

## **Granskningsutlåtande**

### **Detaljplan för fastigheten Betongblandaren 14 m.fl. i stadsdelen Mariehäll i Stockholm, Dp 2011- 03967**

#### **Innehåll**

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>1</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>2</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	2
Granskning.....	2
<b>Synpunkter inkomna under granskning .....</b>	<b>2</b>
Remissinstanser .....	3
Sakägare enligt fastighetsförteckningen.....	6
Övriga.....	18
<b>Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts .....</b>	<b>19</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets ställningstagande .....</b>	<b>20</b>
<b>Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande .....</b>	<b>23</b>

#### **Sammanfattning**

Planen syftar till att möjliggöra att två befintliga hus rivs och ersätts med ca 214 nya lägenheter i fem tvärställda flerfamiljshus på fyra våningar vid Tegelbergsvägen samt en vinkelbyggnad i sju till åtta våningar, innehållande studentbostäder. Parkeringen föreslås anläggas i garage inom kvarteret Betongblandaren 14.

Planförslaget skickades ut för granskning 2015-12-16 – 2016-02-10. Under granskningen har 11 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller ett fåtal bostäders utsatthet för hög trafikbuller. Merparten av sakägare och berörda boende som framfört synpunkter önskar att man ser över bebyggelsens höjd,

#### **Stadsbyggnadskontoret**

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

volym, struktur och utformning samt exploateringsgrad. Några motsätter sig planförslaget helt eller delvis med anledning av borttagande av naturmark, försämrad utsikt, ökad insyn, hög exploatering, försämrad parkeringssituation i området.

Kontoret bedömer att inkomna synpunkter från sakägare, boende och allmänhet, i stort sett redan kommit in under samrådet då synpunkterna hanterades inför granskningen. Inkomna synpunkter föranleder inga ändringar av planförslaget

Kontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden anta förslaget till detaljplan.

## **Bakgrund**

### **Förslagets syfte och huvuddrag**

Detaljplanen syftar till att möjliggöra rivning av befintliga byggnader och ersätta de med fem fristående tvärställda flerfamiljshus i fyra våningar som en övergång mellan den storskaliga kontorsbebyggelsen och den småskaliga villabebyggelsen. Förslaget innehåller också en vinklad byggnad i 7-8 våningar för studentlägenheter om max ca 26 kvadratmeter mot kontorsbebyggelsen. Bebyggelsen mot Tegelbergsvägen placeras med gavlar mot gatan, där entréerna också placeras, så att bebyggelsen i huvudsak får en öst-västlig riktning. Den nya bebyggelsen föreslås omfatta ca 214 lägenheter varav 159 studentbostäder i vinkelbyggnaden.

### **Granskning**

Aktuell detaljplan har skickats ut för granskning under perioden 2015-12-16 – 2016-02-10. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Övriga informerades genom annons i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet 2015-12-16. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### **Synpunkter inkomna under granskning**

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkom under granskningen. Yttrandena i sin helhet finns att ta del av i planakten.

## Remissinstanser

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsens framför att, på nuvarande underlag, kan Länsstyrelsen inte bedöma om en acceptabel ljudmiljö kan säkerställas i det aktuella planförslaget. För att inte riskera en överprövning och ett upphävande av detaljplanen med stöd av 11 kap. PBL behöver staden redovisa att riktvärdet 55 dB(A) kan innehållas i enkelsidiga lägenheter i hus E, F och G innan planen förs vidare till antagande.

Länsstyrelsen anser även att planbestämmelserna angående riskreducerande åtgärder behöver förtydligas och kompletteras för att planförslaget ska kunna godtas.

### *Riksintresset för Luftfarten*

#### *Bromma Stockholm Airport*

Länsstyrelsen anser att planbeskrivningen behöver kompletteras med ett resonemang kring hur detaljplaneförslaget påverkar riksintresset, inklusive eventuell påverkan på CNS-utrustning.

Planförslaget medger byggnader med en totalhöjd som överskrider 20 meter. Höga byggnader kan påverka flygplatsens funktion och tekniska system. Luftfartsverket ska därför ges tillfälle att yttra sig över alla ärenden avseende objekt över 20 meters höjd, även inom sammanhållen bebyggelse. Länsstyrelsen vill påminna om att detaljplaneförslagets eventuella påverkan på riksintresset för luftfarten, inklusive påverkan på CNS-utrustning, måste vara utredd innan planen förs fram till antagande.

### *Hälsa och säkerhet*

#### *Risker med farligt gods*

Planområdet berörs av risker till följd av transporter av farligt gods på Ulvsundavägen söder om planområdet. Planförslaget medger nya bostadshus närmare leden än läget för befintlig bebyggelse. Både individrisk och samhällsrisk har visats vara höga i den riskanalys som utgör underlag till planen. Länsstyrelsen vill poängtera vikten av att 25 meterszonen närmast Ulvsundavägen hålls bebyggelsefri. Vi anser även att det behövs en planbestämmelse om att detta område ska utformas så att det förhindrar stadigvarande vistelse.

På plankartan finns planbestämmelser gällande ventilation, utrymning och fasad.

Länsstyrelsen ser svårigheter i hur planbestämmelsen med lydelsen "Utrymningsvägar ska läggas bort från riskkällan inom 50 meter" skall kunna uppfyllas. Detta eftersom det i byggnadskroppen närmast Ulvsundavägen planeras studentbostäder med utgång enbart mot en loftgång vänd mot vägen.

Länsstyrelsen anser även att bestämmelser gällande fasad bör ändras då benämningen ”helt brandsäker” inte kan anses möjlig att uppfylla. Planbestämmelsen bör istället formuleras: ”Fasad inom 30 m från Ulvsundavägens närmaste väggkant ska utföras som obrännbar i brandteknisk klass minst EI 30”.

### ***Buller***

Innan planen förs vidare för antagande behöver staden klargöra att hus F, G och delvis hus E klarar riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå enligt regeringens proposition 1996/97:53. Det bör också klargöras att planbestämmelser under rubriken ”Trafikbuller” gäller även studentbostäder. Vidare bör plankarta och bestämmelser ses över så att planen inte hindrar att trafikbuller, inklusive flygbuller kan skärmas lokalt vid uteplats om behov finns. Länsstyrelsen anser dessutom att en trafikprognos för år 2030 ska ligga till grund för bullerberäkningarna istället för de trafikflöden som uppmättes för ca tio år sedan.

Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) som trädde i kraft den 1 juni 2015 gäller endast för planärenden påbörjade efter den 1 januari 2015 och är därför inte tillämplig på denna detaljplan. Eftersom planarbetet inleddes före 2015 gäller regeringens proposition 1996/97:5 3 i detta ärende.

Om planförslaget förs vidare till antagande utan bearbetning från bullersynpunkt kan Länsstyrelsen komma att pröva stadens antagandebeslut och då även upphäva det enligt 11 kap. 11 § PBL.

### **Luftfartsverket**

Fastigheterna ligger inom skyddsområdet för LFVs radarstation i Bällsta där begränsningar i byggnadshöjd råder enligt ICAO DOC 015. LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen förutsatt att ingen punkt på byggnaderna, påbyggnader som master, torn, hisschakt och ventilation inkluderat, blir högre än 54 meter över havets medelvattennivå.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Vidare framför LFV att konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser inte har analyserat, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

### **Rikshintresset för Luftfarten**

*Planhandlingarna kompletteras med ett resonemang kring detaljplaneförslagets påverkan på rikshintresset samt eventuell påverkan på CNS-utrustning.*

### **Hälsa och säkerhet**

*Planbestämmelserna beträffande risk och säkerhet kommer dels kompletteras dels omformuleras i enlighet med Länsstyrelsens rekommendationer.*

### **Buller**

*Trafikmängden på Ulvsundavägen för prognosår 2040 anses ligga lägre än nuläget, trafikmätning från 2014 visar på 27 800, skillnaden medför ökad ekvivalent ljudnivå med 1,5 dBA för enkelsidiga södervända lägenheter i hus E så att ljudnivå vid fasad blir högst 62 dBA. För att sänka ljudnivå vid fönster till högst 55 dBA respektive högst 70 dBA maximal ljudnivå nattetid utanför minst hälften av bostadsrummen förses södervända bostäder i punkthusen med balkonger med delvis inglasning till max 75%.*

*För hus F beräknas ekvivalent ljudnivå vid fasad till som högst 60 dBA. För Hus G beräknas ekvivalent ljudnivå vid fasad till som högst 67 dBA. Bostäderna i Hus G utförs som ettor om högst 35 m<sup>2</sup> och har tillgång till ljuddämpad sida med högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå för dygn respektive 70 dBA maximal ljudnivå nattetid.*

### **Flygbuller**

*Planområdet ligger utanför influensområde för flygbuller FBN 55 dB(A) enligt rikshintressepreciseringen för Bromma flygplats, men innanför influensområdet för markbuller med ekvivalent ljudnivå på 50 – 60 dB(A).*

*Ekvivalent ljudnivå från flygtrafik ligger under 55 dBA och sannolikt även under 50 dBA vid Betongblandaren.*

*Swedavias markbullerberäkningar visar att värst utsatta bostadsfasad får 54 dBA kvällstid för beräkning av utfall 2015 och 57 dBA vid beräkning av prognosår 2038. Värde att notera att beräkningarna avser medvind från alla källor till mottagare, ett fall som ej kan uppstå i praktiken då bullerkällorna är utspridda över ett 2 km stort område. Uppskattningsvis innebär det att faktiskt årsmedelvärde kan vara upp till 3 dB lägre i varje punkt på grund av varierande vindriktning. Dessutom kan generellt konstateras att infallet av markbuller mot bostäderna sker från samma riktning som trafikbuller varför genomgående lägenheter får en skyddad sida både från trafikbuller och markbuller.*

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad  
Befintliga fastigheterna är anslutna till gasnätet. Denna servis måste kopplas bort innan rivning av befintlig byggnation. Arbetet med gasförande ledning får endast utföras av ledningsägaren Gasnätet Stockholm AB. Möjlighet finns för nyproduktionen att ansluta till gasnätet för eventuella hushållsspisar samt restauranger.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Kontoret noterar yttrandet*

### Sakägare enligt fastighetsförteckningen

#### Några boende

Skriver att i det reviderade förslaget har våra tidigare synpunkter när det gäller placering av punkthusen på Fullblodet 9 delvis beaktats, medan vår främsta invändning mot detaljplanen avsåg antal våningsplan i byggnaderna på båda fastigheterna, som med ett undantag är helt omgivna av småhusbebyggelse om två plan. Vi fokuserar på antalet våningsplan därför att på den latitud Stockholm ligger ger höga byggnader en omfattande skuggbildning på relativt långa avstånd

och att kombinera trädgårdstomtar med höghus är helt fel. I Stockholm används ofta New york som referens vid stadsplanering utan den minsta tanke på att den staden ligger på samma latitud som Barcelona/Madrid, med helt annan solhöjd och skuggbildning. Det går helt enkelt inte att bygga högt i Stockholm med bibehållen livskvalitet för invånarna.

1. Det är inte lämpligt koppla planområdet till storskaliga Annedal och Ulvsunda industriområde eftersom området framför allt är omgivet av småskalig villabebyggelsen med tvåvåningshus.
2. I det nu aktuella förslaget har byggnaden om 3 våningsplan på Fullblodet 9 ersatts med tre korta men högre, tvärställda hus om fyra våningsplan. Trots en förbättrad placering sedan det ursprungliga förslaget skuggar/mörklägger byggnaderna grannfastigheterna (Fullblodet 34-40). Vi vidhåller att byggnaderna på Fullblodet 9 ska begränsas till tre våningsplan. De tvärställda husens utsträckning österut ska inte heller överskrida de nuvarande, såvida inte antal våningsplan reduceras ytterligare.
3. De föreslagna byggnaderna på Betongblandaren 14 närmast Tegelbergsvägen resp. Adolfsbergsvägen bör inte överskrida 3 resp. 4 våningar eftersom en nertrappning mot villa- och radhusbebyggelsen väster- och norrut bör eftersträvas. Även om kontorsbyggnaden på den närmsta fastigheten i öster, Betongblandaren 12, har fem våningsplan (plus valmat tak), så har kontorsfastigheterna längre österut längs Adolfsbergsvägen ända till Archimedesvägen byggnader med endast 2-4 plan.
4. De solstudier i underlaget som redovisar skuggbildning under nuvarande förhållande är inte korrekta.



Uppskattad/fingerad höjd på befintliga träd, har överdrivit den verkliga skuggbildningen. Dessutom skuggar inte lövträd på vår och höst och ej heller är trädsugga jämförbar med skugga från hus.

#### Boende

Det är mycket positivt att man tagit hänsyn till synpunkter som förts fram i samrådet och anpassat de tvärställda flerfamiljshusen till omgivande bebyggelse i sin utformning och placering.

Vi hoppas att det fortsatta arbetet med planen bedrivs i samma anda, och att detta görs till ett föregångsexempel på hur förtätning kan genomföras på ett bra sätt så att alla blir nöjda.

Vi ser några kvarstående problem, men också många möjligheter att samtidigt lösa dem, förtäta och åtgärda annat som boende i Mariehäll uppfattar som problem.

Mariehäll är den stadsdel i Bromma, eller kanske t om i Stockholm, som förtätas mest. Längs Bällstavägen har träd och grönytor fått ge plats åt ny bebyggelse. Mot bakgrund av det, och Stockholm stads löfte att ersätta fällda träd och grönytor med nya, är det rimligt att inom ramarna för denna plan, eller som ett nödvändigt komplement till den, se över användandet av gemensam mark.

I kvarter Fullblodet får de nya husen inte bli högre än de befintliga för att passa in. Ett önskemål är också att burspråken mot söder utförs i annat material än plåt, t ex puts eller trä. Lindarna skattas högt av oss i området. Mariehäll har brist på daghems- och skollokaler. Här finns en stor möjlighet att lösa flera problem samtidigt. Ersätt det övre, eller nordligaste, huset i kvarter Fullblodet med ett mindre i samma stil. Gör hela huset, eller de nedre våningarna till daghems- eller förskolelokaler. Behåll lindarna och utforma samtidigt gården så att den kan nyttjas både av daghem, boende och till plantering av nya träd.

Kvarter Betongblandaren är bullerstört. Att kringgå det med ett regelverk som tillåter mer buller i små lägenheter är inte hållbart. Genomfartstrafiken på Tegelbergs- och Adolfsbergsvägen är betydande, framförallt morgon och kväll. Tung trafik som negligerar rådande förbud förekommer ofta. Trafiken begränsar rörligheten för barn och äldre och medför skadliga markvibrationer. Det är inte trovärdigt att 28 P-platser kommer att räcka till 214 lägenheter. Redan idag innebär förtätning och Bromma flygplats att det är ont om P-platser på lokalgatorna. Mariehäll får inte bli en stadsdel med enbart korttidsboende. Det behövs fler större lägenheter för barnfamiljer, där de boende bor kvar i området en längre tid. Även här finns möjligheter att lösa flera problem samtidigt. Färre lägenheter ger mindre behov av P-platser. Kan den gamla banvallen utnyttjas till en kombination av P-hus och bullerskydd och på så sätt komma hela området till nytta? Om inte,

ersätt befintligt plank för insynsskydd, med en bullervall som dämpar bullret. Skulle man kunna parkera på krönet av en sådan? Kan Tegelbergs- och Adolfsbergsvägen byggas om från raka breda gator som inbjuder till genomfartstrafik och fortkörning, till gröna gator som rymmer P-platser och träd, och där det är krångligt att köra igenom med bil? Kan rent av gatorna byggas så de tillåter gående och lek? Så att de kan nyttjas av områdets barn och ungdomar, så som gator gjorde innan de blev bilisternas revir.

När Mariehäll förtätas är det ett rimligt krav att utveckla de gemensamma ytorna. Det kan göras så att befintliga problem kan lösas. Samtidigt kan stadens visioner om hållbarhet, ersättande av träd, promenadstad och cykelvision realiseras. Exploatören kan dra nytta av det och bör vara med och dela notan. I längden blir kostnaden samtligas vinst.

### Boende

Framför att i samband med plansamrådet 2012 inkom vi med yttrande till stadsbyggnadskontoret beträffande det planförslag som presenterades. Den då föreslagna planen är dock helt annorlunda än det nya planförslag som är ute på granskning. Samrådsförslaget innebar rivning av två grönklassade 40-talshus och uppförande av nya huskroppar omfattande totalt 110 lägenheter, d.v.s. mer än en fördubbling av antalet bostäder på samma markyta. Av samrådsredogörelsen framgår att merparten av yttrandena är negativa till planförslaget då en förtätningsgrad med 110 lägenheter var för hög.

Granskningsförslaget som nu presenteras och bemöts i detta yttrande är i alla väsentliga delar väsensskilt från det ursprungliga, tyvärr i negativ bemärkelse. I utformandet av det nya planförslaget har man överhuvudtaget inte beaktat de synpunkter som sakägare och övriga inkommit med 2012 beträffande det ursprungliga förslaget. Man har valt att helt förbise dessa yttranden och istället utarbetat ett från grunden förändrat förslag med en förtätningsgrad som nu nått en ofattbar nivå - en femfaldig ökning av antalet lägenheter på samma begränsade markyta!

Även det nya förslaget utgår ifrån att man som tidigare avser riva två kulturhistoriskt värdefulla grönklassade 40-talsbyggnader inrymmande totalt 42 lägenheter. Den stora skillnaden är man i den nya planen föreslår uppförande av byggnader inrymmande inte mindre än 214 nya lägenheter, motsvarande en femfaldig förtätningsgrad. Specifikt avses 159 studentlägenheter (1 rok), 55 mindre lägenheter (2-3 rok), parkeringshus under mark för 25 bilar, samt 346 cykelparkeringsplatser (varav 192 inomhus).

Förslaget är utan överdrift både orimligt och hänsynslöst och kommer att medföra stor negativ inverkan och olägenhet för oss boende i området, men även för framtida boende. Vi motsätter oss med eftertryck det nya planförslaget i sin helhet.



För vår egen del medför förslaget stor negativ påverkan, främst på grund av:

- Ett höghus på 7-8 våningar planeras endast 10 m från vår trädgårdshäck, vilket kommer att medföra en rad olägenheter; bl.a. betydande överskuggning av vår fastighet och trädgård, och inskränkning av integritet då höghuset kommer att resa sig högt över vår tvåplansvilla och trädgård.
- Den redan problematiska parkering- och trafiksituationen i området kommer att förvärras betydligt med ökad osäkerhet för våra barn, t.ex. när de ska gå till skolan; men även sämre luftkvalité och ökat slitage på lokalgator.
- Mariehälls småskaliga villastadskaraktär förfulas av en byggnad som tveklöst för tankarna till miljonprogrammet.
- Vi känner även oro över att ingen noggrann konsekvensanalys redovisats beträffande risk för skador på närliggande fastigheter i samband med markberedning och nybyggnation.

Nedan redogörs i detalj för de problem som det nya planförslaget de facto kommer att innebära för oss boende i Mariehäll. Vi talar inte enbart i egen sak, utan vill även värna Mariehäll som en viktig del av Brommas historia. Det är vår förhoppning att ansvariga exploatörer (Stockholms hem och Stockholms stad) tar till sig våra synpunkter denna gång så att gamla Mariehäll och dess unika karaktär kan bevaras, och utvecklas till en attraktiv del av den framtida Promenadstaden Stockholm

Specifika problem med det nya planförslaget

***1. Bristande hänsyn tagen till närliggande småhus, med betoning på vår fastighet:***

Vår fastighet den som mest markant påverkas av det nya förslaget vad gäller negativ påfrestning genom ökad insyn, skuggning, samt till byggperioden hörande olägenheter som buller, markpåfrestning m.m. Enligt planförslaget uppförs inom Betongblandaren 14 ett höghus i miljonprogramstil på 7-8 våningar i korsningen Gårdsfogdevägen/Tegelbergsvägen. Avståndet blir endast 10 m mellan höghusets gavel och vår trädgårdshäck. Höghuset kommer att sträcka sig skyhögt över vår tvåplansvilla och trädgård och med insyn och skuggning som följd. Dessutom bryter byggnaden brutalt mot den småskaliga villabebyggelsen.

Valet att placera två tvärställda fyra våningshus vid gatulinje bidrar ytterligare till att skapa en "offensiv" front mot Tegelbergsvägens villor.

***2. Ljussförhållanden***

Skuggningen av befintliga småhusfastigheter längs Tegelbergsvägen är betydligt mer omfattande i det nya förslaget jämfört med samrådsförslaget. Den påtagligt ökade

skuggningseffekten är ett resultat av den 7-8 våningar höga vinkelbyggnaden som planeras parallellt med Gårdsfogdevägen/Ulvsundavägen. Vi anser att den ökade skuggningen av vår och våra grannars villaträdgårdar är helt Oacceptabel.

### **3. Parkeringssituation**

I planförslaget föreslås en femfaldig förtätning från nuvarande 42 till 214 lägenheter, samt 25 parkeringsplatser under mark. Eftersom Tegelbergsvägen är en smal lokalgata upptar plogbilar, sopbilar och övriga arbetsfordon större bredden av vägen i anspråk när arbete utförs. Gatubreddens på Tegelbergsvägen medger således inte den föreslagna expansionen då de nya byggnaderna i Betongblandaren 14 föreslås ligga dikt an mot trottoaren istället för några meter in från trottoaren vilket är fallet för nuvarande 40-talsbyggnad.

Som komplement till de 25 parkeringsplatserna i garage står i planbeskrivningen att det finns dessutom möjlighet till parkering på lokalgatorna. Detta är inte sant och påståendet visar tydligt hur dålig kännedom exploatören har om området. Redan idag fungerar bl.a. Gårdsfogdevägen från nr. 22 och västerut som parkering för boende i området som inte bor i småhusfastighet, men även som gratis långtidsparkering för personer som flyger på Bromma. En liknande "överansträngd" situation föreligger på Mariehälls övriga lokalgator. Det finns med andra ord mycket begränsade parkeringsmöjligheter på lokalgatorna, och med 214 nya hushåll kommer situationen att bli ohållbar. Vidare är handikapp parkeringsplatser längs Tegelbergsvägen inte möjligt då denna väg måste hållas framkomlig för plog och sopbilar som redan nu har svårt att få plats. I förslaget planeras inga parkeringsplatser för studentbostäderna, vilket vid första anblick kan tyckas rimligt med tanke på att de flesta studenter cyklar, men vid närmare eftertanke utgör ett problem då man inte kan utesluta att vissa studenter är i behov av bil, åtminstone tillfälligt. Antalet hushåll med behov av bil blir således svårt att uppskatta.

### **4. Trafiksituation**

Sedan planförslaget var på samråd 2012 har mycket hänt i Mariehäll. Flygtrafiken på Bromma har ökat och med den även de boendes upplevda bullerstörningar från mark och luft. Vidare har trafiken på Ulvsundavägen ökat, främst p.g.a. expansionen av Bromma Handelsområde men även den ökade kapaciteten på Bromma flygplats. Bullerrapporten visar också tydligt de extrema bullernivåer som boende längs Gårdsfogdevägen utsätts för.

En ytterligare påtaglig försämring av den upplevda boendesituationen utgörs av den ökade biltrafiken på Tegelbergsvägen och omgivande gator som skett under senare

år. Detta är till stor del en följd av färdigställandet av Annedal. Kombinationen av hög projekteringsnivå med stort antal nya boende i Annedal, samt frånvaro av nya hållbara väglösningar har lett till kraftigt ökad biltrafik längs Bällstavägen, framför allt i riktning mot Sundbyberg. En populär åtgärd i rusningstrafik för att slippa bilköer på Bällstavägen är för bilburna från väster och norr om Mariehäll att ta genvägen nedför Tegelsbergsvägen och vidare mot Ulvsundavägen via Tegelsbergsvägen-Adolfsbergsvägen eller Tegelsbergsvägen-Gårdsfogdevägen. Detta gäller även arbetsfordon utan uppdrag i Mariehäll (t.ex. budfirmor, hantverksfordon m.fl.).

Under den gångna fyraårsperioden har således de boende i området fått utstå en alltjämt ökande påfrestning från buller och avgaser härrörande från kraftig expansion på Bromma flygplats och ökad biltrafik på Ulvsundavägen samt lokalgator i Mariehäll. Villastadens små gator är varken tillräckligt dimensionerade eller hållbara för den nuvarande trafiknivån. Vidare är det bristfälliga bullerplank som avgränsat mot Ulvsundavägen undermåligt.

Med hänsyn tagen till det bekymmersamma trafik- och bullerläge som nu råder, framförallt längs de lokalgator som berörs av planförslaget (Tegelsbergsvägen och Gårdsfogdevägen) kommer föreslagen exploatering att skapa en ohållbart hög trafikpåfrestning på området. Att öka antalet lägenheter från 42 till 214 på en liten markyta leder till en betydande ökning av buller, utsläpp, parkeringsproblem samt slitage på redan hårt ansatta gator i villastaden. Detta kommer även att medföra olägenheter för de som flyttar in i de nya fastigheterna. Betonas bör att vi här avser olägenheter utöver redan befintliga negativa faktorer orsakade av områdets geografiska närhet till flyget och Ulvsundavägen, samt otillräckligt dimensionerande gatunät. Man har inte tagit hänsyn till denna problematik i det nya planförslaget.

### **5. Marksituation**

på Tegelsbergsvägen i riktning mot Gårdsfogdevägen sker idag intensiv genomfartstrafik från områden väst och norr om Mariehäll, främst under morgonens och eftermiddagens rusningstrafik vilket orsakar att vår villafastighet vibrerar och skakar i samband med trafik på Tegelsbergsvägen och Ulvsundavägen.

Lermarken i området är känslig. Ett flertal småhusägare har haft marksättningar till följd av markarbeten i närliggande områden. Vissa har varit tvungna att påla sina hus, vilket i vissa fall inte varit tillräckligt för att motverka yttre påverkan. Under byggprojektet förväntas att sprängningsarbeten och annan markberedning orsaka betydande påfrestningar på närliggande fastigheter, vilket i värsta fall leder till skador på egendom.

Vidare kommer en drastisk ökning av byggtrafik på Tegelbergsvägen, Gårdsfogdevägen och Adolfsbergsvägen att ytterligare belasta mark och villabebyggelse längs de berörda gatorna.

#### **6. Bristande hänsyn tagen till Villastadens unika karaktär**

De fastigheter som planförslaget avser ingår i den äldre delen av Mariehäll som historiskt omnämns Bällsta Villastad.

Att riva grönklassade 40-talsbyggnader för att ge rum åt höghus på 7-8 våningar i miljonprogramstil är en katastrof för området och dess boende och medför ett oacceptabelt ingrepp i områdesbilden,

Det står att läsa i startpromemorian att målet med planförslaget är att bygga bostäder med hög kvalitet i uttrycksfull och samtida arkitektur med utgångspunkt från områdets kulturhistoriskt värdefulla miljö. Hur kan man föreslå rivning av en grönklassad byggnad för att bygga ett 7-8 våningar högt huskomplex i miljonprogramsstil inrymmande 159 studentlägenheter endast ett fåtal meter från en funkisvilla och påstå att detta är att ha områdets kulturhistoriskt värdefulla miljö som utgångspunkt?!

Vidare bör man akta sig för att upprepa de misstag som gjordes med Annedal. Annedal byggdes främst för barnfamiljer, men flertalet inflyttade barnfamiljer insåg snart att utlovade förskola- och skolplatser inte skulle realiseras. Många barnfamiljer väljer därför att lämna Annedal, vilket är ett misslyckande med tanke på att området byggdes med "barnen i fokus".

Den föreslagna överexploateringen av Fullblodet 9 och Betongblandaren 14 inom gamla f.d. Bällsta Villastad löper stor risk att skapa problem och olägenheter för både gamla och nya boende, och på sikt medföra avflyttning på grund av en försämrad boendemiljö.

När Annedal projekterades fanns inte många befintliga byggnader att ta hänsyn till. Man kunde därför planera en helt ny stadsdel med genomtänkt och spännande arkitektonisk variation där lägre och högre byggnader samspelar och ger liv åt stadsbilden. Annedal är ett förhållandevis lyckat exempel på nydanande arkitektur och spännande boendemiljö. Men projektet var möjligt för att området kunde planeras från grunden.

I det aktuella planförslaget avser man att förtäta de tämligen begränsade markytorna på ett sätt som är helt oförenligt med nuvarande områdesbild i gamla Mariehäll. Bland annat motiverar man det 7-8 våningar höga vinkelhöghuset som en godtagbar upptrappning mot bakomliggande industribyggnad, men detta är inte ett hållbart argument utan framstår mer som ett steg mot uppfyllelse av regeringens plan på ett nytt svenskt miljonprogram omfattande 700 000 nya bostäder till 2025.

Vi accepterar inte att Mariehäll, och då särskilt gamla f.d. Bällsta Villastad, blir ett nytt Annedal. eller ännu värre, ett framtida miljonprogramsområde! Området är bebyggt med småskalig, varierad bebyggelse helt väsensskild från den oexploaterade yta som gav rum åt Annedal. Mariehälls villastad med sin varierade bebyggelse och bevarade trädgårdskaraktär erbjuder gröna upplevelser. Då omkringliggande fastigheter mestadels består av 1- och 2-plansvillor bör endast mycket måttlig förtätning accepteras. Ett godtagbart och seriöst planförslag måste harmoniera med befintlig närliggande trädgårdsstadsbebyggelse, vilket inte är fallet med det nya förslaget. Istället för att ännu en gång våldföra sig på Mariehäll bör man ta tillvara områdets unika karaktär och värna oss boende då vi är en viktig del av ett framgångsrikt genomförande av "Promenadstaden".

### **7. Vision 2030**

I "Vision 2030 — Ett Stockholm i världsklass" förordas en unik kombination av storstadens puls och naturens lugn, och tre teman betonas särskilt: *"Stockholm ska vara en mångsidig stad som är rik på upplevelse"* *Stockholm ska vara en innovativ och växande stad.* *Stockholm ska vara en stad för medborgarna".*

Vi Mariehällsbor är väl medborgare i staden? Varför tar man inte hänsyn till vår röst? Många boende har redan i yttranden över samrådsförslaget bidragit med många bra synpunkter, vilka ignorerats. Vem är Stockholm till för om inte för oss som bor, arbetar och lever här?

Ett av stadens mål är att *"Stockholmslandskapets karaktärsdrag och Stockholms gröna kulturvärden ska förvaltas"*. Bland de strategier som rekommenderas är skapandet av "Stockholmsstråk", dvs. välskötta, karaktärsfulla "gröna samband" längs promenadstråk som även inrymmer andra (populära) funktioner. Alla exploateringsprojekt ska i enlighet med denna vision ta hänsyn till grönytefaktorn.

När man nu föreslår rivning av de kulturhistoriskt värdefulla grönklassade 40-talshusen som ligger harmoniskt inbäddade i ett av Brommas historiska områden (f.d. Bällsta Villastad) borde just grönytefaktorn särskilt beaktas när man planerar nya bostadshus. Det nya planförslaget går dock i motsatt riktning och visar med all önskvärd tydlighet att man inte anser att Mariehäll är en viktig del i ett framtida blomstrande Stockholm, utan snarare en bit livlös markyta där man utan vidare betänkligheter kan idka överexploatering i miljonprogramsanda.

Överexploatering och oaktsamhet riskerar att leda till avflyttning och i förlängningen leda till att ännu ett omtyckt och strategiskt placerat bostadsområde i Stockholm gradvis utvecklas till ett utanförskapsområde och Stockholm behöver sannerligen inte fler av dessa!

Det är därför av största vikt att nya områden, samt förtätningsprojekt av den typ som föreslås här, är noga genomtänkta för att bevara variation och trivsel i området. Mariehäll är de facto ett väldigt bra exempel på lyckad blandning av småhus och flerfamiljshus med rik variation både med avseende på bebyggelse och invånare. Trädgårdsstadens unika karaktär har under åren kunnat bevaras, och åtnjuts och uppskattas alltså inte bara av småhusägare utan av samtliga boende.

Istället för att som förslaget ger vid handen blockera alla möjligheter att skapa gröna sammanhängande ytor i Mariehäll genom att uppföra höghus på just den punkt som avgränsar området med villaträdgårdar från det kala industriområdet i öst, bör man på ett innovativt sätt utnyttja närheten till de gröna oaserna som de omgivande småhusfastigheterna utgör och ta det som startpunkt för ett grönt promenadstråk från Tegelbergsvägen längs Gårdsfogdevägen för att sammanbinda den gamla trädgårdsstaden med de nya bostads- och rekreationsområden som på sikt kan skapas genom gradvis utfasning av Mariehälls och Ulvsundas gamla industriområden. Problematiken med frånvaro av grönyteområden i Mariehäll har redan påtalats i flera pågående planärenden (t.ex. Vanderbergh 9 och Archimedes 1).

Avslutningsvis kan konstateras att det nya planförslaget för Fullblodet och Betongblandaren andas desperation och avsaknad av innovation och långsiktigt tänkande. Dessutom är förslaget dåligt upplinjerat med både Parkstadskonceptet och Vision 2030. Ur visions- och innovationssynpunkt kan, och bör, mer göras för att tillmötesgå stadsdelens och dess boendes (gamla som nya) behov av en god boendemiljö, harmoniserande bebyggelse och tillgång till gröna upplevelser.

Med sådan hänsyn tagen bevaras den samexistens mellan olika samhällsgrupper som idag utgör en viktig och unik aspekt av gamla Mariehäll. Ett enkelt sätt att motverka segregation och nya utanförskapsområden är de facto att bevara unika, mångfacetterade bostadsområden där människor med olika tjock plånbok har råd att bo och också trivs i. Att uppföra höghus mitt i en villastad leder i förlängningen till att vissa grupper flyttar ut, vilket på sikt utarmar mångfalden och lägger grunden till nya utanförskapsområden.

Med hänvisning till samtliga ovanstående argument vilka tydliggör den negativa påverkan som förslaget innebär för oss i synnerhet, och för området i stort, avstyrker vi med eftertryck förslaget till detaljplan i dess nuvarande utförande. Förslaget är ett förvånansvärt brutalt och hänsynslöst övergrepp mot oss redan boende i området, och mot Mariehälls historia.

Som alternativ föreslås följande konstruktiva förslag:



1. I första hand yrkar vi på renovering av de befintliga grönklassade 40-talshusen som redan smälter in väl i Mariehälls blandade lågmälda bebyggelse men är i behov av genomgående upprustning både ut- och invändigt. Inom ramen för renovering bör även utomhusmiljön beaktas. Det bör planeras för ett grönt område inom tomtgränsen i korsningen Gårdsfogdevägen/Tegelbergsvägen för att på så sätt skapa en grön punkt som sammanlänkar till gröna villaträdgårdar västerut längs Gårdsfogdevägen. Detta för att i enlighet med "Den gröna Promenadstaden" möjliggöra ett framtida grönt stråk från Mariehälls villaområde längs Gårdsfogdevägen med anslutning till Karlsbodavägen och Ulvsunda, vilka är kommande projekteringsområden för "Parkplan Bromma".

En sådan åtgärd skulle även syfta till att bryta upp den skarpa gräns som i dag går mellan villabebyggelse och nuvarande industriområde och på så sätt även lägga grunden för känslan av ett spännande och väl integrerat bostadsområde även i framtiden. Att som i den nu föreslagna planen för Betongblandaren uppföra ett 7-8 våningar högt hus som likt en mur reser sig mot det grönskande villaområdet försvårar påtagligt en framtida harmonisk anknytning till, och integrering av, nya bostadshus öster om Betongblandaren.

I "Parkplan Bromma" påtalas den nuvarande bristen på gröna punkter i Mariehäll och man konstaterar att de grönytor som finns är relativt små och utspridda samt i vissa fall starkt bullerstörda. Förutom behovet av större stadsdelsparker påtalas man behovet av "gröna korridorer". Vi föreslår därför att man redan nu i detta tidiga skede skapar förutsättningar för en framtida "grön korridor" längs Gårdsfogdevägen ned till Karlsbodavägen med början vid korsningen Gårdsfogdevägen/Tegelbergsvägen. Ett grönt hörn tillhörande Betongblandaren 14 i korsningen Gårdsfogdevägen/Tegelbergsvägen skulle på ett fördelaktigt sätt anknyta nyplanterad grönska till raden av gröna villaträdgårdar längs Gårdsfogdevägen och samtidigt möjliggöra en framtida förlängning av ett "grönt stråk" längs Gårdsfogdevägen i takt med att industriområdet omdanas till bostadsområde.

2. I andra hand föreslår vi att planförslaget omarbetas drastiskt. Nedanstående förslag är mycket rimligt då tomten som ska bebyggas är liten och placerad inom den del som utgörs av gamla Bällsta Villastad med låg bebyggelse och direkt intilliggande villor:
  - Maximal förtätningsgrad med en faktor 2, dvs. nya huskroppar som kan inrymma max 84 lägenheter mot

dagens 42. En högre förtätningsgrad är inte rimlig med tanke på den begränsade markytan som förslaget avser samt det problematiska buller och trafikläget i området.

- Vinkelhögghuset på 7-8 våningar är oacceptabelt och bör helt avlägsnas från planförslaget.
- Vi förordar fem tvärställda huskroppar mot Tegelbergsvägen med högst 2-3 våningar för att möta och smälta ihop med villastadens bebyggelse.
- Huskropparna utformas på ett för området attraktivt sätt och har valmat tak.
- Vi ser en möjlighet till ett sjätte tvärställt tvåvåningshus där höghus planerats i det nuvarande planförslaget.
- Ur bullersynpunkt vore dock ett bättre alternativ att uppföra en avskärmande bullerskärm i attraktivt utförande parallellt med Gårdsfogdevägen där man skapar möjlighet för en "grön korridor" på utsidan av "skärmen", och anlägger en grön park/ trivselyta för boende på insidan som kompletterar gröna punkter mellan huskropparna. Skärm samt trädplantering skulle syfta till att sänka bullerexponering av de nya husen samt erbjuda grön upplevelse med ökad trivsel för de boende.
- Möjlighet till en avlång huskropp på högst fyra våningar som ligger parallellt med, och möter, den bakomliggande industribyggnaden. Huset bör inrymma lägenheter med varierande storlek och innovativt utförande med ett för området passande uttryck.
- Den föreslagna placeringen av husen mot Tegelbergsvägen är godtagbar då den minimerar insyn över gatan från bägge håll, men ytterligare innovativa lösningar för att värna känslan av integritet och trygghet kan säkert behövas.
- Samtliga huskroppar bör inhysa lägenheter av varierande storlek för att bevara den rika variation av hushåll som utmärker området Mariehäll som i dag kännetecknas av en blandning av ensamstående, sammanboende och familjer i byggnader med olika utformning, allt från småhus till mindre flerbostadshus.
- Garage under mark med plats för en bil per större lägenhet (dvs. 3, 4, 5 rok) samt cyklar.

### Boende

Det nya förslaget är bättre än det ursprungliga förslaget men fortfarande är det för storskaligt. Man borde ta större hänsyn till närheten till den småskaliga villabebyggelsen i stället för att koppla planområdet till Annedal och Ulvsunda industriområde. Låt kontorsbyggnaden på Betongblandaren 12 vara gränsen mot industriområdet söder om Adolfsbergsvägen och det planerade storskaliga bostadsområdet i kv Archimedes.

Den sju-åtta våningar höga vinkelbyggnaden bör utgå. Istället borde man lägga till ett tvärställt hus och förlänga de tvärställda fyravåningshusen på Betongblandaren 14. Det är positivt att det byggs hyresrätter och studentlägenheter men det bör vara en större spridning på lägenhetsstorlekarna för att få fler permanentboende och mildra karaktären av kategori- och genomgångsbostäder. Det är sannolikt för få parkeringsplatser.

Gatuparkering utnyttjas i hög grad av dem som arbetspendlar till Mariehäll. Barriären Ulvsundavägen och själva handelsområdet, som vänder ryggen mot Mariehäll, gör att det är långt och obekvämt att komma dit utan bil.

Stadsmuseets gröna klassificering verkar inte ha någon som helst betydelse för detaljplaneringen. Det här är det sjätte fallet i Mariehäll där man helt eller delvis river kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader. I det här fallet borde det ha gjorts en lika noggrann byggnadsantikvarisk utredning som fort ex Alphyddan 11.

#### Boende

Anför att befintliga hus inte borde rivas. Dessa fastigheter är de sjätte k-märkta hus som rivs i Mariehäll. Både Skönhetsrådet och Stadsmuseet har motsagt sig rivningen.

Föreslagen bebyggelse ser bra ut men bör flyttas in längre på tomten så att man bevarar träden (lindarna och lönnarna). Det just de stora träden som kan bidra till bättre miljö. Alla fastigheter i Mariehäll är indragna på tomterna.

Minska avgaserna från flyget och Ulvsundaleden.

På andra sidan Bällstavägen finns en stor ek som om den skadas finns böter på 1 miljon. Här träden borde värderas på samma sätt.

Planerade bostäder innehåller alldeles för få stora lägenheter. Vill man inte få in barnfamiljer? Det skapas ingen bra miljö.

Jättehuset innehållande 159 studentbostäder är alldeles för stort. Hur kan man tänka tanken att klämma in ett stort hus. Ska de i gatuhuset ha en betongvägg som utsikt? Samma sak gäller husen på andra sidan Tegelbergsvägen. Det handlar väl inte bara om en bostad, det måste finnas en bra utemiljö också, t.ex. Annedal har fina utegårdar med lekplatser och ytor att vara på.

Det verkar att Mariehäll ska stå för all nybyggnation i Stockholm. Det 7-8 våningar höga huset kan inte byggas i den utformning det har nu. Det är för högt, för långt och för fult. Ingen del av huset får byggas mot Tegelbergsvägen. Visa hänsyn till dem som redan bor i området. Det höga huset kan ersättas med ytterligare ett gatuhus i fyra våningar. Gällande stadsplaner för Mariehäll tillåter inte hus

högre än 2-3 våningar. Rätta er efter befintliga byggnader. Vi vill inte bli ett nytt Annedal.

Till bebyggelsen planeras 28 p-platser. Var ska resten parkera? Våra gator är redan fulla av dem som arbetar i området.

#### Flera boende

Anför att de inte kan acceptera de ändringar som presenteras i det senaste förslaget. Av förslaget framgår att de nya byggnaderna i Fullblodet 9 kommer att få en nockhöjd som överstiger den idag befintliga byggnadens nockhöjd med 4 meter. Vidare kommer, i vartfall, det tredje punkthuset att placeras närmare tomtgränsen mot Fullblodet 38 jämfört med befintlig byggnad.

Detta kommer att innebära följande för fastigheterna Fullblodet 38, 39, 40 samt 19.

- minskat sol och ljusinsläpp
- avsevärt minskat antal soltimmar
- försämrad boende miljö såväl utom som inomhus
- värdeminskning på fastigheterna

Vi ställer oss frågande till riktigheten i den solanalys som presenteras i underlaget då den endast redovisar förhållandena under två av årets dagar. Vår uppfattning är att byggnation enligt senaste förslag kommer att inverka på ett negativt sätt med bortfall av ett stort antal soltimmar för såväl de närmaste fastigheterna som de längre bort belägna med adress Cronströmsväg under stora delar av året.

Vi föreslår följande ändringar:

- att de nya punkthusen inte placeras närmare tomtgränsen mot Fullblodet 38 än nuvarande bebyggelse
- att höjden på ny bebyggelse inte överstiger befintligt byggnads totala höjd.

Detta för att minimera påverkan på den yttre och inre boendemiljön för fastighetsägarna med familjer i det angränsande radhusområdet. Vi vill även uttrycka vår oro för en ökad motorfordonstrafik i området och påpeka att området redan idag lider brist på parkeringsplatser.

#### Boende

Anför att föreslagen bebyggelse är alldeles för höga och passar inte in i villaområdet, och skymmer omkringliggande låg bebyggelse. Mitt förslag är att bygga ett radhusområde i samma stil, som det radhusområde som gränsar till Fullblodet 9 eller att bygga friliggande villor. Vederbörande vill dessutom överklaga ett eventuellt beslut att anta planen.

#### Övriga

Förening Mariehäll

Anför att det reviderade planförslaget har beaktat Föreningen Mariehälls synpunkter när det gäller placering och gestaltning av punkthusen dock anser att stadens krav på hög exploatering har drivits för långt i det här fallet. Stadsdelen Mariehäll har hittills bidragit till Stockholms bostadsmål med mer än 5 000 lägenheter utan att det följts upp med motsvarande offentlig service.

Det råder t. ex stor brist på förskoleplatser och elevplatser i skolan. Barriärer och gångavstånd från planområdet till kommersiell service och kollektivtrafik bidrar knappast till att minska behovet av bil och därmed parkeringsplatser.

- Det är helt fel att koppla planområdet till Annedal och Ulvsunda industriområde i stället för att ta större hänsyn till närheten till den småskaliga villabebyggelsen. Låt kontorsbyggnaden på Betongblandaren 12 vara gränsen mot industriområdet söder om Adolfsbergsvägen och det planerade storskaliga bostadsområdet i kv Archimedes.
- Den långa delen av den sju-åtta våningar höga vinkelbyggnaden bör utgå. Den är för stor i förhållande till den tillgängliga tomtmarken, begränsar utrymmet för de två tvärställda husen och har ingen funktion som bulleravskärmning mot Ulvsundavägen.
- Det är positivt att det byggs hyresrätter och studentlägenheter men det bör vara en större spridning på lägenhetsstorlekarna för att få fler permanentboende och mildra karaktären av kategori- och genomgångsbostäder
- Det är sannolikt för få parkeringsplatser. Gatuparkering utnyttjas i hög grad av de som arbetspendlar till Mariehäll. Barriären Ulvsundavägen gör att handelsområdet Bromma Blocks är svårt att utnyttja utan bil. Handelsområdets hangarer är i sig en kraftig barriär eftersom det saknas en genomgång från planområdet till framsidan av Bromma Blocks.
- Planbeskrivningen borde ha uppdaterats. Nu finns både Mariehällsskolan, invigd 2014, och Annedalsparken. Åtminstone de planerade 55 lägenheterna om 2-3 r o k skapar ett behov av förskoleplatser och elevplatser i skolan som inte går att bortse ifrån.
- Stadsmuseets gröna klassificering verkar inte ha någon som helst betydelse för detaljplaneringen. Det här är det sjätte fallet i Mariehäll där man helt eller delvis river kulturhistoriskt särskilt värdefulla byggnader. I det här fallet borde det ha gjorts en lika noggrann byggnadsantikvarisk utredning som för t ex Alphyddan 11.

### **Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts**

- Minska antal våningar till max 3 – 4.

- Studentbostäder på 7-8 våningar bör utgå.
- Bygg mer parkeringsplatser
- Riv ej grönklassade byggnader.
- Bygg radhus eller fristående villor istället för flerfamiljshus.

## **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

### **1. Stadsbild, skala, arkitektur och gestaltning**

*Stadsbyggnadskontoret bedömer det rimligt att bostadsbebyggelsen som ett nutida tillägg både skalsmässigt och gestaltningsmässigt tillåts avvika från befintlig bebyggelse. Kontoret vidhåller sin bedömning att förslaget är en väl anpassad utveckling av platsen som har möjligheter att upplevas som en omdaning av platsen och bostadstillskott i stadsbilden genom sin nutida gestaltning och en skala som avviker från omgivningen på samma gång som den inordnar sig i områdes idag något brokiga bebyggelsestruktur. bebyggelsen uppvisar en hög ambitionsnivå beträffande den arkitektoniska gestaltningen och sättet att hantera byggnadernas förhållande till platsen.*

*Vid såväl fastigheten Fullblodet 9 som Betongblandaren 14 anpassas byggnadshöjderna till omgivningens siluett och hur den exponeras utåt i staden. Ett medvetet avsteg görs med vinkelhuset som är på sju – åttavåningar mot Ulvsudavägen och kontorsbyggnaden öster därom i syfte att avskärma resterande hus från trafikbuller samt markbuller från Bromma flygplats. Husens vinklade form skapar dessutom en tyst och bullerskyddad bostadsgård. Byggnaden kommer därtill inrymma ca 159 studentbostäder i ett bra kollektivtrafikläge.*

*Stadsbyggnadskontoret understryker att våningsantalet av punkthusen är ett utfall av en avvägd och balanserad skalförskjutning som föreslagen bebyggelse medför och som på ett medvetet sätt harmonierar med områdets skiftande skalmässighet. Därför finner kontoret ingen anledning att byggnadernas våningsantal sänks från fyra till trevåningar. Vidare anser kontoret att uppförande av vinkelhusets form och höjd är en förutsättning för att hantera både trafikbuller och markbuller samt skapa en god boendemiljö i de nya bostäderna.*

### **2. Kulturmiljö och rivning av kulturhistoriskt värdefulla byggnader**

*Mariehäll präglas av stora kontraster mellan den lummiga trädgårdsstaden, hyreshus och stora kontors- och industribyggnader och dess bebyggelsehistoria har gett stadsdelen ett brokigt utseende. Den södra delen av Mariehäll, där även planområdet är beläget, består av en blandning av sekelskiftesvillor, småhus från 1930- och 1940-talet, små flerfamiljshus från samma tid samt stora verksamhets- och*



*kontorsbyggnader. Området karakteriseras av ett oregelbundet gatunät och kuperad terräng. Den äldre karaktären med stora hyresvillor och arbetarbostadshus har till stor del försvunnit. Många av de rivna husen har ersatts med nya flerfamiljshus på 1980-talet. Föreliggande förslag ersätter två befintliga undermåliga flerfamiljshus med måttlig påverkan på omgivande bebyggelse, dock med fördel till ökad trygghet lokalt i området.*

*Kontoret vidhåller vid sin ståndpunkt att befintliga grönklassade byggnader behöver rivras för att möjliggöra nya bostäder. Byggnaderna i sig har inte en sådan dignitet att rivningen kan innebära en negativ konsekvens eller påverkan på områdets kulturhistoriska värden. Den står inte heller i ett iögonfallande som kulturhistoriska värde. Exploatören har utifrån byggnadernas skick gjort bedömning att det inte är ekonomiskt försvarbart att rusta upp dessa. Förslagenbebyggelse innebär dessutom betydligt flera bostäder än vad befintlig bebyggelse innehåller vilket är viktigt för att nå bostadsmålet.*

### 3. Parkering

*I strävan mot en långsiktig hållbar och klimatanpassad stad arbetar staden med grönt och flexibelt parkeringstal vilket innebär att bedömningar om parkeringsbehov görs från fall till fall i kontrast till ett alternativt förhållningssätt där parkeringsbehovet hanteras utifrån en generell norm vid nyexploatering. Parkeringstalet kan därför sänkas om andra åtgärder införs som kan minska bilinnehav. Parkeringstalet bestäms därtill utifrån de lägesegenskaper en fastighet har (kollektivtrafiktillgänglighet, närhet till centrum, mm) och vilken typ av bostäder som byggs, medan gröna p-tal är en ytterligare justering av parkeringstalet som görs baserat på mobilitetstjänster som hör till fastigheten som sådan (t ex välfungerande cykelrum i markplan, medlemskap i bilpool, etc). Parkeringstalet är med hänvisning till ovan nämnda kriterier lägre nu än vid samrådet, dvs 0,5 för de större bostäder och 0 för studentbostäderna.*

### 4. Trafik

*Planerade bostäder kommer att generera viss mängd trafik till området, dock i begränsad omfattning. Föreliggande förslag ger ett bostadstillskott på ca 214 bostäder varav 55 normala bostäder vilket antas alstra en trafikökning med ca 127 fordonsrörelser/dygn eller 2,5 bilrörelse/bostad. För studentbostäderna är siffran betydligt färre.*

*Utifrån ovan nämnda bedömer kontoret att befintligt vägnät är utformat så att det klarar tillkommande trafik, sett ur ett framkomlighetsperspektiv.*

*Vad gäller frågor kring befintlig trafiksituation och den ökade biltrafiken på Tegelbergsvägen och omgivande gator framhäver*

*kontoret att frågan inte kan hanteras inom ramen av föreliggande detaljplan. Frågan dock behöver handhas i en större kontext och trafiksammanhang.*

#### **5. Placering**

*Bebyggelsen inom fastigheten Fullblodet 9 placeras nära Tegelbergsvägen och parallell med Adolfsbergsvägen. Detta gör att de befintliga radhusen får mer sol och bättre siktlinjer från sina uteplatser mot grönytorna mellan husen. Placering motiveras därtill av att kunna möjliggöra större gårdar i öster och för att behålla ett godtagbart avstånd till befintlig radhusbebyggelse.*

#### **6. Bebyggelse typologi**

*Fastigheterna är idag bebyggda med flerfamiljshus, en bostadskategori som både staden och exploatören föredrar att fortsätta med. Att bebygga fastigheterna med radhus eller enfamiljshus ligger inte i exploatörens intresse och denna bostadskategori ger dessutom betydligt färre bostadstillskott än föreliggande förslag.*

#### **7. Riksintresset och påverkan på CNS-utrustning**

*Högsta byggnadshöjden för de planerade byggnaderna är +35,5 meter över stadens nollplan i höjdsystemet RH2000 vilket, i förhållande till de höjdbegränsningar som gäller runt Bromma flygplats (+59,6) och Bällsta radar (+47,5), ligger långt under dessa höjdrestriktioner. Det bedöms därför att föreslagen bebyggelse tillgodoser riksintresset Bromma flygplats samt att den gör ingen påverkan på CNS-utrustningen.*

#### **8. Solstudie**

*Enligt Boverkets skrift "Solklart" från 1991 bör bostadsgårdar ha fem timmar sol mellan kl 9 och 17 vid vår- och höstdagjämning. För att studera befintligt solförhållande och skuggverkan och jämföra dem med planerade bostäders inverkan på befintliga bostäders solförhållande har stadsbyggnadskontoret tagit fram egen solstudie för att undanröja boendens ifrågasättande av studiens riktighet.*

*De nya byggnaderna har placerats och utformats för att på ett hänsynsfullt sätt passa in i områdets stor- och småskalighet samtidigt skuggning och påverkan från föreslagen bebyggelse ska vara ytterst begränsad.*

*Kontorets solstudien visar att de nya husen till mycket liten del påverkar den befintliga bebyggelsen. Vid vår och höstdagjämnings förmiddagstimmar kan man se en liten påverkan på ett par av villorna väster om föreslagen bebyggelse. Planerade bostadsgårdar mellan husen möjliggör brytning i skuggverkan som befintliga lamellhus framkallar och ger mer solstrålning till omgivningen.*

*Det framgår även av solstudien att skuggverkan på radhusbebyggelsen nordost om planområdet är mycket begränsad under sommarens eftermiddags timmar.*

*Ny solstudie som illustrerar solförhållandet före och efter exploateringen finns att läsa i den reviderade planbeskrivningen.*

### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har en intressekonflikt mellan planerad bebyggelse och dess negativa påverkan på områdets bebyggelse typologi, utformning, skala och kulturhistoriska värden identifierats.

Det har ifrågasatts bl.a. om det är lämpligt och försvarbart att riva två, av Stockholms Stadsmuseet, grönklassade byggnader och uppföra en byggnad med 7-8 våningar. Vidare har det även inkommit synpunkter på byggnationens negativa påverkan på områdets kulturhistoriska värden, trafik- och parkeringssituation i området.

Avvägningar mellan bland annat ovanstående synpunkter och platsens lämplighet för bostäder ur bostadsmålets perspektiv, områdets bebyggelsekaraktär och typologi har gjorts och stadsbyggnadskontoret finner att förslaget tagits fram utifrån behovet av bostäder och platsens förutsättningar och stadsdelen som helhet. I planarbetet har allmänna och enskilda intressen vägts mot varandra. Kontoret bedömer att bebyggelsen utgör ett värdefullt arkitektoniskt tillskott i stadsbilden genom sin nutida gestaltning och en typologi som avviker från omgivningen på samma gång som den inordnar sig i områdets bebyggelsestruktur genom byggnadens riktning, placering, höjd och skala. Dessutom uppvisar bebyggelsen en hög ambitionsnivå vad gäller den arkitektoniska gestaltningen och sättet att hantera husens förhållande till platsen.

Sammantaget anser stadsbyggnadskontoret att den föreslagna bebyggelsen innebär ett välkommet tillskott av bostäder. Kontoret föreslår att förslag till detaljplan antas.

Karin Norlander  
planchef

Renoir Danyar  
stadsplanerare