

## **Protokoll 1/2022**

fört vid Skönhetsrådets delegerade i plan- och bygglovsärenden, naturvårdsärenden samt kulturvårdsärendens sammanträde måndagen den 24 januari 2022 kl. 13:30-16:00, möte via Skype

### **Övriga närvarande**

Inga Varg Ordförande §§3-4  
Katarina Borg §§3-4  
Birgitta Bremer  
Elisabet Jermsten  
Anders Johnson  
Måns Lönnroth  
Helena Nilsson Lannegren  
Magnus Olausson §§1-2  
Margareta Olofsson Ordförande §§1-2  
Laila Reppen  
Henrik Nerlund Sekreterare  
Monica Hector Protokollförare  
Susanne Höglin Handläggare  
Martin Forsberg Föredragande §2  
Ays Alayat Föredragande §3  
Anna Ahlstrand Naucier Föredragande §3  
Anders Elam Föredragande §4  
Amanda Stenberg Föredragande §4  
Marianne Klint Föredragande §4

### **Justerare**

### **Datum för justering**

**Paragraf** §§1-4

### **Sekreterare**

## § 1 Dagordning

### Beslut

Erinrades att Margareta Olofsson är ordförande under sammanträdets första punkt då ordförande Inga Varg i förväg anmält att hon p.g.a. jäv inte deltar när punkt 2 på föredragningslistan, Riksby 1:13 m.fl. vid Linta Gårdsväg, förslag till detaljplan, ska hanteras. Även ledamot Katarina Borg hade i förväg anmält jäv i detta ärende.

Beslöts ta upp ärenden i ordningen 2, 1, 3.

**§ 2****Riksby 1:13 m.fl. vid Linta Gårdsväg, förslag till  
detaljplan, 2017-16020**

Genom remiss hade stadsbyggnadskontoret begärt Skönhetsrådets yttrande över Riksby 1:13 m.fl. vid Linta Gårdsväg, förslag till detaljplan, 2017-16020. Martin Forsberg, stadsbyggnadskontoret, redogjorde för ärendet. SR 2021/338

**Beslut**

Beslöt Skönhetsrådet avstyrka förslag till detaljplan i föreliggande form.

Uppdrogs åt kansliet att besvara ärendet.

Hänsköts ärendet för formellt beslut vid nästkommande ordinarie sammanträde.

**Sammanfattning av ärendet**

Planförslaget innebär att området söder om Bromma flygplats omvandlas till en stadsdel omfattande cirka 1200 bostäder, 165 000 kvm BTA (bruttoarea) verksamhetsytor, hotell, grundskola, förskolor, idrott, torg och parker. Detaljplanen är utformad för att fungera med en fortsatt användning av Bromma flygplats och planarbetet följer inriktningen i Program för centrala Bromma vilket godkändes av stadsbyggnadsnämnden i augusti 2017. Den nya stadsdelen innehåller 24 kvarter med bostäder och verksamheter, punkthus och lameller i framförallt kringbyggda kvarter. Sedan stadsbyggnadsnämnden tog beslut om att starta föreliggande planarbete 2019 har antalet bostäder ökat från 900 till 1200. En ny huvudgata dras genom området parallellt med Linta gårdsväg. Huvudgatan utgör en ryggrad i stadsdelen från vilken övrigt gatunät förgrenar sig och bildar kvartersbebyggelse på vardera sidan. Huvudgatan följer flygbullerkurvorna från Bromma flygplats vilket gör att bostäderna placeras på västra sidan av huvudgatan och verksamheter på den östra. Det kvarter inom planområdet som innehåller en pumpstation för fjärrvärme samt ett nytt mobilitetshus med parkering, kontor och service behandlas inom en separat detaljplan (2019-0338).

På platsen ligger idag Lintaverken, SAS anläggning för provning och underhåll av jetmotorer som uppfördes efter ritningar av ingenjörfirman Jacobsson och Widmark 1959. Anläggningen har som helhet höga kulturhistoriska värden och gestaltar en tid starkt präglad av framtidstro då civilflyget gick in i jetåldern. De två jetmotorprovhusen från 1959 bedömdes efter färdigställandet vara

en av de förnämsta anläggningarna i sitt slag i Europa. I och med införandet av den betydligt större och mer kraftfulla jetmotorn till Boeing 747 (Jumbojet) uppfördes 1968 ytterligare ett motorprovhus som var tre gånger så stort som de tidigare två för Caravelle- och DC-8-motorn. Byggnaden har slutna betongfasader med ett ingjutet mönster efter ritningar av Sven E Trädgårdh. Dess planform utgörs av formen på den jetmotor som byggnaden uppfördes för att testa. Inom Lintaverken anlades även kontor, restaurang, verkstäder samt apparatprovhus. I föreliggande detaljplan föreslås att samtliga byggnader förutom Lintaverkens motorprovhus från 1969 rivs.

Skönhetsrådet fann att platsen är möjlig att bebygga men att en större dispositionsplan för hela Brommafältet bör tas fram före enskilda planförslag presenteras. Som en del i detta helhetsgrepp fann rådet också att en kulturmiljöinventering och värdering av hela flygplatsområdet bör göras. Oklarheten kring Brommafältets framtid borde mana till större försiktighet med naturmarken. Vad som händer med grönområdena öster och väster om planområdet i nästa detaljplan är ännu oskrivet vilket får till följd att större ingrepp i värdefull natur görs än vad som är nödvändigt. Detta eftersom det område som är möjligt för bostäder blir så pass litet inom förslaget. Med frågan om Brommas framtida planering utredd hade ingreppet i skogspartiet vid Lilla Kvarnberget kunnat undvikas, och samtidigt hade möjligheten att placera och få ut fler bostäder på ett större område kunnat ökas. Rådet inskräpte därför att värdefull naturmark fredas från bebyggelse liksom att kvarter 2 och 4 bör utgå. I förslaget anges att spridningskorridorer kan fungera fortsatt via bebyggelse över till kolonilotterna, dock är spridningskorridorer över naturmark att föredra.

Rådet uppfattade att den höga exploateringen i förslaget bygger på att flygplatsen läggs ned och att hela fältet omvandlas till en ny stadsdel. Men om flygplatsen blir kvar blir detta en stadsdel vars exploateringsnivå blir mycket apart i relation till omgivande bebyggelse. Det står också klart att bullergränsen för flyget har varit bestämmande för utformningen av hela detaljplanen. Detta resulterar på ett olyckligt sätt i att de stadsmässiga kvalitéerna som eftersträvas inte uppnås eftersom förslaget tvingas in i en långt driven separation med bostäder i en del och verksamheter i en annan. Den blandning som strukturen ser ut att skapa misslyckas därmed. Rådet ansåg vidare att Stockholmshus i sex våningar är främmande i Bromma och att skalmötet längs Kvarnbacksvägen med Riksbys smalhus i tre våningar är särskilt problematiskt. När Stockholmshuset som är utformat för att vara fyra våningar eskaleras till närmast det dubbla förrycks proportionerna och kullkastar förslagets ambition om ”utgångspunkt i de lokala kvalitéerna”.

Beskrivningen av övriga bostadskvarter är föredömligt schematisk med tydliga principer för kvarter, burspråk, bottenvåningar, gatumiljöer och sektioner och rådet uppskattade det större greppet med ovanligt många kvarter i en och samma plan vilket ger möjlighet till mer överblick. Däremot är skolornas och förskolornas friytor för små, vilket inte är rimligt för en stadsdel i ytterstaden. Gällande kollektivtrafik planeras i förslaget endast för buss, bil, gång- och cykeltrafik, vilket innebär att den tätaste delen av Bromma, som detta skulle bli, samtidigt skulle vara den som ligger längst från kapacitetsstark kollektivtrafik. Sammantaget fann rådet inte att detta är god stadsplanering då en täthet av liknande slag kräver tunnelbana eller spårväg.

I mars 2021 skickade rådet en skrivelse till kommunfullmäktige (Bromma flygplats, påbörjan av översiktligt planarbete, SR 2021/16) med begäran om att en helhetsplanering påbörjas för Bromma flygfält med närmaste omgivningar så att inte enskilda planer låser förutsättningarna för hur flygplatsområdet kan förnyas i framtiden. Rådet har ännu inte fått svar på skrivelsen men konstaterade att föreliggande planförslag utgör ett exempel på de farhågor rådet framförde.

### **Handlingar i ärendet**

- SR 2021/338-24 Samrådsbrev
- SR 2021/338-2 Planbeskrivning
- SR 2021/338-26 Plankarta del 1
- SR 2021/338-25 Plankarta del 2
- SR 2021/338-28 Gestaltningprogram inkl. bilagor
- SR 2021/338-27 Kvalitetsprogram för allmän plats
- SR 2021/338-23 Kulturmiljöanalys och konskvensbedömning
- SR 2021/338-19 Påverkansanalys naturmiljö
- SR 2021/338-10 Solstudier
- SR 2021/338-6 Vindstudie
- SR 2021/338-15 Flyghinderanalys
- SR 2021/338-14 Mobilitets- och parkeringsutredning
- SR 2021/338-18 Riskbedömning
- SR 2021/338-21 Bullerutredning
- SR 2021/338-20 Sammanställning dagvattenutredning
- SR 2021/338-17 Översiktlig miljöteknisk markundersökning
- SR 2021/338-16 Avfallshantering PM
- SR 2021/338-13 Sammanställd Hydrogeologi
- SR 2021/338-12 Sammanställd PM Geoteknik
- SR 2021/338-11 Sammanställning GYF
- SR 2021/338-9 Trafikutredning
- SR 2021/338-8 Undersökning markmiljö
- SR 2021/338-7 Utrymning och räddningsvägar

- SR 2021/338-5 PM Geoteknik
- SR 2021/338-4 Dagvattenutredning Allmän platsmark
- SR 2021/338-3 PM Energi
- SR 2021/338-22 Bullerutredning allmän platsmark
- SR 2021/338-29 Kulturmiljöutredning

**§ 3****Hammarbyhöjden 1:1, förslag till detaljplan för område  
invid kv. Cikadan, 2016-00773**

Återupptogs ärende bordlagt vid delegationssammanträde 2021.12.13 (§2) angående Hammarbyhöjden 1:1, förslag till detaljplan för område invid kv. Cikadan, 2016-00773. Ays Alayat, stadsbyggnadskontoret samt Anna Ahlstrand Naucier, plankonsult, redogjorde för ärendet.

SR 2021/323

**Beslut**

Beslöt Skönhetsrådet avstyrka förslag till detaljplan i föreliggande form och ansåg att platsen bör utvecklas utifrån dess dignitet som skärningspunkt mellan flera stadsdelar. Ny bebyggelse behöver utvecklas både som volymer och i gestaltning samt att möjligheten till en ny tunnelbaneuppgång utreds.

Uppdrogs åt kansliet att besvara ärendet.

Hänsköts ärendet för formellt beslut vid nästkommande ordinarie sammanträde.

**Sammanfattning av ärendet**

Föreliggande ärende innebär att nya bostäder uppförs i ett befintligt mindre grönområde mellan Hammarbybacken, Olaus Magnus väg och Palandergatan. Den senare gatan får en delvis ny sträckning och Olaus Magnus plan samt Forsskålgatans avslutning får upprustad beläggning och grönska. En befintlig tryckstegringsstation och en elnätscentral ges planstöd genom förslaget.

Den aktuella platsen ligger i skärningspunkten mellan flera stadsdelar och utgör en nod mellan Hammarbyhöjden, Johanneshov, Hammarby sjöstad och Södermalm. Detta möte mellan stadsdelar kan avläsas i dagens situation där smalhus möter punkthus. Enligt stadens planfilosofi under mellankrigstiden skulle ytterstaden bebyggas med trevånings smalhus samtidigt som punkthus undveks. I Hammarbyhöjden ägde staden marken och kunde därmed genomföra filosofin. I Johanneshov var staten markägare och en högre exploatering med högre hus tvingades fram. Dagens plats kan därmed ses som en improvisation som kan må bra av att utvecklas till en mer sammanhållen helhet. Med dagens planfilosofi om att bygga samman stadsdelar kan platsen sägas utgöra en central del i en sekvens av nya rumsligheter längs Hammarbybacken, tydligast manifesterade i kvarteren Fredriksdal och Mårtensdal. I det 2016 beslutade programmet för Hammarby-Björkhagen (Dnr 2012-10147) beskrivs detta enligt följande.

”För att stärka entrén till Hammarbyhöjden och förtydliga stadsstråket som löper vidare mot Kärrtorp utvecklas ny bebyggelse i korsningen Hammarbybacken-Olaus Magnus väg. Nathorstvägen förlängs mot Hammarbybacken för att ge möjlighet till två tydliga kvartersbildningar vid Hammarbyhöjdens entré. Platsen är visuellt viktig och stor vikt bör läggas på gestaltning av kvarteret.”

Rådet instämde i detta i sitt yttrande över programmet (Dnr 2014-0186) och ansåg följande.

”Skönhetsrådet anser att platsen är en viktig pusselbit när det gäller att koppla samman Hammarbyhöjden till Gullmarsplan och den planerade nya bebyggelsen längre ner mot Hammarbyvägen. Rådet ställer sig således positivt till att platsen utreds vidare.”

Det föreliggande förslaget har enligt rådets mening inte tagit dessa förutsättningar till vara, utan det presenterar en monoton bebyggelse som inte fungerar som platsskapare. En allt för stor önskan om att likna smalhusen, utan att lyckas med smala volymer, har styrt förslaget på ett olyckligt sätt både när det gäller volymernas placering och deras gestaltning. Med tanke på läget mellan områden med olika typologier bedömer rådet att det finns en stor frihet i valet av typologi och att det bör styras av platsens unika läge och förutsättningar. Den befintliga tryckstegringsstationen är ytterligare en utmaning som behöver tas tillvara.

Skönhetsrådet anser att förslaget bör utgå ifrån platsens dignitet i staden som helhet. Mötespunkten mellan stadsdelar och synligheten i stadsbilden motiverar hög arkitektonisk verkshöjd och ett omhändertagande av bottenvåningarna för att skapa förutsättningar för stadsliv. Publika lokaler bör vändas mot både Olaus Magnus väg och Hammarbybacken. En väl gestaltad plats ovanpå tryckstegringsstationen bör utredas. I programförslaget från 2016 delas bebyggelsen in i två kvarter med Nathorstvägens förlängning till Hammarbybacken som åtskiljare. Detta skapar både utblickar från Hammarbyhöjden och trygga rum som tydligt beskriver vad som är offentligt och privat. Detta bör fortsatt vägleda planprojektet. Mot tunnelbanespåren bör inte bebyggelsen ta ett språng i höjd utan vara mer sammanhållen. Tillkommande bebyggelse bör dessutom volymmässigt samordnas med kommande utveckling i kvarteret Bilstallet.

Rådet anser vidare att närheten till Skärmarbrinks tunnelbanestation bör initiera en diskussion med Trafikförvaltningen/SL om att öppna en ny västlig uppgång. En sådan uppgång skulle i det närmaste landa i det aktuella planområdet och vara ett argument för att undvika kostsamma sprängningar för garage, då en direktkoppling



till tunnelbanan borde eliminera näst intill samtliga parkeringsplatser i kvarteret.

Avslutningsvis anser rådet att föreslagen upprustning av Olaus Magnus plan och Forskålgatans avslutning är välkomna. I samband med detta bör stadsbyggnadskontoret som en del i utvecklingen föreslå namnberedningen att dessa båda platser får fastställda namn, något de inte har idag. Rådet ser en mycket stor potential i att utveckla dessa platser till centrala attraktiva miljöer där människor vill röra sig i betydligt större omfattning än idag.

### **Handlingar i ärendet**

- SR 2021/323-4 Samrådsbrev
- SR 2021/323-27 Planbeskrivning
- SR 2021/323-26 Plankarta S-Dp
- SR 2021/323-3 Solstudier
- SR 2021/323-39 Antikvarisk PM
- SR 2021/323-38 Dagvatten utredning kvartersmark 1
- SR 2021/323-37 Geoteknisk utredning
- SR 2021/323-35 Dagvatten utredning kvartersmark 2
- SR 2021/323-34 Dagvattenutredning - Allmän platsmark 2
- SR 2021/323-33 Dagvattenutredning - Allmän platsmark 1
- SR 2021/323-32 Dagvatten utredning kvartersmark 3
- SR 2021/323-31 Bullerutredning
- SR 2021/323-30 Markteknisk undersökning
- SR 2021/323-29 Miljöteknisk markundersökning
- SR 2021/323-28 Naturvärdesinventering
- SR 2021/323-25 PM Berg 1
- SR 2021/323-24 PM Berg 2
- SR 2021/323-23 PM Berg 3
- SR 2021/323-21 PM Berg 5
- SR 2021/323-20 PM Berg 6
- SR 2021/323-19 PM Berg 7
- SR 2021/323-18 PM Berg 8
- SR 2021/323-17 PM Geoteknik
- SR 2021/323-16 PM Ledningssamordning 1
- SR 2021/323-15 PM Ledningssamordning 4
- SR 2021/323-14 Riskanalys 1
- SR 2021/323-13 PM Ledningssamordning 3
- SR 2021/323-12 PM Ledningssamordning 5
- SR 2021/323-11 Riskanalys 2
- SR 2021/323-10 Projektspecifikt och grönt parkeringstal
- SR 2021/323-9 PM Ledningssamordning programhandling
- SR 2021/323-8 PM Ledningssamordning 2
- SR 2021/323-7 Riskanalys 3
- SR 2021/323-6 Riskanalys 4
- SR 2021/323-5 Riskanalys 5

- SR 2021/323-36 Grönytefaktor
- SR 2021/323-22 PM Berg 4
- SR 2021/323-2 Vibrationsutredning

**§ 4****Spårväg Syd, samråd om betydande miljöpåverkan, TN  
2020-0642**

Genom remiss hade Trafikförvaltningen, Region Stockholm, begärt Skönhetsrådets yttrande över Spårväg Syd, samråd om betydande miljöpåverkan, TN 2020-0642. Anders Elam. Amanda Stenberg samt Marianne Klint, Projekt Spårväg Syd, Region Stockholm, redogjorde för ärendet.

SR 2021/335

**Beslut**

Uppdrogs åt kansliet att besvara ärendet.

Hänsköts ärendet för formellt beslut vid nästkommande ordinarie sammanträde.

**Sammanfattning av ärendet**

Planeringen av Projekt Spårväg Syd omfattar i detta skede utredning och planering av ca 17 km ny spårväg mellan Älvsjö och Flemingsberg via Fruängen, Skärholmen, Kungens kurva och Masmö. Totalt tillkommer ca 16 hållplatser och en depå på sträckan. Den planerade snabbspårvägen ingår i den s.k. Sverigeförhandlingen som blev klar 2017. Syftet med utredningen som utfördes i samband med förhandlingen var bl.a. att arbeta för utökad kollektivtrafik i Stockholm, Göteborg och Malmö samt att öka bostadsbyggandet. Genomförandet av Projekt Spårväg Syd sker som ett gemensamt samarbetsprojekt mellan Region Stockholm, Stockholms stad och Huddinge kommun.

Spårväg Syd kommer att byggas främst i urbana miljöer men berör också naturområden. Spårdragningen kommer att behöva göras i komplicerade trafikmiljöer, i tunnelsträckor samt kulturhistoriskt intressanta miljöer och spårvägen kan antas medföra betydande miljöpåverkan. De tre samarbetsparterna har beslutat om ett samordnat förfarande med järnvägsplan och detaljplan, där järnvägsplan är den ledande processen eftersom den ger en tydlighet i genomförandet för allmänheten och enskilda som särskilt berörs.

Skönhetsrådet välkomnade den planerade utökningen av kollektivtrafiken som med den föreslagna sträckningen kommer binda samman två linjer av tunnelbana och pendeltåg. Spårvägen kommer bidra till bättre kommunikation mellan de berörda stadsdelarna och Huddinge kommun. Utredningsområdet för Spårväg Syd sträcker sig genom områden av olika karaktär vilket redovisas i samrådsunderlaget. Spårvägen behöver anpassas till hur omgivningen ser ut och för Spårväg Syd finns tre spårvägstyper

som är aktuella längs sträckan: spår på egen banvall, spår i eget utrymme samt spår i blandtrafik. I spårsträckningen som rör Stockholms stad är banvall troligen inte aktuell. Projektet räknar inte heller med att tunnlar kommer att behövas. I detta skede när den slutliga sträckningen ännu inte tagit form kunde rådet endast framföra mer allmänna synpunkter på projektet.

Den planerade spårvägen kommer att bli ett högst påtagligt stadsbyggnadselement och det är därför viktigt att skapa nya värden i stadsmiljön. I Stockholm kan spårdragningen vid Valla gärde få tjäna som exempel på när planeringen inneburit att man skapat en barriär mellan bostadsområdena Valla och Årsta. Likaså har spårdragningen längs Karlsbodavägen utformats så att den uppfattas som en barriär i stadsrummet. Sträckningen genom Gröndal tjänar däremot som ett gott exempel på hur spårväg kan bli ett bra inslag i stadsmiljön. Spårvägar är inte bara ett sätt att transportera passagerare från en punkt till en annan – rätt planerat och utfört kan spårvägen dessutom skapa struktur i mer upplösta stadsmiljöer. Spårvägen i Lund kan också tjäna som ett gott exempel på hur man kan utnyttja möjligheterna att integrera spårvägen i stadsmiljön med relativt enkla gestaltungsgrepp. Det torde f.ö. finnas fler goda exempel på väl planerade och redan byggda spårvägar i stadsmiljö i Europa att hämta inspiration från. Allt som skapar barriärer som t.ex. skärmar och staket bör således undvikas så att spårvägen uppfattas som ett tillskott i stadsmiljön. I det fortsatta arbetet bör också kraft läggas på att hitta hållplatslägen som bidrar till att skapa platser och naturliga mötespunkter. I denna del har förstas Stockholms stad en viktig uppgift att utifrån i sina egna stadsplaneringsprocesser skapa goda förutsättningar för detta.

En viktig fråga som också måste diskuteras och hanteras är nyttjandet av redan befintliga trafikytor kontra ianspråktagande av intilliggande mark. I första hand ansåg rådet att befintliga trafikytor i möjligast mån bör nyttjas, d.v.s. att övriga trafikslag på vissa delsträckor får mindre utrymme. Detta för att freda naturmark eller trädalléer längs spårvägens sträckning. I beslutsunderlagen bör det således finnas rapporter som visar framtida trafikscenarier – kommer biltrafiken att minska och vad betyder det i så fall på de delsträckor där naturvärden står mot behovet av trafikflödet. Särskild hänsyn bör också tas när spårvägsdragningen berör kulturhistoriskt värdefulla miljöer eller befintliga karaktärsfulla gaturum så att de ingrepp förändringarna innebär i så liten utsträckning som möjligt upplevs som störande eller direkt ovarsamma.

### **Handlingar i ärendet**

- SR 2021/335-2 Samrådsunderlag, betydande miljöpåverkan Spårväg Syd, Flemingsberg- Skärholmen- Älvsjö
- SR 2021/335-3 Planlägningsbeskrivning Spårväg Syd

- SR 2021/335-1.1 Samrådsremiss Spårväg Syd TN 2020-0642 (2/2)

## **Digitala signaturer**

Detta dokument har signerats digitalt av följande personer

<b>Namn</b>	<b>Datum</b>
Magnus Henrik Erkki,Nerlund	2022-01-28
Inga Margareta,Varg	2022-01-28
Monica Christina,Hector	2022-01-28
Inez Margareta,Olofson	2022-01-28