägar inom finns längs Masugnsvägen/tvärbanan och Karlsbodavägen i nord-sydlig riktning. Tvärkopplingarna från området över tvärbanan och Ulvsundavägen är idag begränsade, men en ny gångbro planeras för närvarande mot Bromma Blocks.



Karta över områdets kollektivtrafiknät och hållplatser. S= tvärbanans hållplatser, T=tunnelbanestation, J=pendeltågstation, röda och blå siffror visar busshållplatser.

#### Kommersiell service

I närområdet saknas idag samhällsservice i fråga om kultur, skolor, idrott, vårdcentraler, bibliotek etc. Närmaste centrum finns i Sundbyberg samt på Stockholmssidan vid Brommaplan och Alvik. I närområdet finns ett större kommersiellt centrum i Bromma Blocks med mat- och sportaffärer samt ett köpcentrum för detaljhandel. På Bromma Blocks planeras även för att bygga ut med fler mataffärer, biografier etc. Sundbyberg har god kommersiell service.

## Planförslaget

### Förstudie

Under 2016-2017 har Stadsbyggnadskontoret tillsammans med Exploateringskontoret gjort en förstudie för att kartlägga utvecklingsområdets förutsättningar, analysera områdets tillgångar i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse samt sammanfatta de olika delarna i ett förslag till ny struktur för allmänna platser och kvartersmark. Slutsatsen är att området måste tillföras nya och omfattande ekosystemtjänster för att uppnå en ekologiskt och socialt hållbar miljö.

### Blandstad

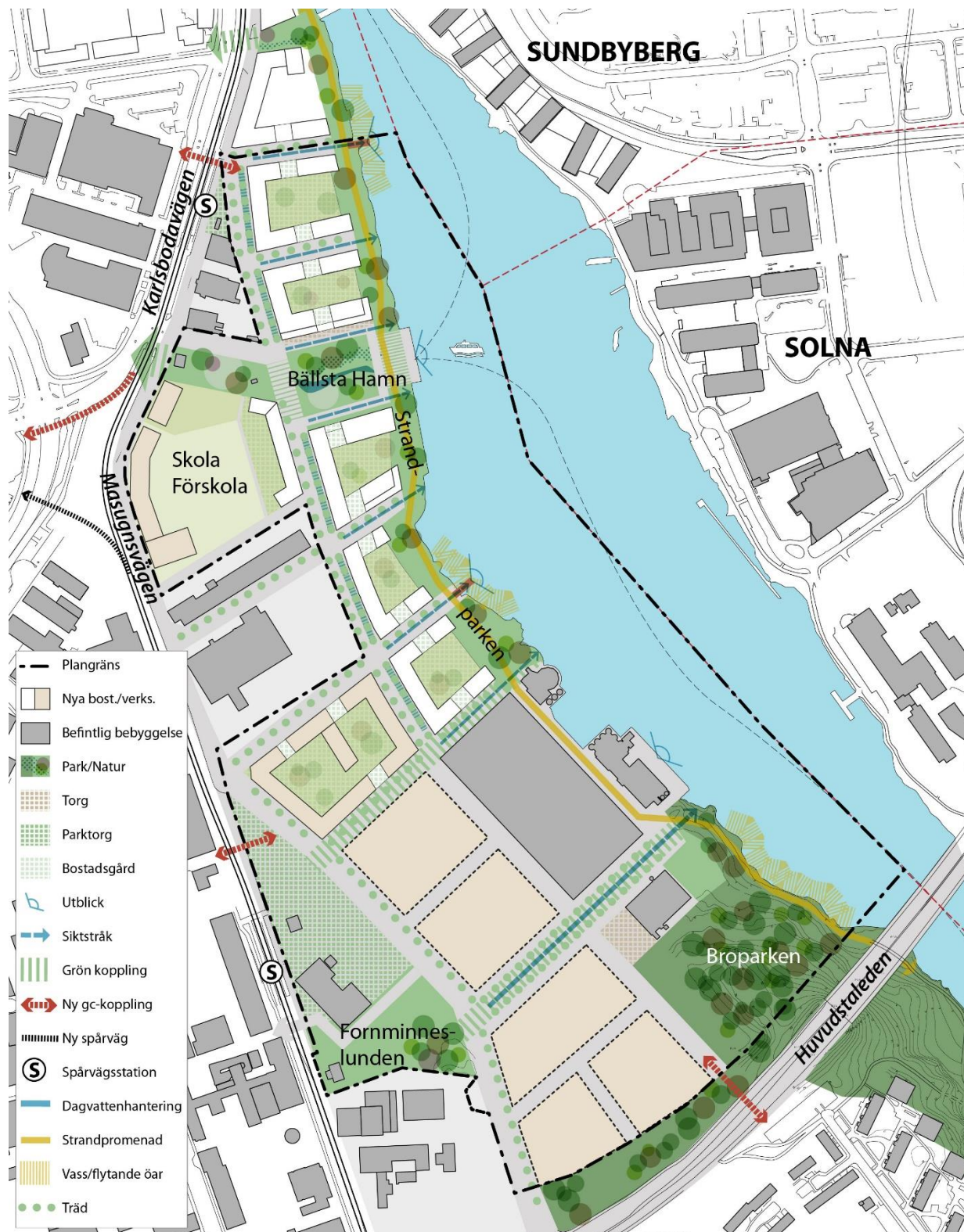
För att skapa den sammanhängande och levande stadsdel som eftersträvas samt för att hantera frågor som berör hela stadsdelen, krävs att stadsutvecklingen sker med ett tydligt helhetsperspektiv. Bällsta Hamnområdet avses utvecklas med vattennära bostadsbebyggelse av hög kvalitet, med goda offentliga miljöer, nya kopplingar till kringliggande stadsdelar samt ett varierat utbud av olika funktioner och service.

Målsättningen är att skapa en innerstadstät och blandad stadsdel, med ett varierat innehåll av funktioner som bidrar till att området upplevs befolkat, tryggt och händelserikt dygnet runt, året runt. Detta kräver en funktionsintegrerad bebyggelse med bostäder och en stor andel offentlig och kommersiell service i entréväningarna.

En framtida utveckling av området på och kring Bromma Flygplats kommer sannolikt att öka även detta områdes attraktivitet. De skiftande funktionerna kräver en dynamisk och flexibel miljö, där bostäder och verksamheter kan förändras över tid.

En ny bebyggelse, med uppskattningsvis ca 900-1200 nya bostäder, en ny grundskola F-9, ett flertal förskolor, flera nya parker och torg samt en strandpark närmast Bällstaviken föreslås i området.

Av den befintliga bebyggelsen föreslås delar av f.d. Pripps bryggeri på Gjutmästaren 6 bevaras som ett centrum för kultur och idrott, under förutsättning att framtida tagare finns. Kultur och idrott är en stor brist i hela Mariehäll och Ulvsunda idag. Resterande delar av fastigheten föreslås byggas med bostäder där så är möjligt, kontor och övriga verksamheter.



Illustrationsplan som visar föreslagen struktur. (Bild: Tengbom)



Principsektion längs Bällstaviken. Bebyggelsen trappar upp från Strandparken (6 vån) mot huvudgatan (8-10 vån).

Strukturen i förslaget bygger på en tydlig kvartersindelning. Kvarteren är slutna mot bullerkällorna vid Bromma Flygplats och Ulvsundavägen och öppnas ut mot strandparken. Strukturen gynnar ljusinsläpp med kvällssol och luftighet mot strandparken samt bidrar till siktlinjer mot vattenrummet. Kvarteren föreslås få öppningar i nord-sydlig riktning för att bidra till ljusinsläpp på gårdarna och siktlinjer mellan gård och gata.



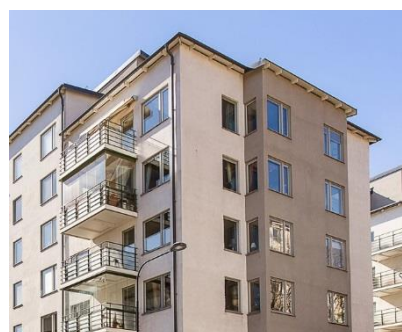
*Passager mellan lokalgata och bostadsgårdar bidrar till ljusinsläpp och siktlinjer.*

#### Bebyggelse/skala

Bebyggelseskalan mot Bällstaviken föreslås vara 6 våningar plus en indragen våning för att möta den relativt smala strandparken samt bebyggelseskalan på andra sidan Bällstaviken. Bebyggelsen bör brytas ned mot strandparken med byggnadsvolymer i 1-2 våningar. Vid strandparken bör gestaltningen ske med särskild omsorg.

Mot Smältvägen-Karlsbodavägen trappar bebyggelsen upp till en basskala på 8 våningar plus 1-2 indragen våning, vilket ansluter till omgivande bebyggelse vid Karlsbodavägen. Skalan längs Karlsbodavägen-Smältvägen kan kompletteras av högre byggnadsdelar på totalt 9-10 våningar för att markera viktiga platser som exempelvis kvartershörn samt skapa en rytm och djupverkan i stadssilhuetten.

För att minska den upplevda skalan från gatu- och parkrummen bör den översta våningen generellt dras in från fasadliv. Takterrasser kan komplettera bostadsgårdarna och skapa vistelsezoner med goda sollägen. Genom att taken och fasaderna ges olika djupverkan och uttryck skapas ett varierat taklandskap. Målsättningen är en variation i volymhantering och utformning inom givna ramar.



*Målsättningen är en variation i volymhantering och utformning inom givna ramar.*

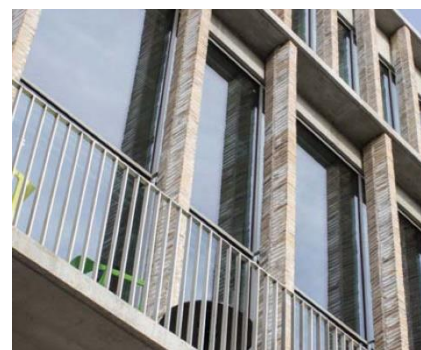
De underbyggda gårdarna mellan husen kommer sannolikt bli upphöjda för att klara lägsta grundläggningsnivå +2,7 m över stadens nollplan. Dessa bör terrasseras ned mot vattnet för att inte skapa massiva murar mot strandparken. Gränsen mellan gård och allmän platsmark är viktig att hantera för att skapa tydliga indelningar av allmänt och privat område.



*Gränsen mellan gård och allmän platsmark bör skapa tydliga zoner för allmänt och privat område.*

Våningshöjden i entréväningarna ska möjliggöra etablering av verksamheter och entréerna. Bottenvåningar och entréer bör även ges en avvikande gestaltning för att tydligt markera byggnadens sockel, entréer och deras samhörighet med gaturummet.

Balkonger och utkragande delar föreslås huvudsakligen placeras mot gård och i mindre utsträckning mot allmän plats, där de ska utformas så att de inte inkräktar på det offentliga rummet. Även balkonger och terrasser mot vattenrummet kräver en genomtänkt gestaltning p.g.a. det exponerade läget.



*Balkonger bör endast kraga ut sparsamt mot allmänna platser för att minska påverkan på det offentliga rummet och dess solljusförhållanden.*

## Allmänna platser

### *Gatustruktur*

Den nya strukturen förutsätter en omvandling av dagens stadsstruktur med nya gator och stråk. Den nya gatustrukturen föreslås få en tydlig hierarki, där Bryggerivägen-Smältvägen-Råjärnsvägen föreslås bli den huvudgata som kopplar samman områdets noder, d.v.s. Norra Ulvsunda hållplats med ett tänkt kultur- och idrottscentrum vid Pripps vidare mot Bällsta Hamns parktorg och Karlsbodavägens hållplats.

Huvudgatan avses bli ett grönt och identitetsbärande stråk med små platsbildningar och vistelsezoner på strategiska platser. Inslaget av grönska kommer även att få en viktig funktion som en del av områdets dagvattenhantering. Längs huvudgatan föreslås inslaget av kommersiella verksamheter vara stort. Entréväningarna ska ha en våningshöjd som medger verksamheter.

Tvärgatorna till huvudstråket föreslås få gröna kvaliteter med gatuträd och förgårdsmark för att skapa gröna entréer ner mot strandparken samt för att hantera dagvatten från fastigheterna. Förgårdsmarken ska även möjliggöra skärmtak och tillgängliga entréer i den svagt sluttande terrängen.



*Lokaler placeras längs huvudgatan och i attraktiva lägen mot allmänna platser, medan tvärgatorna ner mot vattnet utgör gröna entréer till strandparken.*

Målsättningen är även att minska barriärerna i området genom att planera för nya gång- och cykelkopplingar till och genom området, bl.a. genom verksamhetsområdet till Bromma-Riksby samt mot Johannesfred, Bromma Blocks och till Mariehäll.

P.g.a. det begränsade utrymmet längs Masugnsvägen saknas utrymme för gata med full standard för både bil- och cykeltrafik. Masugnsvägen föreslås därför omvandlas till huvudstråk för cykeltrafik. Även Smältvägen föreslås få skild cykelbana, medan lokalgatorna planeras för långsam blandtrafik med generösa gångytor.

### *Hållplatserna*

Tvärbanans hållplatser Karlsbodavägen och Norra Ulvsunda är viktiga målpunkter. Vid hållplatserna föreslås platsbildningar för att möjliggöra aktiva stadsrum och mötesplatser med en hög ambition för bebyggelsens utformning. Vid Norra Ulvsunda bör platsen även gestaltas i samklang med befintliga byggnader vid hållplatsen.

### *Bällsta Hamn*

En ny stadsdelspark planeras från korsningen Karlsbodavägen-Smältvägen ned mot Bällsta Hamn. Dagvattenhanteringen utgör en viktig förutsättning för gestaltningen av parken. Kajområdet vid Bällstaviken ska möjliggöra framtida angöring av pendelbåtar samt exempelvis restaurangbåtar. Målsättningen för Bällsta Hamn är att skapa en plats med höga rekreativa, ekologiska och upplevelsemässiga värden, där solläget och siktlinjerna mot vattnet tillvaratas.



*Bällsta Hamn ska utvecklas med gröna och rekreativa värden.*

### *Strandparken*

En strandpark föreslås längs Bällstaviken. Strandparken bör generellt ha en bredd om minst 20 m och utvecklas med utgångspunkt i de olika platsernas befintliga karaktär. Parken bör ta stöd i befintlig miljö, bl.a. som hårdgjord kaj vid Bällsta hamn och framför Gjutmästaren 6 (Pripps). Strandparken kompletterar den strandpromenad som idag löper runt Bällstaviken från Annedal vidare mot Hässelby.

Vid vattnet skapas nya sollägen och vistelseytor via längsgående bryggor, solbryggor och utsiktsplatser. Vattenförbättrande åtgärder i form av vattenvegetation och flytande öar i kombination med bryggor kan bidra med ekologiska och rekreativa värden. Träd längs stranden bevaras i största möjliga mån.



*Solbryggor och vattenförbättrande åtgärder kan bli aktuella längs Bällstavikens strand. Dessa åtgärder ska bidra till en upplevelserik miljö vid strandparken.*

### *Mindre parker och platsbildningar*

Eftersom bristen på parker, natur och andra kvalitativa allmänna platser är stor i Ulvsunda industriområde är det en stor utmaning att tillgodose dessa behov i kommande planarbete. Målsättningen är att eftersträva en tillräckligt god tillgång till olika slags gröna ytor, naturområden, parker och torg både på kvartersmark och allmän platsmark.



*Den befintliga skogen invid Huvudstabron kommer att utgöra en central stadsdelspark i området och är ett viktigt inslag av natur i den nya stadsdelen.*

### *Broparken och Prippts trädgård*

Parken öster om kontorsbyggnaden på Gjutmästaren 6 avses bevaras och utvecklas till en stadsdelspark. Denna har stora landskapsmässiga och även kulturhistoriska värden som en del av Norrby gårds och senare Prippts trädgårdsanläggning.

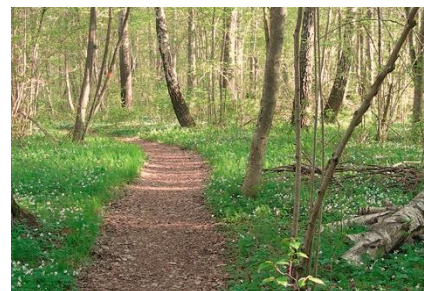
Denna park ansluter till skogsområdet intill Huvudsta bro, vilket är ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område med tallar och bergsknallar. Skogen ska bevaras som ett av stadsdelens större naturområden.



*Broparken ska kunna erbjuda lugna sittplatser och vattennära naturupplevelser.*

### *Fornminneslunden*

Vid Gjutmästaren 6 finns en synlig fornlämning i form av en stensättning. En tillräckligt stor, grön skyddszon, en fornminneslund, i form av en kvarterspark föreslås som inramning för denna. På denna plats växer även ett flertal ekar, vilka avses skyddas och bevaras.



*Fornminnesplatsen kan bli en naturskön ekbacke med meditativa värden.*

### Skolor och förskolor

Mariehäll har underskott på skolplatser och planerade nya bostäder i Mariehäll och Bällsta Hamn medför att sammanlagt 1800 skolplatser bedöms behövas i dessa områden. För att täcka en del av detta behov planeras inom planområdet för en F-9 skola, med ett elevantal på 900 elever.

Ett avtal har träffats mellan staden och fastighetsägarna till Valsverket 10 och Gjutmästaren 6, del 2. Staden, genom S.t Erik Markutveckling, förvärvar Valsverket 10 inför kommande stadsutveckling bl.a. för att bygga en grundskola. Gjutmästaren 6, del 2 samt angränsande fastighet Gjutmästaren 8, som ligger i de mer bullerstörda delarna, bebyggs med lätt industri. Avtalet är bl.a. villkorat av kommunfullmäktiges godkännande i oktober 2017 samt av att de tillstånd som krävs för uppförande av ny byggnad på Gjutmästaren 8 erhålls senast första kvartalet 2018.

På fastigheten Valsverket 10 föreslås en skola, en förskola och bostäder. Skolbyggnad, idrottshall och eventuell förskola placeras på fastighetens västra sida för att skärma skolgården från markbuller från Bromma Flygplats och trafikbuller från Ulvsundavägen. En skolbyggnad i fler än tre våningar kan komma att prövas för att frigöra så stor yta som möjligt till skolgård samt för att fungera som bullerskärm för skolgården och bakomliggande bebyggelse.

### Sociala värden, trygghet och jämställdhet

Den fysiska planeringen ska öka tryggheten i området, då en befolkad stadsmiljö med hög entréethet och fönster mot gatan ger närvaro på de allmänna platserna. Målsättningen är att skapa goda förutsättningar för samspel och möten, genom olika typer av platsbildningar med olika skala och innehåll. Platser ska utformas utifrån olika åldersgrupper och med såväl kvinnors och mäns behov i åtanke och hänsyn ska tas till mikroklimatet.

## Planförslagets konsekvenser

### Markförhållanden

Planförslaget innebär att marken i de delar av planområdet som består av förorenade utfyllningsmassor med en uppbyggd, numera söndervittrad kaj behöver ersättas med en ny kajkonstruktion. Undersökningar visar att både marken och byggnaderna även innehåller höga halter av miljöföroreningar, varför marken kommer att behöva saneras.

På grund av dagvattenproblematiken och översvämningens risker kommer de nya gatornas höjdsättning att förändras. Av dessa anledningar kommer industribebyggelsen på denna del av planområdet inte att kunna bevaras.

### Kulturmiljö

Merparten av den befintliga gul- och grönklassade bebyggelsen längs Bällstaviken, norr om Pripps f.d. bryggeribyggnad på fastigheten Gjutmästaren 6, måste rivas för att åtgärda situationen med bristande stabilitet. Delar av bebyggelsen på fastigheten Gjutmästaren 6 som är blåklassad av Stadsmuseet avses bevaras och inrymma verksamheter, medan andra delar rivs för att ge plats åt ny bebyggelse.

Konsekvenserna på den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen blir stor då stora delar av befintlig bebyggelse rivs eller då relationen till stads- och landskapsbild ändras. Ambitionen i planarbetet är att delar av den mest värdefulla befintliga bebyggelsen ska bevaras och utgöra ett tydligt avläsbart historiskt inslag i den nya stadsdelen.

Att konsekvenserna för befintlig bebyggelse av industrikaraktär förändras i stor utsträckning när ett verksamhetsområde utvecklas till en stadsdel med innerstadskaraktär bedömer kontoret som ofrånkomligt.

### Stadsbild

Den huvudsakligt låga industribebyggelsen har idag en otydlig struktur med odefinierade gaturum som platsvis breder ut sig i större parkerings- och angöringsytor. Områdets nuvarande uppbyggnad kommer att ersättas med en ny struktur, som innebär en tät stadsbebyggelse med nya, tydligt definierade stadsgator med en synlig inbördes hierarki.

Smältvägens sträckning hålls huvudsakligen kvar, förlängs till Pripps f.d. industribyggnad och binds samman med Bryggerivägen. De mindre tvärgatorna riktas mot Bällstaviken och bildar gröna entréer mot strandpromenaden. Den nya gatustrukturen kommer att innebära flera kopplingar för både bilar och gc-trafikanter genom området. Synliggörandet av de olika målpunkterna kommer även att medföra ökade siktlinjer och orienterbarhet i och genom området.

Den tidigare industriverksamheten kommer att ersättas med bostadshus med verksamheter och service i gatuplan samt nya parker och torg. Prippts tidigare industribyggnad på Gjutmästaren 6 planeras att utvecklas till ett centrum för kultur och idrott, under förutsättningen att funktionerna kan säkerställas, kompletterat bl.a. med kontor, service och bostäder där så är möjligt.

På Valsverket 10 planeras för en grundskola för F-9. Skolgården ligger i ett bullerutsatt läge. Storleken på skolgården är viktig för inlärning, utveckling och fysisk hälsa, men är beroende av hela skoltomtens storlek och dess utformning, skolbyggnadens volymer och placering samt skolgårdens förhållande till omkringliggande bebyggelse. En barnkonsekvensanalys kommer att behöva tas fram under planarbetet med särskilt fokus på en bullerskyddad samt jämställd skolgård.

Den nya grönstrukturen med planterade gator och huvudsakligen gröna parker och torg innebär att området, som idag huvudsakligen är hårdgjort kommer att få en lummigare karaktär med många nya rekreations och vistelseytor. Sammantaget innebär detta att områdets funktioner utökas och en blandad stadsbebyggelse möjliggörs.

Den idag relativt låga skalan på de olika byggnaderna inom planområdet ersätts av en generellt högre skala. Den nya bebyggelseskalan invid Bällstaviken, som är anpassad till strandpromenadens utbredning och dess gavlar bedöms samspela bättre med bebyggelsens skala på andra sidan Bällstaviken. De storskaliga äldre industribyggnaderna på Gjutmästaren 6 (Prippts) som avses bevaras kommer att utgöra ett värdefullt inslag även i den nya stadsbilden som bidrar till ett spännande möte mellan gammalt och nytt samt till läsbarhet av stadens årsringar.

Sammantaget kommer stadsbilden att ändras och påverkas i stor utsträckning. Den föreslagna bebyggelsen kommer att bli synlig på långt och håll och bilda en ny stadsfront mot Bällstaviken och Sundbyberg, men också västerut om de äldre delarna av Ulvsunda industriområde. På sikt bedöms bebyggelsen utgöra en sammanhängande del i den nya, framväxande stadsdelen.

#### Markföroreningar, strandskydd och buller

En preliminär miljökonsekvensanalys har visat att föroreningssituationen generellt är sådan att det är stor risk för påverkan på miljö och hälsa. De provtagningar som utförts visar på höga halter av föroreningar spridda över hela de undersökta områdena. Särskilt behöver situationen för klorerade lösningsmedel klarläggas tidigt i planeringen. Dessa har komplicerad spridningsbild, är hälsofarliga och är svåra att sanera.

Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att detaljplanens genomförande kan medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen samt miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras avseende bl.a. markföroreningar och vattenverksamhet. Avgränsning av MKB kommer att ske inledningsvis i planarbetet och arbetet med miljöbedömningen kommer att ske parallellt med planarbetet.

Om de markföroreningar som den tidigare industriverksamheten lämnat efter sig åtgärdas på rätt sätt, så att hälsorisker undviks och spridning av föroreningar till Bällstaviken upphör, kommer utvecklingen av Bällsta hamn att medföra en betydande förbättring med stora positiva konsekvenser för miljön.

Ett genomförande av planen kommer sannolikt även att förbättra förutsättningarna för växt- och djurlivet om ändamålsenlig anpassning av planen sker. För att säkerställa detta måste risk för spridning av föroreningar under byggtiden beaktas. Gaturummen och parkerna kommer ha stor betydelse för dagvattenhanteringen, men också för möjligheterna att hantera översvämning vid höga flöden.

Strandskydd inträder längs hela det aktuella planområdet vid Bällstaviken vid ny planläggning. Aktuellt landområde, som mestadels består av hårdgjorda ytor och som inte har några högre värden kopplat till natur eller rekreation, bedöms ha tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Vid åtgärder i vatten krävs vattendom.

Områdets bullersituation med både trafikbuller från Ulvsundaleden och markbuller från Bromma flygplats innebär att både strukturen och merparten av bebyggelsen behöver utformas med utgångspunkt från detta, bl.a med bullerdämpad sida för att klara gränsvärdena i trafikbullerförordningen och riktvärdena för verksamhetsbuller.

De miljöfrågor som har betydelse för förslaget kommer utredas under processen och beskrivas i planbeskrivningen. Miljöfrågorna bedöms huvudsakligen vara:

- Markförhållanden och grundläggning
- Skredrisk
- Mark- och flygbuller från Bromma flygplats
- Spår- och trafikbuller inklusive vibrationer
- Risk för störningar från verksamheter
- Höjdsättning och översvänningsrisk från Bällstaviken
- Dagvatten- och skyfallshanteringen inklusive kvalitetshöjande åtgärder för vatten
- Vibrationsrisk p.g.a. lera i undergrunden
- Gröna värden och ekosystemtjänster
- Störningar under byggtiden
- Strandskydd
- Konsekvenser på stadsbild
- Konsekvenser på kulturhistoriskt värdefulla miljöer/byggnader.

### **Planprocess**

Detaljplanen föreslås genomföras med utökat förfarande. Planen bedöms ha betydande miljöpåverkan avseende främst vattenverksamhet och markföroreningar.

Ett flertal utredningar och fortsatta studier behöver genomföras inför samråd. Fortsatta studier av strukturplanen samt studier av skala, funktioner och utformning av de publika rummen, gatorna, bebyggelsevolymerna och gårdsrum samt framtagandet av utvecklade stadsbyggnadsprinciper för de olika kvarteren kommer att genomföras som grund för samrådsförslaget.

En del av området planeras markanvisas innan planarbete påbörjas. Eventuellt kommer en uppdelning i flera detaljplaner att göras, beroende på de olika områdenas miljömässiga och tidsmässiga förutsättningar.

### **Tidplan**

Start-PM	Q4 2017
Samråd	Q1 2019
Granskning	Q1 2020
Antagande	Q3 2020

## **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Stadsbyggnadskontorets samlade bedömning är att förslaget bidrar positivt i omvandlingen av Ulvsunda industriområde och samtidigt ger ett viktigt tillskott på bostäder i denna del av staden. Förslagets struktur med halvöppna kvarter mot Bällstaviken och strandparken med en tät rygg mot Smältvägen bidrar till en sluten front mot bullerkällorna vid Bromma Flygplats och Ulvsundavägen samt bidrar till en stadsmässig bebyggelse med stark närvaro av vatten och grönska vid stranden.

Förslagets täthet är hög och bidrar med ca 900-1200 lägenheter. Eftersom bristen på parker, natur och andra kvalitativa allmänna platser är stor är det en utmaning att tillgodose dessa behov i kommande planarbete. Dagvattenhanteringen i planområdet är en viktig fråga och gator, torg och parker i området kommer att behöva utformas med utgångspunkt från detta. Hög täthet och höga ambitioner gällande dagvattenhanteringen förutsätter att stor omsorg läggs på utformning av de allmänna platserna.

Planering och genomförande av en ny stadsdel här innebär en stor utmaning avseende hantering av markföroreningar, dagvattenhantering, översvämningsrisk m.m. Omhändertagandet av områdets dagvatten kan samtidigt bli ett synligt och positivt inslag i stadsbilden som även bidrar till biologisk mångfald och trivsamma vistelsezoner i den täta staden.

Mariehäll har underskott på skolplatser och planerade nya bostäder i Mariehäll och Bällsta Hamn medför att sammanlagt 1800 skolplatser bedöms behövas i dessa områden. En förutsättning för aktuell detaljplan är därför att detta behov kan tillgodoses i en F-9 skola för ca 900 elever inom planområdet.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

**SLUT**