

## Samrådsredogörelse Detaljplan för Masugnen 5 och 7 m fl i stadsdelarna Mariehäll och Ulvsunda industriområde, Dp 2011-04316

### Innehåll

<b>Sammanfattning .....</b>	<b>2</b>
<b>Bakgrund.....</b>	<b>4</b>
Förslagets syfte och huvuddrag.....	4
Hur samrådet bedrivits.....	4
<b>Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....</b>	<b>4</b>
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen .....	5
Arkitektur och gestaltning .....	5
Offentlig service .....	7
Kulturmiljö .....	7
Olägenheter för grannar .....	8
Parker och grönområden .....	9
Gator och trafik .....	9
Teknisk försörjning.....	13
Hälsa och säkerhet .....	14
Miljö- och klimataspekter .....	18
Genomförande och ekonomi .....	19
Föreslagna förändringar.....	21
Nytt bebyggelseförslag .....	21
<b>Inkomna synpunkter .....</b>	<b>23</b>
Statliga och regionala myndigheter och förbund .....	24
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar .....	32
Övriga remissinstanser .....	39
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	42
Övriga, ej sakägare.....	49

#### Stadsbyggnadskontoret

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

## Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en blandad stad med cirka 400 bostäder, lokaler i bottenvåning och förskola. Syftet är också att tillgängliggöra strandområdet och Bällstaviken för allmänheten genom en sammanhängande strandpark med gångstråk.

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2016-06-14 – 2016-08-04. Under samrådet har 38 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser är negativa till planförslaget och framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller risk, säkerhet och byggnadshöjd. De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att byggnadernas höjd sänks och att gång- och cykelbron blir byggd.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet studeras följande frågor i det fortsatta planarbetet:

- planförslagets exploateringsgrad
- påverkan på stads- och landskapsbild
- skuggning och ljusförhållanden
- storlek på förskolegård
- andel friyta
- trafik
- buller
- risk
- dagvattenhantering
- naturvärden
- strandskydd i vattnet
- miljö kvalitetsnormer
- översvämningsrisk
- geoteknik
- markföroreningar

Kontoret föreslår ett nytt bebyggelseförslag, där exploateringsgraden och byggnadshöjderna minskas för en bättre anpassning till områdets övergripande stads- och landskapsbild samt för att minska skuggningen av strandpromenader, parker och gårdar.

Det nya bebyggelseförslaget utgår från ett antal stadsbyggnads- och gestaltungsprinciper. Det nya förslaget innebär för Masugnen 7 en halvsluten kvartersbebyggelse i 6 till 8 våningar, med möjlighet att punktvis gå upp till 10 våningar. För Masugnen 5 innebär förslaget en sammanlänkad punkthusbebyggelse med 8+2 våningar.

Målet är att förskolegården görs större, så att en större yta per barn i möjligaste mån uppnås. Utbredningen av de föreslagna bryggorna ses över för att minska påverkan inom strandskyddat område och på miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten.

Av de inkomna synpunkterna under samrådet om planförslaget för Masugnen 5 och 7 är de allvarligaste de som Länsstyrelsen framför.

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att det finns risk för att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresset för Bromma flygplats, att miljökvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser och att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Länsstyrelsen konstaterar även att ett flertal utredningar har gjorts till detaljplaneskedet. Utifrån att flera frågor kvarstår kring markens lämplighet och eventuell påverkan av kommande planering, bl.a. gällande MKN vatten, geoteknik, buller och markföroreningar anser Länsstyrelsen, utifrån aktuellt underlag att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Av de andra inkomna synpunkterna på förslaget på Masugnen 5 och 7 är det tre åsikter som är mycket frekventa. Dessa gäller att byggnaderna är för höga, att motstående sida av Ballstaviken kommer att skuggas och att det är viktigt att återuppta planerna på gång- och cykelbron som för tillfället skjutits på framtiden. Utöver dessa har även vikten av övergripande områdesplanering, hänsyn till stadsbilden, trafiklösningarna och bristen på grönområden påtalats.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet med ett nytt bebyggelseförslag. Kontoret har gjort en ny behovsbedömning av miljöbedömning och har kommit fram till att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram för miljökvalitetsnormer för vatten, geoteknik, buller och markföroreningar.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en blandad stad med cirka 400 bostäder, lokaler i bottenvåning och förskola. Syftet är också att tillgängliggöra strandområdet och Bällstaviken för allmänheten genom en sammanhängande strandpark med gångstråk. Kopplingarna till omkringliggande stadsdelar stärks för att skapa en mer integrerad och tryggare stadsdel. Mark reserveras även för en gång- och cykelbro över Bällstaviken.

Förslaget överensstämmer med Stockholms översiktsplan. Projektet är ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål.

### Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2016-06-14 – 2016-08-04. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, på Alviks Bibliotek samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner). Annons om samråd och öppet hus publicerades i lokaltidningarna Mitt i Bromma och Sundbyberg tisdagen den 14 juni 2016. Öppet hus hölls den 20 juni kl. 16.00–19.00 i Fyrkanten i Tekniska Nämndhuset.

### Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

### Allmänt om samrådet och planprocessen

Processen som lett fram till val av bullerlösning bör redovisas och motiveras. Hanteringen av markföreningar som eventuellt spridits från fastigheten Archimedes bör redovisas och solstudier upprättas.

Förslaget saknar analys över effekterna på motstående sida av ån.

Föreningen Mariehäll yttrar sig angående avsaknaden av övergripande områdesplanering i Norra Ulvsunda och Mariehäll. Tankar kring sammanhang över kommungränsen från programarbetet för Ulvsunda industriområde bör tas tillvara.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*De utredningar som har gjorts kommer att kompletteras och fördjupas utifrån de synpunkter som har kommit in. En inventering av naturvärden och PM om risk har tagits fram. Detaljerade solstudier kommer att tas fram och även i 3D.*

*I planarbetet har sektioner, solstudier och modeller tagits fram som möjliggör en bedömning av förslaget konsekvenser.*

*Samordning med angränsande projekt och områdesplanering för Ulvsunda industriområde har gjorts vad gäller offentlig service, trafik, gröstruktur, miljöfrågor och bebyggelsens struktur och volym.*

**Allmänt om förslaget och utvecklingen**

Många som lämnat yttranden ser positivt på utvecklingen av bostäder på västra sidan av Bällstaviken, vilken ligger i linje med översiktsplanen. Staden bör verka för att långsiktigt säkerställa den nutida och framtida kvaliteten i området. Stadsmuseet anser att staden bör återanvända befintlig bebyggelse.

**Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Den samordning som finns mellan pågående stadsbyggnadsprojekt i Ulvsunda industriområde och Mariehäll har fördjupats för att få en långsiktigt hållbar struktur och bebyggelseutveckling.*

*Möjligheten att återanvända befintlig bebyggelse har studerats i planarbetet och det kommer att tydliggöras i planbeskrivningen. Bedömningen är att befintlig bebyggelse försvårar dragningen av lokalgatan. Den befintliga bebyggelsen är svår att omvandla för att innehålla bostäder. Bostäder i de låga befintliga byggnaderna skulle inte tillvarata det kollektivtrafiknära läget.*

**Arkitektur och gestaltning****Byggnadshöjd**

Många är kritiska till den höga byggnadshöjden. Boende i närområdet menar att byggnadshöjden bör ta hänsyn till och harmoniera med omkringliggande byggnader och bebyggelsen på östra sidan av Bällstaviken. Flera anser att utsikt och utblick går förlorad samt att det blir en ökad insyn. Den föreslagna byggnadshöjden kommer att resultera i negativa konsekvenser för det nyanlagda Strandtorget i Sundbyberg.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet anser att ljusförhållandena i lägenheterna mot innergården i Masugnen 7 blir svåra och utsikten

knapp. De två hus som placeras mot vattenlinjen i kvarterets södra del bör ges en lägre volym än de övriga.

#### Utformning

Rådet till skydd för Stockholms skönhet anser att de lägre byggnaderna mellan husen i mänsklig skala inte anses ha den önskade positiva effekten på fotgängarperspektivet som beskrivs i planhandlingarna.

Den slutna karaktären mot Karlsbodavägen som planen har som ambition att genomföra bör tydliggöras då denna förändring skulle vara till gaturummets fördel.

Masugnen 5 och 7 ger förutsättningar för kommande utveckling av Ulvsundaområdet i och med en stark form och början av ett mönster som senare kan bli svårt att bryta.

Det är bra med bevarandet av ett antal siktlinjer mot Bällstaviken, punkthus i två volymer och den uttalade ambitionen för den nya bebyggelsen, som är att den ska utformas med en hög nivå avseende arkitektur och med stor omsorg avseende material och detaljer.

Planera för större fria ytor mellan huskropparna för att ge plats för rekreation, ljus och en bra lokal miljö.

Ljust fasadmaterial, likt det planerade på Masugnen 5, föreslås även på Masugnen 7.

En privatperson anser att de tre husen på Masugnen 5 är för höga och smala för att passa in i området med avseende på stil och färg. Utformning, material- och färgval, möblering samt vegetation bör väljas i syfte att åstadkomma upplevelserika, trygga och attraktiva offentliga rum.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Bebyggelsens skala och siluett har studerats i ett större sammanhang och ses som en del i hela Ulvsunda industriområdes utveckling och stads- och landskapsbild på längre sikt.. Det nya förslaget innebär för Masugnen 7 en halvsluten kvartersbebyggelse i 6 till 8 våningar, med möjlighet att punktvist gå upp till 10 våningar. För Masugnen 5 innebär förslaget en sammanlänkad punkthusbebyggelse med 8+2 våningar*

*Gestaltningen av byggnaderna studeras så att variationer sker på ett tema som håller samman bebyggelsen.*

*I det fortsatta planarbetet ska studeras om gestaltningen av bottenvåningar, fasadmaterial och entréer ska regleras mer genom planbestämmelser.*

### **Offentlig service**

Skolor, förskolor och idrottsanläggning

Idrottsförvaltningen anser att området är underförsörjt på idrottsytor, vilket på sikt till viss del kommer avhjälpas vid byggnationen av Bällsta IP.

Ytterligare skolkapacitet är en förutsättning för att de föreslagna bostäderna ska kunna byggas.

Vårdcentral och samlingslokaler

Angående tillgången på offentlig service saknas det även vårdcentral och samlingslokaler.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*I planförslaget ingår en förskola. Behovet av skolplatser är stort i Mariehäll och Ulvsunda industriområde. Stadsbyggnadskontoret har kontinuerligt ett nära samarbete med bland annat Utbildningsförvaltningen genom olika samarbetsprojekt för att både på kort- och långsiktigt lösa skolbehovet i Mariehäll. Stadsdelen Mariehäll har haft en snabb utveckling från industri till bostäder, vilket försvårat för våra ambitioner att samordna planeringen med Utbildningsförvaltningen. Den största delen av marken i Mariehäll är privatägd vilket försvårar planering av offentlig service. I den fortsatta planeringen för Mariehäll och Ulvsunda industriområde ingår utbyggnad av skolor och förskolor i området.*

*Vad gäller behovet av vårdcentraler kommer Staden att stämma av med Stockholms läns landsting.*

### **Kulturmiljö**

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Stockholms stadsmuseum anser att det inte finns tillräckliga kulturhistoriska skäl att avstyrka rivning av befintlig bebyggelse.

Stadsbild

Stadsmuseet anser att hög bebyggelse kan vara möjlig på denna plats, men bebyggelsen bör studeras i ett större sammanhang för att värna stadsbilden. Stadsbildsstudier bör därför tas fram och samordnas med planerad hög bebyggelse i intilliggande kvarter.

Skönhetsrådet anser att bebyggelsen mot Karlsbodavägen kan vara högre, men i övrigt bör bebyggelsen ha en lägre exploateringsgrad.

En boende anser att småstadens karaktär bör värnas och ha förankring i närliggande arkitektur. Byggnader på 16 våningar anses på ett opassande sätt komma att utgöra landmärke för detta stadsmässiga sammanhang.

Länsstyrelsen anser att det tydligare bör visas hur den sammanlagda bebyggelsens påverkan gällande framför allt höjder kommer att förändra området och dess siluett.

Bromma stadsdelsförvaltning anser att omvandlingen av Karlsbodavägen till en stadsgata med lokaler i bottenvåningen är positiv.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Den föreslagna bebyggelsens påverkan på stadsbilden har studerats mer ingående i förhållande till befintlig och planerad bebyggelse inför granskning. Det handlar om byggnadernas höjder, placering och typologi. Detta har resulterat i att ett nytt bebyggelseförslag som för Masugnen 7 innebär en halvsluten kvartersbebyggelse i 6 till 8 våningar, med möjlighet att punktvis gå upp till 10 våningar. För Masugnen 5 innebär förslaget en sammanlänkad punkthusbebyggelse med 8+2 våningar*

#### **Olägenheter för grannar**

Många anser att konsekvenserna av föreslagen detaljplan framförallt gäller skuggning och förändrad siluett.

Det framförs att utförd solstudie saknar analys över skuggning på fastigheter, grönområden och strandpromenad på Sundbybergs sida under de olika årstiderna. Byggnader, bostadsgårdar, förskolegården och strandpromenaden bör planeras för att få mer solljus.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Planbeskrivningen redovisar i text och bild hur skuggningen blir av föreslagen bebyggelse. Inför granskningen kommer solstudien göras mer detaljerad samt redovisas i 3D så att konsekvenserna är lättare att utläsa.*

*I det nya bebyggelseförslaget har byggnadshöjden har sänkts vilket ger parker och bostäder i Sundbyberg bättre solförhållanden.*



### **Parker och grönområden**

Skönhetsrådet framför att det råder brist på grönytor. Det är viktigt att man inventerar träden längs stranden för att säkerställa vilka värden som är viktiga att spara. Ny vegetation som planeras i den nya bebyggelsen bör utgå från stadens utemiljöprogram.

Trafikkontoret påpekar att planförslagets påverkan på mängden allmänt tillgänglig friyta/person bör redovisas både med avseende på den enskilda planens påverkan och på de kringliggande planerna i Mariehäll och Ulvsunda industriområdes påverkan. Om resultatet visar att det samlade antalet nya bostäder medför för liten allmän friyta måste antalet nya bostäder justeras efter detta.

Boende anser att anläggning av en stor strandpromenad är bra, men räcker inte för att tillgodose behoven av rekreationsområden och friluftsliv.

Planförslaget riskerar att leda till både högre tryck och lägre kvalitet på befintliga grön/friytor.

Ta bort de två högsta byggnaderna ur planen för att på så sätt få till ett större sammanhängande parkområde som sträcker sig från Tuvanparken i Sundbyberg till det lilla stadsdelscentrum som planeras i kvarteret Archimedes.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*I planbeskrivningen framgår att det är ont om grönytor i Mariehäll och Ulvsunda industriområde. Inför granskningen kommer andel friyta att tydliggöras i planbeskrivningen. Andelen friyta ses över i samband med planeringen för hela Ulvsunda industriområde.*

*Inför granskning har en naturvärdesinventering gjorts.*

### **Gator och trafik**

#### **Biltrafik**

Trafikkontoret framför att det är viktigt att hela Karlsbodavägen ingår i genomförandet av detaljplanen och då bör även behovet av att signalreglera korsningen Karlsbodavägen/Gårdsfogdevägen ingå. För att värna om hög orienterbarhet och lättförståeligt trafiksystem föreslås alla korsningar utformas som fullständiga korsningar utan begränsningar. Kvartersgatorna parallellt med norra och södra plangränsen planläggs med x-område trots att körbanan är för smal. Istället föreslås att ytan planläggs som allmän platsmark.

En sakägare påpekar att trafiksituationen redan i dagsläget innebär en hög belastning på smala gator och medför stor utmaning gällande transporter till och från Ekesiöös verksamhet på Masugnen 1.

En sakägare uttrycker krav på att den nya gemensamma in/utfarten får arrangeras och tas i bruk först när byggnationen på Masugnen 5 och 7 är färdig och Karlsbodavägen breddats i enlighet med planförslaget på Archimedes 1.

En bostadsrättsförening anser att biltrafikens framtida utveckling bör beaktas då tätare bebyggelse kommer att öka belastningen.

Exploateringskontoret menar att bredden på lokalgatan bör ses över då den inte håller överenskomna 10 meters bredd.

Bromma stadsdelsförvaltning föreslår trädplantering längs både Adolfsbergsvägens och Karlsbodavägens gaturum.

#### Parkering

Trafikkontoret framför att uppgifterna i planhandlingarna behöver synkroniseras med uppgifterna i trafikutredningen så att de anger samma parkeringstal för cykel. En justering av det föreslagna parkeringstalet förespråkas, från 0,4 till 0,38 enligt ny beräkning.

En sakägare anser att bifogad trafikutredning är ofullständig och vald lösning för in- och utfart medför att onödigt stor del av Masugnen 8 måste ingå i planområdet. Fyra av p-platserna på Masugnen 8 försvinner. Istället föreslås att den planerade in- och utfarten flyttas så att den huvudsakligen ligger på Masugnen 5 vilket innebär att endast två p-platser tas i anspråk.

#### Gång- och cykeltrafik

En synpunkt som många uttryckt är att det är synd att den tidigare planerade gång- och cykelbron nu har skjutits på framtiden. Avståndet från östra sidan Bällstaviken till Bromma Blocksområdet och Bromma Flygplats hade markant förkortats om bron byggdes. Bron skulle förbättra förutsättningarna för kaféer och försäljningslokaler i närområdet då upptagningsområdet skulle bli större. Då trafiksituationen vid Bällsta bro är problematisk, med flera trafikslag som ska samsas, skulle en gång- och cykelbro vara bra för både trafikanter och boende i området.

Sundbyberg stad öppnar upp för fortsatt dialog med Stockholms stad för att skapa förutsättningar för en ny bropassage över stadsgränsen. Den föreslagna placeringen av broförbindelsen stämmer inte överens med gällande detaljplan på östra sidan.

En boende föreslår att förlänga gång- och cykelbron till att passera Karlsbodavägen och landa i Gårdsfogdevägens cykelstråk för få till ett sammanhängande cykelstråk.

YIMBY anser att man borde ansluta gångstråket direkt mot fastigheternas vattensida i båda kvarteren. Utöver detta är det viktigt att gångstråk/kvartersgata får förlängning österut, idag ansluter endast en industrigata.

Trafikkontoret tycker att föreslagen passage över Tvärbanan samt promenaden längs strandlinjen bör göras tillgänglig även för cykeltrafik. Alla passager bör även noggrant utformas så att det blir tydligt för gångtrafikanter, speciellt i korsningen lokalgatan/Karlsbodavägen med svängande motorfordon från flera håll.

Trafikförvaltningen anser att passagen vid Masugnen 8 bör justeras något. Det framgår inte i planhandlingarna hur gång- och cykelöverfarten över spårvägen ska utformas. Gång- och cykelvägar som ansluter planområdet till hållplatsen på Karlsbodavägen och övrig kollektivtrafik ska utformas trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

#### Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen påpekar att planen kan ha påverkan på kollektivtrafiken genom ökade trafikmängder till följd av den tillkommande byggnationen samt föreslagen ny utformning av korsningen vid Masugnen 5 och 7. Den nya korsningen ser trång ut vilket ökar risken för att fordon befinner sig i korsningen då tåg på tvärbanan närmar sig. Egenskapsbestämmelse bör införas för den del av spårvägen som ingår i gatan. Förutsättningarna för framtida båttrafik bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Skönhetsrådet anser att tvärbanans nuvarande sträckning på banvall med normal järnvägsstandard bildar en stor barriär som försämrar kopplingarna till omkringliggande kvarter.

Trafikkontoret menar att placering och utformning av angöringsfickor för busstrafik längs Karlsbodavägen bör ses över med avseende på siktsvårigheter och längd.

#### Tillgänglighet

Bromma stadsdelsförvaltning påpekar att god framkomlighet för rörelsehindrade och synskadade är grundläggande, men även upplevelse kvaliteten för personer med nedsatt hälsa och funktion är viktig.

Trafikkontoret framför att trappor och ramper mot Ballstaån får måste inrymmas inom kvartersmark.

Parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 10 meters gångavstånd från tillgänglig entré (Stockholms stads krav). Entréer placerade mot parkmark ska även kunna nås på annat sätt då trafikering av motorfordon ej tillåts där.

Stopplinjen på lokalgatan bör flyttas söderut.

#### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Korsningen med tvärbanan studeras vidare inför granskning. Att skjuta korsningen i annat läge än föreslaget är svårt eftersom Trafikförvaltningens spåranläggning påverkas negativt. Projektet har studerat tre olika lösningar och den föreslagna lösningen är den som staden förordar.*

*Samordning om Karlsbodavägens utformning pågår då den berör flera pågående detaljplaner. Detaljplanen för Masugnen 5 och 7 kommer endast omfatta korsningen vid Masugnen 5 och 7, inte andra delar av Karlsbodavägen. Projektering av Karlsbodavägen pågår och angöringsfickor kommer att justeras i bredd.*

*Gatan på kvartersmark kommer att planläggas som en bredare allmän gata. Detta då Ekesiö på fastighet Masugnen 1 nu har fått avtal om att flytta till en annan plats.*

*Ekesiö hinner flytta sin verksamhet till den nya platsen innan utbyggnaden av området påbörjas. Därmed kommer inte Ekesiö att besväras av ökad trafik.*

*Lokalgatan som löper parallellt med Karlsbodavägen ska ses över så att den håller 10 m.*

*Parkeringstalet för cykel ska ses över så att det står samma i trafikutredningen och planbeskrivningen.*

*Kontoret är medvetet om att gång- och cykelbro mellan Mariehäll/Ulvsunda industriområde och Sundbyberg skulle tillföra mycket för kopplingen mellan stadsdelarna. Nu finns ingen finansiering av bron. Detaljplanen kommer dock fortsatt möjliggöra framtida bro genom reservat.*

*En lämplig angöring för båt i linjetrafik kommer att studeras i ett större sammanhang i samband med områdesplaneringen av Ulvsunda industriområde.*

## **Teknisk försörjning**

### **Dagvatten**

Länsstyrelsen påpekar att flödes- och föroreningsberäkningar bör revideras och utgå från den nya situationsplanen.

Länsstyrelsen framför att det bör framgå hur snö inom området kommer att hanteras, samt föra in planbestämmelser om ytor för dagvattenhantering på plankartan.

Stockholm vatten VA framför att det är viktigt att undvika instängda områden. En ny höjdsättning av kvartersgatan längst i söder i planområdet föreslås med fall från vändplan ner mot Bällstaviken. Samma höjdsättningsprincip föreslås för planerad kvartersgata längst i norr i planområdet.

Stockholm vatten VA anser att kvartersgatan bör bli allmän platsmark då det förenklar dagvattenavledning genom ledningsnät i gatan.

### **EI/Tele**

Ellevio har ett 30 kV-kabelförband i anslutning till planområdet som har tagits ur drift. Om detta exponeras i samband med byggnation kontaktas Ellevio.

Befintliga servisledningar kan behöva skyddas eller flyttas i samband med markarbeten.

### **Avfallshantering**

I planhandlingarna föreslås två olika lösningar för avfallshanteringen på Masugnen 5 och Masugnen 7 (miljörum respektive sopsugsanläggning). Istället för dessa föreslår Stockholm vatten Avfall att den planerade mobila sopsugsanläggningen ska hantera hela områdets hämtning av hushållsavfall, både för Masugnen 5 och 7. Vidare framförs att system för att klara av stadens högt ställda krav på matavfallsinsamling bör finnas. Ett exempel på hur detta skulle kunna fungera är genom att använda en separat tank för utsorterat matavfall på sopsugsanläggningen.

Det är positivt att det planeras för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar. Inom fastigheten ska även finnas utrymmen för hantering av grovavfall samt för verksamheternas avfall.

### Räddningstjänst

Storstockholms Brandförsvaret framför att framkomlighet för räddningstjänstens fordon bör beaktas, normalt krävs BK2-väg. Avståndet 50 meter från körbar väg till byggnadens angreppspunkt ska inte överstigas. Av planbeskrivningen framgår att detta tagits i beaktande.

Då byggnadens höjd överstiger 23 meter har inte räddningstjänstens fordon möjlighet att utgöra alternativ utrymningsväg. Av planhandlingarna framgår att alternativ utrymningsväg för bostäder i respektive byggnad sker via Tr2-trapphus vilket accepteras.

### Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Höjdsättningen av bebyggelse och gator ska på ett bättre sätt utgå från att klara avbördning av dagvatten, extrema regn och risk för översvämning från Bällstaviken. Dagvattenutredningen uppdateras utifrån nytt förslag. Kvartersgatan ändras till allmän platsmark.*

*I det fortsatta planarbetet kommer avfallshanteringen samordnas för hela planområdet.*

### Hälsa och säkerhet

#### Förskolegårdens storlek

Trafikkontoret framför att de lokala klimatförutsättningarna för förskolegården bör studeras vidare då bebyggelsestrukturen ändrats efter vindstudien och gården enligt solstudierna kommer att ligga i skugga under stor del av dagen.

En boende anser att förskolegården understiger det antal kvadratmeter friyta per barn som Boverket rekommenderar. 40 kvm friyta/barn anses som "ett rimligt mått", förslaget medger endast 11,25 kvm/barn.

Bromma stadsdelsförvaltning anser att 15 kvm per barn är minimum, vilket fungerar endast om gården är mycket välplanerad. En gård för 80 barn bör alltså vara minst 1020 kvadratmeter stor. Om gång- och cykelbron skjuts på framtiden föreslås att den reserverade ytan fram till dess får nyttjas för förskolebarnens lekbehov.

#### Buller och vibrationer

Trafikverket framför att riksintressepreciseringen kommer att förses med ett kompletterande dokument från Swedavia i avvaktan på att hela dokumentet ses över. Vidare framförs att det är av stor vikt att Luftfartsverkets yttrande, resultaten av utredningen för Bällsta radar och flyghinderanalysen inväntas innan planprocessen går vidare.

Gällande buller vill Swedavia poängtera vikten av att bullerberäkningar genomförs och redovisas i enlighet med 4 kap. 33 a § plan- och bygglagen (2010:900) eftersom planområdet för Masugnen 5 och 7 tangerar influensområdet för flygbuller FBN 55 dB(A). Det är viktigt att ta hänsyn till nuläget flygbullernivå såväl som beräknad framtida nivå samt även för de kumulativa effekterna av buller från samtliga transportslag (väg, tåg och flyg).

Swedavia framför att på grund av byggnadernas höjd beräknas markbullernivån utomhus hamna över Boverkets riktvärde på 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå kvällstid. Nuvarande bebyggelseförslag medger inte en bullerskyddad sida för samtliga planerade lägenheter vilket bör finnas enligt Boverket. Kartorna för markbuller har ändrats sedan förslaget togs fram.

Trafikförvaltningen påpekar att bedömning av maximal ljudnivå bör 45 km/h istället för nuvarande 30 km/h användas som tvärbanans största tillåtna hastighet (STH). Tidtabell och turtätheten bör justeras som grund för beräkning av ekvivalenta ljudnivåer istället för att utgå från dagens läge. Kontakt kan tas med trafikförvaltningen för underlag.

Länsstyrelsen framför att i kommande planering ska det säkerställas att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage och att vibrationsnivån i bostäder underskrider 0,3 mm/s.

#### Risk

Storstockholm Brandförsvaret framför att det finns ett antal typer av olycksrisker identifierade som bör beaktas:

- Inom Ulvsunda industriområde finns flera verksamheter med tillstånd att hantera brandfarlig vara.
- Tvärbanan
- Översvämning p.g.a. närheten till Bällstaviken
- Suicidrisk i och med broetablering och spårnära bebyggelse

Länsstyrelsen påpekar att närheten till spårvägen inte nämns i planhandlingarna. En bedömning av risken för urspårning samt dess eventuella påverkan på planområdet behöver utredas.

I planbeskrivningen anges att ny bebyggelse ska utformas så att skadliga översvämningar till följd av skyfall samt höga vattennivåer i Mälaren ska minimeras. I aktuell plan placeras delar av byggnaderna under Länsstyrelsens rekommenderade nivå för bebyggelse längs Mälarens stränder.

Länsstyrelsen anser att ny sammanhållen bebyggelse längs Mälarens stränder behöver placeras ovanför nivån 2,70 m (RH2000). Även bebyggelsens grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till Mälaren. Länsstyrelsens rekommendationer för sammanhållen bebyggelse inkluderar även källare och garage. Då ett garage är fristående kan det däremot definieras som en enstaka mindre värdefull byggnad vilket möjliggör en placering under 2,7 m.

Översvämningsrisken för aktuell plan behöver utredas ytterligare innan granskningskedet. Länsstyrelsen är positiv till att höjdsättningen ska göras så att instängda områden inte bildas.

#### Ras och skred

Delar av området består av lera. Kommunen har angett att leran är sättningsbenägen inom hela området och stabiliteten är låg till mycket låg. Länsstyrelsen anser att geotekniska förutsättningar ska vara utredda inom planprocessen och att stabilitetsförhållandena måste klarläggas. Om det krävs ska åtgärder eller restriktioner säkerställas i plankartan. De geotekniska egenskaperna kan även komma att ändras i ett framtida klimat med ökad nederbörd, stigande havsnivåer samt ökad temperatur.

#### Markföroreningar

Miljöförvaltningen framför att med hänsyn till områdets industriella historia och föroreningsproblematik på närliggande fastigheter måste exploatören vara beredd på att eventuellt träffa på klorerade lösningsmedel som påträffats på andra sidan Karlsbodavägen inom fastigheten Archimedes.

Länsstyrelsen påpekar att då marken är föroreningspåverkad behöver detta beaktas vid markarbeten. I det fortsatta planarbetet bör genomföras en miljöteknisk undersökning inom planområdet för att bedöma dess lämplighet för sitt ändamål. Undersökningen bör bland annat omfatta klorerade lösningsmedel och andra flyktiga ämnen samt innehålla en riskbedömning.

#### Flygsäkerhet

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att det finns risk för att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresset för Bromma flygplats.

LFV kan som sakägare av CNS-utrustning inte tillstyrka detaljplanen i sin helhet, då högsta byggnadshöjd överskrider den av Bällsta radar begränsande höjden om 57 m ö.h. Då inkluderas alla påbyggnader som antenner, master, torn, ventilation, hisschakt etc.



Det är även lämpligt att det görs en beställning på en flyghinderanalys hos LFV innan processen går vidare.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Förskolegårdens storlek och lokalklimat kommer att ses över ytterligare inför granskningen för att bättre tillgodose barnens behov av utevistelse. Förskolegårdens storlek ändras för att i möjligaste mån uppnå en större friyta per barn.*

*Bullerutredningen kommer att revideras utifrån det nya bebyggelseförslaget och med de nya förutsättningarna för markbuller från Bromma flygplats. Vid beskrivning av den maximala ljudnivån kommer den maximalt tillåtna hastigheten för Tvärbanan utgöra grund. Bullerutredningen kommer även att kompletteras med en beskrivning av den kumulativa effekten av olika sorters buller. Bullerutredningen kommer att kompletteras med en visualisering i 3D av bullret.*

*Ett PM om risker har tagits fram som beskriver verksamheter med tillstånd att hantera brandfarlig vara, risk för urspårning för Tvärbanan, översvämning från Bällstaviken och suicidrisk i och med spårnära bebyggelse.*

*Inför granskningen kommer det nya bebyggelseförslaget ses över i syfte att minska effekten av översvämning från Bällstaviken. Lägsta nivå för grundläggning, vattentäta konstruktioner samt lokala översvämningsskydd kommer ytterligare att studeras. Vägarna ska höjdsätts så att de underlättar bortledning av vatten. Staden har en dialog med Länsstyrelsen vad gäller översvämningssrisker.*

*De geotekniska stabilitetsförhållandena har studerats ytterligare inför granskningen. Om det krävs åtgärder eller restriktioner kommer de att säkerställas på plankartan.*

*Inför granskningen kommer en fördjupad undersökning göras av markföroreningarna. Undersökningen kompletteras bland annat för att omfatta klorerade lösningsmedel och andra flyktiga ämnen. Undersökningen ska även innehålla en riskbedömning. Undersökningen av markföroreningar för Archimedes 1 kan utgöra en del av underlaget. Om det visar sig föreligga någon risk kommer det i planhandlingarna framgå hur man avser att säkerställa att risken för människors hälsa och miljö minimeras.*

*I det nya planförslaget har byggnadshöjderna kraftigt minskats till 6 till 8 våningar, med möjlighet att punktvis gå upp till 10 våningar. Staden bedömer därmed att den nya bebyggelsen inte påverkar flygtrafiken.*

## Miljö- och klimataspekter

### Miljökonsekvenser

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att de stora ingrepp som sker i naturmiljö i och med denna detaljplan väl motiveras av det stora tillskottet bostäder i kollektivtrafiknära läge som planen föreslår.

Utifrån aktuellt underlag anser Länsstyrelsen att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Detta gäller bl.a. frågorna angående miljö kvalitetsnormer för vatten, geoteknik, buller och markföroreningar.

### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden att det finns risk för att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs. Enligt 2009-2015 års vattencykel är Mälaren-Stockholm (SE657596-161702) en vattenförekomst. Huvudavrinningsområde är Norrström och delavrinningsområde är Mälaren-Ulvsundasjön.

Enligt de senast föreslagna statusklassningarna klassificeras kvalitetsfaktorn för morfologiskt tillstånd i den preliminära vattenförekomsten Mälaren – Ulvsundasjön som dålig då parametrarna ”Närområdet runt sjöar” och ”Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar” klassificeras som dåliga. Eftersom detaljplanen möjliggör exploatering längs Bällstaviken måste det tydliggöras att inte denna kvalitetsfaktor eller andra kvalitetsfaktorer påverkas negativt av planläggningen. Om andelen anlagda ytor inom 30 m från stranden eller inom svämplanet ökar innebär det en försämring av kvalitetsfaktorn. Sådana åtgärder är därför inte tillåtliga då kvalitetsfaktorn redan är dålig. Enligt Länsstyrelsens bedömning utgör det planerade promenadstråket längs Bällstaån en anlagd yta vilket även ytterligare ytor kan göra.

Länsstyrelsen vill informera om att det sedan en dom i EU-domstolen 2015 nu gäller hårdare regler för tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus äventyras. Till följd av denna dom ställs nu betydligt större krav på underlag och miljökonsekvensbeskrivningar i samband med planärenden och andra ärenden enligt PBL, för att kunna bedöma om detaljplaner kan medges.

### Strandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt som innebär att aktuellt landområde har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. När det gäller vattenområdet

förutsätter ett upphävande, enligt 4 kap. 7 § PBL, särskilda skäl för det och att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

För att strandskyddet ska kunna upphävas inom vattenområdet i planen behöver det redogöras för naturvärden som finns i området och hur föreslagen exploatering förväntas påverka naturvärdena.

Länsstyrelsen anser att det bör tydliggöras på vilket sätt platserna där bryggorna planeras samt naturområden inom strandskydd anses vara ianspråktagna.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*En naturinventering på land och i vatten har gjorts som underlag för bedömning av påverkan på strandskyddet vad gäller naturvärden, samt vad gäller ekologisk status på miljökvalitetsnormer. Av planhandlingarna ska tydligare framgå hur anlagd yta avses att förändras.*

*Det föreslagna bryggområdet kommer att utredas vidare i syfte att bättre tillgodose strandskyddet vad gäller naturvärden samt för att klara miljökvalitetsnormer för vatten.*

*Staden för en dialog med Länsstyrelsen vad gäller miljökvalitetsnormer för vatten, och då särskilt hur det nya förslaget påverkar den morfologiska statusen.*

*Staden har samrådit med Länsstyrelsen om behovet av en miljökonsekvensbeskrivning inom miljöbedömning av planer och program. Staden har gjort en ny behovsbedömning av miljöbedömning och utifrån den kommit fram till att en miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram för miljökvalitetsnormer för vatten, geoteknik, markföroreningar och buller.*

#### **Genomförande och ekonomi**

Exploateringskontoret anser att även privata markägare bör bidra med, och själva bekosta, utbyggnad av allmänna ytor i den utsträckning som svarar mot de behov exploateringen ger upphov till samt den värdeökning markägaren får genom planen. Staden och exploitören ska gemensamt utarbeta bra lösningar och avtal när det gäller att tillgodose behovet av exempelvis förskolor. Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal upprättas mellan byggherrarna och staden. Exploateringsnämnden kommer att besluta om detta avtal.

En exploatering av denna grad bör bekosta att garage förläggs under markplan.

Swedavia framför att en flyghinderanmälan ska göras av uppföraren av planerat byggnadsverk högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) i god tid innan planerat uppförande i enlighet med luftfartsförordningen (2010:770) och en flyghinderanalys ska utföras. Resultatet av efterföljande flyghinderanalys kommer att ge ett mer detaljerat bedömningsunderlag för berörda sakägare.

En sakägare anser att rimlig ersättning till markägaren krävs för den förlorade marken i det fall där korsningen flyttas på bekostnad av ett par parkeringsplatser. Vidare framför sakägaren att exploateringsavtal krävs mellan berörd bostadsrättsförening, fastighetsägaren till Masugnen 5, Exploateringskontoret och SL. I avtalet ska noteras att bostadsrättsföreningen i kraft av ett permanent bygglov, för all framtid, har rätt att ha en redskapsbod och parkeringar på stadens mark norr om Masugnen 8.

#### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

*Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att en flyghinderanmälan och en flyghinderanalys inte behöver göras för det nya planförslaget då antal våningar har minskats till 6 till 8 våningar, och som mest 10.*

*Vid inlösen av mark för allmänna ändamål, som i detta fall en korsning, utgår alltid ekonomisk ersättning på en nivå som motsvarar marknadsvärdet på marken om inte annat avtalas mellan staden och den drabbade.*

*Eftersom Masugnen 8 ianspråktagit parkmark för parkeringsändamål utan att någon form av nyttjanderätt har upplåtits av staden så kan detta inte enbart säkras genom avtal. Ett permanent bygglov kräver markägarens tillstånd för att kunna nyttjas.*

#### **Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande**

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter mellan behovet av nya bostäder, påverkan på stads- och landskapsbild, andelen friyta, miljö kvalitetsnormer för vatten, buller, risk för översvämning från Bällstaviken, behov av goda ljusförhållanden och större förskolegård identifierats.

### **Föreslagna förändringar**

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet har följande frågor studerats vidare eller kommer att studeras vidare:

- planförslagets exploateringsgrad
- påverkan på stads- och landskapsbild
- skuggning och ljusförhållanden
- storlek på förskolegård
- andel friyta
- trafik
- buller
- risk
- dagvattenhantering
- naturvärden
- strandskydd i vattnet
- miljökvalitetsnormer
- översvämningsrisk
- geoteknik
- markföroreningar

### **Nytt bebyggelseförslag**

Stadsbyggnadskontoret tar fram ett nytt bebyggelseförslag där exploateringsgraden och byggnadshöjderna minskas. En högre exploatering med cirka 400 lägenheter har prövats under planarbetet för bebyggelse både i kvartersstruktur respektive punkthustypologi. Det nya bebyggelseförslaget bör utgå från det som föreslogs i start-PM, 315 lägenheter, för en bättre anpassning till områdets övergripande stads- och landskapsbild samt för att minska skuggningen av strandpromenader, parker och gårdar.

Det nya förslaget innebär för Masugnen 7 en halvsluten kvartersbebyggelse i 6 till 8 våningar, med möjlighet att punktvist gå upp till 10 våningar. För Masugnen 5 innebär förslaget en sammanlänkad punkthusbebyggelse med 8+2 våningar.

Målet är även att förskolegården görs större, så att en större yta per barn i möjligaste mån uppnås. Utbredningen av de föreslagna bryggorna ses över för att minska påverkan inom strandskyddat område och på miljökvalitetsnormerna för vattenförekomsten.

### **Det nya förslaget utgår från följande stadsbyggnads- och gestaltungsprinciper:**

#### Allmän plats:

- En i huvudsak 20 meter bred strandpark längs Bällstaviken och förbindelser till den, sammanlänkar området med angränsande områden och ökar tillgängligheten till och skapar vistelseytor vid vattnet.
- Strandparken ska vara identitetsbärande, samspela med bebyggelsen och utgöra ett viktigt offentligt rum.
- Strandparken utvecklas med utgångspunkt från sin befintliga karaktär. Träd längs stranden bevaras, alternativt nyplanteras.
- I Gårdsfogdevägens förlängning skapas ett stråk som bjuder in till strandpromenaden. En möjlighet skapas för en framtida gång- och cykelbro till Sundbyberg.
- Offentliga ytor som gator och parker, samt fasader som angränsar och definierar de offentliga ytorna ska bidra till upplevelserika miljöer.

#### Byggnadernas innehåll och placering:

- En funktionsintegrerad bebyggelse med boende, offentlig service och lokaler i bottenvåningar mot gata för att levandegöra stadsrummet.
- Byggnaderna placeras och orienteras för att rama in gaturummet. Byggnaderna tydliggör gränsen mellan allmän plats och privat mark.
- Mellan kvarteren skapas utblickar mot Bällstaviken.
- Kvarteren öppnar sig mot vattnet.

#### Byggnadernas volymer:

- Byggnaderna ska bilda en sammanhängande siluett mot vattenrummet och Karlsbodavägen som förhåller sig till befintlig bebyggelse i Mariehäll/Ulvsunda industriområde och bebyggelsen i Sundbyberg.
- Masugnen 5 och 7 är en del i utvecklingen av Ulvsunda industriområde och ska vara en förmedlande länk mellan punkthusstrukturen i norr och den kommande kvartersstrukturen i söder.
- Byggnaderna på Masugnen 5 ska förhålla sig till byggnaderna på Masugnen 8.
- Halvsluten kvartersstruktur för Masugnen 7.

- Bebyggelsen i Masugnen 5 och 7 ska även förhålla sig till planerad bebyggelse på Archimedes 1 och Mariehäll 1:10 för att skapa ett avgränsat och balanserat gaturum.
- Byggnadernas höjder varierar så att ett rytmiserat taklandskap och djupverkan åstadkoms.
- Byggnaderna är lägre mot vattnet för att skapa en mänsklig skala och goda ljusförhållanden som ger förutsättningar för rekreation.
- Byggnaderna varierar mellan i huvudsak mellan 6 och 8 våningar med möjlighet att punktvis gå upp till 10 våningar mot Karlsbodavägen.
- 1- 2 våningar indragna mot gata och strandpromenad.
- Takterrasser som tillför gröna ytor och kompletterar de begränsade bostadsgårdarna.

#### Byggnadernas gestaltning:

- Sockelvåningen ska särskiljas från fasaden och på ett medvetet sätt gestaltas som en del av gatu- och parkrummet. Sockelvåning mot gata ska ha ett öppet uttryck.
- Utformning, materialval och färgsättning av fasader används för att uppnå kvalitativa, harmoniska och upplevelserika byggnader.
- Entréer ska vara orienterade mot gatan, tydligt markerade och omsorgsfullt utformade.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i arbetet med att ta fram ett nytt bebyggelseförslag och att en ny behovsbedömning av miljöbedömning behöver göras.

Stadsbyggnads- och gestaltningsprinciperna är gemensamma för aktuellt planområde och kommande utveckling av Ulvsunda industriområde, eftersom det är viktigt att Masugnen 5 och 7 utvecklas som en del av områdets helhet.

#### **Inkomna synpunkter**

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2011-04316. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

## Statliga och regionala myndigheter och förbund

### Luffartsverket

LFV kan som sakägare av CNS-utrustning inte tillstyrka detaljplanen i sin helhet, då högsta byggnadshöjd överskrider den av Bällsta radar begränsande höjden om 57 m ö.h. Då inkluderas alla påbyggnader som antenner, master, torn, ventilation, hisschakt etc. Detta gäller eftersom fastigheterna ligger inom skyddsområdet för LFV:s radarstation i Bällsta.

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.

I LFV:s remissvar har de inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad.

LFV har bifogat informationsblad om flyghinderanalys.

### Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer, under nu kända förhållanden, att det finns risk för att föreslagen utformning av planen inte tillgodoser riksintresset för Bromma flygplats, att miljö kvalitetsnormer för vatten enligt 5 kap. miljöbalken inte följs, att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser och att bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion. Om dessa problem kvarstår vid ett antagande kan Länsstyrelsen komma att ta upp planen för prövning enligt 11 kap. 10 § PBL. Planen kan då komma att upphävas enligt 11 kap. 11 § PBL.

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen enligt 3 kap 8 § miljöbalken.

Planområdet ligger inom skyddsområdet för Luftfartsverkets, LFV radarstation i Bällsta. Inom skyddsområdet råder begränsning i byggnadshöjd och 57 meter över havets medelvattennivå är den högsta byggnadshöjd, inklusive påbyggnader, som kan tillåtas. Högsta byggnadshöjden behöver därför sänkas till granskningsskedet. Länsstyrelsen vill även framföra att en flyghinderanalys behöver utföras innan planprocessen går vidare.



I detaljplanen anges att planområdet är beläget inom avrinningsområdet för Mälaren-Stockholm (SE657596-161702) med delavrinning Mälaren-Ulvsundasjön. Enligt 2009-2015 års vattencykel är Mälaren-Stockholm (SE657596-161702) en vattenförekomst och inte ett avrinningsområde.

Huvudavrinningsområde är Norrström och delavrinningsområde är Mälaren-Ulvsundasjön.

Länsstyrelsen vill informera om att EU-domstolen i en dom som meddelades den 1 juli 2015, mål C461/13, funnit att medlemsstaterna är skyldiga att inte meddela tillstånd till verksamheter som riskerar att orsaka en försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus äventyras. I domen tolkar EU-domstolen också begreppet försämring i direktivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor även om inte den sammanvägda statusen försämras. Vidare anser domstolen att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna en ”försämring av status”<sup>2</sup>. Länsstyrelsen bedömer att avgörandet har bäring på planärenden och andra ärenden enligt PBL. En slutsats av domen är att det ställs betydligt större krav på underlag och miljökonsekvensbeskrivningar i samband med planärenden och andra ärenden enligt PBL, för att kunna bedöma om detalj- och översiktsplaner samt bygglov kan medges utan att de riskerar att leda till en försämring av status eller äventyrar uppnåendet av miljökvalitetsnormer i vattenförekomster.

Enligt de senast föreslagna statusklassningarna klassificeras kvalitetsfaktorn för morfologiskt tillstånd i den preliminära vattenförekomsten Mälaren – Ulvsundasjön (i vilken Bällstaviken ingår) som dålig då parametrarna ”Närområdet runt sjöar” och ”Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar” klassificeras som dåliga. Eftersom detaljplanen möjliggör exploatering längs Bällstaviken måste det tydliggöras att inte denna kvalitetsfaktor eller andra kvalitetsfaktorer påverkas negativt av planläggningen. Om andelen anlagda ytor inom 30 m från stranden eller inom svämplanet ökar innebär det en försämring av kvalitetsfaktorn. Sådana åtgärder är därför inte tillåtliga då kvalitetsfaktorn redan är dålig. Med anlagda ytor menas ”tomtmark, väg eller annan hårdgjord yta, industritomt, bebyggelse eller övrig inte hårdgjord yta som är mänskligt tillskapad” enligt definition i 1 kap. 3 § HVMFS3 2013:19. Enligt Länsstyrelsens bedömning utgör det planerade promenadstråket längs Bällstaån en anlagd yta vilket även ytterligare ytor kan göra.

Enligt dagvattenutredningen baseras flödes- och föroreningsberäkningar på en tidigare version av situationsplanen. I det fortsatta planarbetet bör beräkningarna anpassas efter nuvarande situation.

Länsstyrelsen delar kommunens åsikt som innebär att aktuellt landområde har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. När det gäller vattenområdet förutsätter ett upphävande, enligt 4 kap. 7 § PBL, särskilda skäl för det och att intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

För att strandskyddet ska kunna upphävas inom vattenområdet i planen behöver det redogöras för naturvärden som finns i området och hur föreslagen exploatering förväntas påverka naturvärdena. Eftersom stora delar av stränderna i området redan är exploaterade blir de naturliga strandsträckor som finns kvar av större betydelse för växt- och djurlivet.

Länsstyrelsen anser att det bör tydliggöras på vilket sätt platserna där bryggorna planeras samt naturområden inom strandskydd anses vara ianspråktagna.

Med hänsyn till områdets industriella historia, föroreningsproblematik på närliggande fastigheter, topografi samt framtida markanvändning bör det i det fortsatta planarbetet genomföras en miljöteknisk undersökning inom planområdet. Detta för att bedöma områdets lämplighet för sitt ändamål. Undersökningen bör bland annat omfatta klorerade lösningsmedel och andra flyktiga ämnen samt innehålla en riskbedömning. Om det visar sig föreligga någon risk bör det i planhandlingarna framgå hur man avser att säkerställa att risken för människors hälsa och miljön minimeras.

Planområdet för Masugnen 5 och 7 tangerar influensområdet för flygbuller FBN 55dB(A) som ingår i riksintressepreciseringen för Bromma Stockholm Airport. På grund av de planerade byggnadernas höjd i kv Masugnen 5 och 7 beräknas de utomhus vid fasad utsättas för markbullernivåer från Bromma Stockholm Airport över riktvärdet 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå kvällstid. De planerade bostäderna beräknas således inte innehålla Boverkets riktvärde avseende externt industribuller kvällstid utomhus vid fasad avseende bostadsplanering inom så kallad zon A. Enligt Boverkets allmänna råd bör endast bebyggelsen accepteras om tillgång till ljuddämpad sida finns. Då nuvarande bebyggelseförslag

inte medger en bullerskyddad sida för samtliga planerade lägenheter bör detta åtgärdas.

I Trafikverkets yttrande anges att bullerreducerande åtgärder i form av t ex plank och byggnader i riksintressepreciseringen inte kommer att vara aktuella i den nya preciseringen, vilket Länsstyrelsen anser även behöver beaktas vid beräkning av buller.

I planförslaget tillämpas avstegsfall, vilket Länsstyrelsen bedömer är acceptabelt. Länsstyrelsen har heller inget att erinra gällande planerade åtgärder på balkonger.

I kommande planering ska det säkerställas att stomljud i boningsrum inte överstiger ljudnivån 30 dBA (slow) vid tågpassage och att vibrationsnivån i bostäder underskrider 0,3 mm/s.

Närheten till spårvägen nämns inte i planhandlingarna. En bedömning av risken för urspärning samt dess eventuella påverkan på planområdet behöver inkluderas i planhandlingarna.

I samrådshandlingarna framgår det att delar av området består av lera. Kommunen har även angett att lera är sättningsbenägen inom hela området och stabiliteten är låg till mycket låg. Länsstyrelsen anser att geotekniska förutsättningar ska vara utredda inom planprocessen och att stabilitetsförhållandena måste klarläggas. Om det krävs ska åtgärder eller restriktioner säkerställas på ett plantekniskt godtagbart sätt i planen. På befintligt underlag går det inte att avgöra om marken är lämplig för bebyggelse med hänsyn till de geotekniska förhållandena. Kommunen behöver därför visa detta inför granskningsskedet.

De geotekniska egenskaperna kan komma att ändras i ett framtida klimat med ökad nederbörd, stigande havsnivåer samt ökad temperatur vilket är något som kommunen behöver ta hänsyn till.

Risken för erosion bedöms som låg längs Bällstaviken men de geotekniska egenskaperna i övrigt kan påverkas av en högre vattennivå i Mälaren.

I planbeskrivningen anges att ny bebyggelse ska utformas så att skadliga översvämningar till följd av skyfall samt höga vattennivåer i Mälaren ska minimeras. Planbestämmelser reglerar lägsta nivå för färdigt golv för bostäder, förskola och lokaler om +2,7 meter över nollplanet samt att vattentäta konstruktioner används till +2,0 m. I förslaget finns garageinfart och ingångar till bostadshus under +2,7 m. I aktuell plan placeras delar av byggnaderna under

Länsstyrelsens rekommenderande nivå för bebyggelse längs Mälarens stränder.

Länsstyrelsen anser att ny sammanhållen bebyggelse längs Mälarens stränder behöver placeras ovanför nivån 2,70 m (RH2000). Även bebyggelsens grundkonstruktion behöver placeras på sådant sätt i förhållande till Mälaren. Normalt bör inte underkant på grundsula eller platta (alltså grundläggningsnivån) tillåtas under den angivna nivån men avsteg kan göras i vissa fall exempelvis om grundkonstruktionen är vattentät. Länsstyrelsens rekommendationer för sammanhållen bebyggelse inkluderar även källare och garage. Däremot då ett garage är fristående kan det definieras som en enstaka mindre värdefull byggnad vilket möjliggör en placering under 2,7 m.

Länsstyrelsen anser att planbestämmelse ska fastställa att vattentäta konstruktioner används upp till nivån +2,7 m för att säkerställa att bebyggelse inte tar skada vid en beräknad högsta nivå av Mälaren. Länsstyrelsen anser även att placering och höjdsättning av nedfarter till källare, ingångar m.m. placeras ovan 2,7 m. Då området är låglänt och hårdgjort samt möjligheten till bortledning av vatten vid en situation med höga flöden är låg anser Länsstyrelsen att översvämningensrisken för aktuell plan inte har behandlats på ett lämpligt sätt vilket kommunen behöver hantera innan granskningsskedet. Vid ett genomförande av planen ökar de hårdgjorda ytorna inom området. I planbeskrivningen identifieras att instängda områden finns inom planområdet där vatten kan bli såande vid skyfall. Dagvattenutredningen framhäver att det är viktigt att det vid detaljprojektering höjdsätta garagenedfarter så att vatten inte rinner ner i dessa. Länsstyrelsen är positiv till att höjdsättningen ska göras så att instängda områden inte bildas.

Länsstyrelsen anser att det tydligare bör framgå i de enskilda planerna kring Bällstaån hur den sammanlagda bebyggelsens påverkan gällande framför allt höjder kommer att förändra området och dess siluett.

Skötsel av dagvattenanläggningar är väsentligt för dess fördröjnings- och reningsfunktion. Det bör därför finnas skötselplaner framtagna för föreslagna dagvattenåtgärder.

Med fördel kan det även i planhandlingarna framgå hur snö inom området kommer att hanteras. Snö kan också bli en källa till föroreningar, därför bör smältvattnet från snön renas innan det släpps till recipienten.

I plankartan kan det med fördel föras in bestämmelser om ytor för dagvattenhantering och tillräckligt stora ytor avsättas.

Det anges att rain gardens samt gröna tak kan komma att anläggas, vilket är positivt. Eftersom de vid viss utformning kan kräva gödsling för att fungera optimalt samt eftersom reningseffekten kan vara lägre vid låga temperaturer, vill Länsstyrelsen upplysa att vid anläggande av sådana är utformning och skötsel viktig, för att de inte ska bli en källa till föroreningar.

Eftersom marken är föroreningspåverkad behöver detta beaktas vid markarbeten då det kan leda till att stabila markföroreningar blir rörliga, något som medför en risk för spridning till bland annat grundvatten.

I detaljplanen anges att kommunen bedömt att planens genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Länsstyrelsen konstaterar att ett flertal utredningar har gjorts till detaljplaneskedet. Utifrån att flera frågor kvarstår kring markens lämplighet och eventuell påverkan av kommande planering, bl.a. gällande MKN vatten, geoteknik, buller och markföroreningar anser Länsstyrelsen, utifrån aktuellt underlag att planens genomförande kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

#### Försvarsmakten

Försvarsmakten har inga synpunkter på föreslagen detaljplan.

#### Storstockholms Brandförsvar

Storstockholms Brandförsvar yttrar sig avseende hantering av olycksrisker samt möjlighet till räddningsinsatser. Tidigare yttrande från SSBF, under skedet för behovsbedömning, bör tas i beaktande och detta yttrande ses som ett komplement till föregående synpunkter.

Avseende hantering av olycksrisker finns ett antal typer av olycksrisker identifierade som bör tas i beaktning. Dessa är följande:

- Inom Ulvsunda industriområde, i planområdets direkta närhet, finns flera verksamheter med tillstånd att hantera brandfarlig vara.
- Tvärbanan
- Översvämning p.g.a. närheten till Bällstaviken
- Suicidrisk i och med broetablering och spårnära bebyggelse

Avseende möjlighet till räddningsinsatser bör framkomlighet för räddningstjänstens fordon beaktas, normalt krävs BK2-väg.

Avståndet 50 meter från körbar väg till byggnadens angreppspunkt

ska inte överstigas. Av planbeskrivningen framgår att detta tagits i beaktande. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-09 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Då byggnadens höjd överstiger 23 meter har inte räddningstjänstens fordon möjlighet att utgöra alternativ utrymningsväg. Av planhandlingarna framgår att alternativ utrymningsväg för bostäder i respektive byggnad sker via Tr2-trapphus vilket accepteras då byggnaderna uppgår till maximalt 16 våningar.

Hänsyn behöver tas till tillgång på brandvatten och ett rekommenderat avstånd på 75 meter från brandpost till uppställningsplats för utryckningsfordon bör inte överskridas. Mer information om SSBFs syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokumentet VL 2014-12.

#### Storstockholms lokaltrafik (SL)/Trafikförvaltningen

Enligt RUFSS 2010 ligger planområdet inom den regionala stadskärnan vilket innebär att den höga tillgängligheten till kollektivtrafiksystemet ska värnas och stadsbebyggelsen ha en mycket hög täthet. Trafikförvaltningen gör bedömningen att planen kan ha påverkan på kollektivtrafiken genom ökade trafikmängder till följd av den tillkommande byggnationen samt föreslagna ny utformning av korsningen vid Masugnen 5 och 7.

Trafikförvaltningen förutsätter att utformning av denna korsning sker i samråd med trafikförvaltningen. Även förutsättningarna för framtida båttrafik bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Trafikförvaltningen förordar att tvärbanans på den aktuella sträckans största tillåtna hastighet (STH), 45 km/h, används som grund för bedömning av maximal ljudnivå istället för 30 km/h som i de nuvarande beräkningarna. Tidtabell och turtätheten bör justeras som grund för beräkning av ekvivalenta ljudnivåer istället för att utgå från dagens läge. Kontakt kan tas med trafikförvaltningen för underlag. Vibrationsutredningen är enligt trafikförvaltningens bedömning tillfyllest.

En ny korsning föreslås ersätta den befintliga korsningen vid infarten till Karlsbodavägen 40-44. Den nya korsningens utformning är inte detaljstuderad i detta skede, men så som den illustreras i samrådshandlingen ser den ut att bli trång vilket ökar risken för att fordon befinner sig i korsningen då tåg på tvärbanan närmar sig.

Egenskapsbestämmelse bör införas för den del av spårvägen som ingår i gatan.

Trafikförvaltningen har upplyst om vad som gäller vid genomförande.

Avseende gång- och cykeltrafik föreslås befintliga gång- och cykelpassager över Karlsbodavägen behållas, men passagen vid Masugnen 8 justeras något. Det framgår inte i planhandlingarna hur gång- och cykelöverfarten över spårvägen ska utformas. Samråd bör ske med trafikförvaltningen för att säkerställa att överfarten får en säker utformning. I övrigt bör gång- och cykelvägar som ansluter planområdet till hållplatsen på Karlsbodavägen och övrig kollektivtrafik utformas trygga, gena, attraktiva och tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Trafikförvaltningen har i uppdrag att utreda nya möjligheter till kollektivtrafikkopplingar på vatten. 2013 utreddes förutsättningarna för en pendelbåtlinje mellan Ulvsunda och Södersjukhuset, varvid kajplats konstaterades saknades i Ulvsunda. Förberedelser för båttrafik kan med fördel göras i planen.

#### Trafikverket

Trafikverket yttrar sig angående den högsta angivna totalhöjden för byggnader med anledning av närheten till Bromma flygplats. Den högsta tillåtna totalhöjden är 59,56 m ö.h. och det är inte troligt att Bromma flygplats ger den dispens som krävs för att sätta upp byggkranar som är högre än planerade byggnader.

Fyra byggnader i förslaget har också högre byggnadshöjder än den högsta tillåtna höjden med hänsyn till Bällsta radar som är 48 m ö.h. på denna plats. Exakt hur den maximala höjden för objekt inom planområdet måste utredas av LFV innan planprocessen går vidare. Byggnadernas höjd måste justeras nedåt till en maximal höjd av 48 m ö.h. samt dessutom anpassas till resultatet av LFV:s nyss nämnda utredning. Det är även lämpligt att det görs en beställning på en flyghinderanalys hos LFV innan processen går vidare.

Information angående buller inväntas från Swedavia i slutet av augusti eftersom de existerande dimensionerade markbullerkurvorna i riksintressepreciseringen för Bromma flygplats numera är inaktuella. Riksintressepreciseringen kommer att föras med ett kompletterande dokument i avvaktan på att hela dokumentet ses över. Detta kommer troligen att göras under början av 2017 när också den hinderbegränsande ytan för flygplatsen har ändrats. Den horisontella ytan blir då cirkulär istället för oval och får därmed en något mindre yta.

Trafikverket hänvisar också till Swedavias yttrande i ärendet. Det är också av stor vikt att LFVs yttrande, resultaten av utredningen för

Bällsta radar och flyghinderanalysen inväntas innan planprocessen går vidare.

### **Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar**

#### **Bromma Stadsdelsförvaltning**

Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig positiva till det tillskott av bostäder i centralt och kollektivtrafikhärläge som planen innebär. Stadsdelsförvaltningen anser att det är rimligt att här pröva en hög exploateringsgrad. Omvandlingen av Karlsbodavägen till sen stadsgata med lokaler i bottenvåningen ses som positiv. Även ambitionen att minska barriärerna i området, bland annat genom en gång- och cykelbro över Bällstaviken, är bra enligt stadsdelsförvaltningen.

Utformning, material- och färgval, möblering samt vegetation bör väljas i syfte att åstadkomma upplevelserika, trygga och attraktiva offentliga rum. Entréer bör vara tydligt markerade och utformning av fasad bör utnyttjas för att uppnå en kvalitativ lokalmiljö.

Stadsdelsförvaltningen påtalar behovet av en helhetssyn för området där skola, vård, ungdoms- och samlingslokaler med mera ingår. Exempelvis bör behovet av en gruppboende för 6 stycken boende med heldygnssomsorg utredas.

I den fortsatta utvecklingen av Mariehäll och Ulvsunda industriområde är det av stor vikt att park- och naturmark som klarar ett högt besöksstryck skapas för att tillgodose invånarnas behov av rekreation och friyta.

Trädplantering föreslås längs både Adolfsbergsvägens och Karlsbodavägens gaturum, detta för att göra gatorna mer levande och promenadvänliga.

Avseende barriärer är det av stor vikt att gång- och cykelbron över Bällstaviken byggs redan i samband med exploateringen. Om bron ändå skjuts på framtiden så föreslår förvaltningen att den markreserverade ytan fram tills dess får nyttjas för förskolebarnens lekbehov.

Den föreslagna förskolan anses för liten på grund av att antal föreslagna lägenheter har ökat sedan första förslaget som förskolan ursprungligen dimensionerades för. Dessutom råder just nu en brist på förskoleplatser i närområdet som skulle kunna minskas om en större förskola byggdes. 11,25 kvm friyta per barn, vilket förslaget förskolegård medför, är inte att betrakta som en acceptabel miljö.



Förvaltningen anser att 15 kvm per barn är minimum, och detta fungerar endast om gården är mycket välplanerad. En gård för 80 barn bör alltså vara minst 1020 kvadratmeter stor.

Stadsbyggnadskontoret bör få i uppdrag att se över hur förskolans lokal och gård bättre kan planeras för att överensstämna med behoven.

Förvaltningen förutsätter att tillgängligheten i olika aspekter noga beaktas i det fortsatta planarbetet. God framkomlighet för rörelsehindrade och synskadade är grundläggande, men även upplevelse kvaliteten för personer med nedsatt hälsa och funktion är viktig. Ny vegetation som planeras i den nya bebyggelsen bör utgå från stadens utemiljöprogram. Där höjdskillnaden utgör hinder för personer med funktionsnedsättning anläggs ramper, avfasad trottoarkant eller annan likvärdig åtgärd.

Förvaltningen vill påpeka vikten av goda och säkra trafiklösningar och tror att parkeringstalet 0,4 parkeringsplatser per lägenhet sannolikt är i underkant.

#### Exploateringskontoret

Exploateringskontoret ser positivt på förslaget som ger ett bra tillskott av bostäder i linje med översiktsplanen. Några aspekter bör dock bearbetas ytterligare i det fortsatta planarbetet.

Då den nu planerade lokalgatan skapar områden där dagvattnet inte leds vidare till recipient bör utformningen av denna bearbetas vidare. Bredden på lokalgatan bör ses över då den inte håller överenskomna 10 meters bredd längs med hela sträckan samt även kvartersgatans utformning för att säkerställa fullgod lösning när planeringen av Masugnen 1 påbörjas.

Exploateringskontoret anser att även privata markägare bör bidra med, och själva bekosta, utbyggnad av allmänna ytor i den utsträckning som svarar mot de behov exploateringen ger upphov till samt den värdeökning markägaren får genom planen. En förutsättning för planens genomförande är att staden och exploitören gemensamt utarbetar bra lösningar och avtal när det gäller att tillgodose behovet av exempelvis förskolor.

Innan detaljplanen antas ska exploateringsavtal upprättas mellan byggherrarna och staden. Exploateringsnämnden kommer att besluta om detta avtal.

#### Idrottsförvaltningen

Området är idag underförsörjt på idrottsytor vilket på sikt till viss del kommer avhjälpas vid byggnationen av Bällsta IP.

#### Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten i Stockholms kommun har inga synpunkter på föreslagen detaljplan.

#### Miljö- och hälsoskyddsämnden

Miljö- och hälsoskyddsämnden tillstyrker planförslaget under förutsättning att två krav uppfylls. Dels bör processen som lett fram till val av bullerlösning redovisas och motiveras och sedan bör hanteringen av markföroreningar som eventuellt spridits från fastigheten Archimedes redovisas i planhandlingarna.

Miljö- och hälsoskyddsämnden vill att planhandlingen redovisar vilka lösningar som prövats för att klara riktlinjerna för trafikbuller då speciallösningar endast ska tillämpas som en sista utväg.

Gällande hanteringen av markföroreningar måste exploatören vara beredd på att träffa på klorerade lösningsmedel som påträffats på andra sidan vägen inom fastigheten Archimedes.

MHN anser att de stora ingrepp som sker i naturmiljö i och med denna detaljplan väl motiveras av det stora tillskottet bostäder i kollektivtrafiknära läge som planen föreslår.

#### Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet anser att det med föreslagen utformning av tvärbanan blir svårt att skapa de kopplingar till omkringliggande kvarter och stadsdelar som beskrivits som nödvändiga i planförslaget. Ett gott exempel på utformning av stadsspårväg är den längs Hammarby Allé. Detta betyder att strandparken och strandpromenaden behöver tillgängliggöras på andra sätt.

Skönhetsrådet anser att det är beklagligt att gång- och cykelbron inte finns med som något annat än ett reservat för framtida projektering. Detta underminerar långsiktigheten i förslaget då kopplingar till Sundbybergs centrum inte prioriteras.

Utformningen på Masugnen 5 är enligt Skönhetsrådet att föredra över den på Masugnen 7. Då byggnaderna i det sistnämnda kvarteret placerats i två rader blir ljusförhållandena i lägenheterna mot innergården mycket svåra och utsikten knapp. Rådet anser att bostäder skapade endast som svar på en akut bostadsbrist inte blir långsiktigt hållbara och önskar därmed lägre exploateringsgrad.

Rådet anser inte att de planerade mellanbyggnaderna i mänsklig skala har den önskade positiva effekten på fotgängarperspektivet som beskrivs i planhandlingarna. Rådet anser också att den slutna karaktären mot Karlsbodavägen som planen har som ambition att

genomföra bör tydliggöras då denna förändring skulle vara till gaturummets fördel. Bebyggelsen mot Karlsbodavägen kan gagnas av att vara högre men i övrigt bör bebyggelsen genomföras med lägre exploateringsgrad. Där raden fördubblas i Masugnen 7 anser rådet att husens höjder bör skiljas åt så att de två hus som placeras mot vattenlinjen i kvarterets södra del ges en annan volym än de övriga. Här vill rådet förespråka en mellanskala. Vidare anser rådet att de planerade tvåvåningshusen längs vattenlinjen riskerar att privatisera miljön i dess anslutning. Detta problem kan lösas om skalförskjutningen sker med allmänt innehåll i de lägre byggnaderna.

Rådet anser att en exploatering av denna grad måste bekosta att garagen förläggs helt under mark. Detta för att byggnadernas bottenvåningar ska förses med lokaler, bostäder eller annan funktion av mer öppen karaktär.

Då det råder brist på grönytor samtidigt som det finns uttryckliga ambitioner att hålla kvarterets stråk mot vattenlinjen grönt är det viktigt att man inventerar träden för att säkerställa vilka värden som är viktiga att spara.

Möjligheten att behålla den mutterformade industrifastigheten för att skapa ytterligare variation i området har diskuterats. Masugnen 5 och 7 ger förutsättningarna för kommande utveckling av Ulvsundaområdet i och med en stark form och början av ett mönster som kan bli svårt att bryta.

Sammantaget är Skönhetsrådet positiva till exploatering men anser att staden måste verka för att långsiktigt säkerställa kvaliteten i området, nutida och framtida. Rådet avstyrker förliggande detaljplan.

Råd för funktionshinderfrågor

Råd för funktionshinderfrågor har inga synpunkter på föreslagen detaljplan.

Stockholms stadsmuseum

I planbeskrivningen anges felaktigt (s. 46) att ”Befintlig bebyggelse bedöms dock av Stadsmuséet ha ett begränsat kulturhistoriskt värde”. Stadsmuséet vill härmed förtydliga att gällande klassificering av fastighet inom detaljplaneområdet innebär att fastigheten har bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde. I detta fall finns dock inte tillräckliga kulturhistoriska skäl att avstyrka rivning av befintlig bebyggelse. Stadsmuséet efterlyser ett mer hållbart förhållningssätt i planeringen med ett återanvändande av befintlig bebyggelse.

Positivt med förslaget anser Stadsmuséet vara bevarandet av ett antal siktlinjer mot Bällstaviken, lägre byggnader om vartannat, punkthus i två volymer och den uttalade ambitionen för den nya bebyggelsen som är att den ska utformas med en hög nivå avseende arkitektur och med stor omsorg avseende material och detaljer.

Stadsmuséet bedömer att hög bebyggelse kan vara möjligt på denna plats men att man bör studera bebyggelsen i ett större sammanhang för att värna stadsbilden. Stadsbildsstudier bör tas fram och samordnas med en planerad hög bebyggelse i intilliggande kvarter.

#### Stockholm Vatten Avfall

Stockholm Vatten har synpunkter angående avfallshanteringen i föreslagen detaljplan. Istället för två olika avfallshanteringssystem i Masugnen 5 och Masugnen 7 (miljörum respektive sopsugsanläggning) föreslås att den planerade mobila sopsugsanläggningen ska hantera hela områdets hämtning av hushållsavfall, både för Masugnen 5 och 7. Antal dockningspunkter för denna anläggning ska dimensioneras för att klara stadens krav gällande buller och tömningstider. I bygglovsskedet ska dockningspunkternas placering samt angöringen till dessa redovisas närmare.

System för att klara av stadens högt ställda krav på matavfallsinsamling bör beredas plats för, exempelvis genom att använda en separat tank för utsorterat matavfall på sopsugsanläggningen.

Det är positivt att det planeras för fastighetsnära insamling av förpackningar och tidningar. Observera att det inom fastigheten även ska finnas utrymmen för hantering av grovavfall samt för verksamheternas avfall. Det är inte tillåtet enligt renhållningen att hänvisa boenden till återvinningscentralen för grovsopor. All avfallshantering vid ny- och ombyggnad ska ske i enlighet med stadens riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering”.

#### Stockholm Vatten VA

Vattenanslutning kan utföras från Karlsbodavägen, dock max en anslutning per fastighet.

Spillvattenanslutningar kan utföras från Karlsbodavägen, dock max en anslutning per fastighet.

Det är viktigt att undvika instängda områden. En ny höjdsättning av kvartersgatan längst i söder i planområdet föreslås med fall från vändplan ner mot Bällstaviken. I detta fall kommer extrem

nederbörd kunna avledas yttledes via gatan ner mot Bällstaviken. Samma höjdsättningsprincip föreslås för planerad kvartersgata längst i norr i planområdet. För att belysa vikten av ett större avrinningsstråk föreslås att dagvattenutredningen kompletteras med hänsyn till avrinningsområden och avrinningsvägar.

För att förenkla dagvattenhanteringen i övrigt önskas att kvartersgatan både längst i söder och längst i norr i detaljplaneområdet blir allmän platsmark. Det förenklar dagvattenavledning genom ledningsnät i gatan. Om detta inte är möjligt så önskar vi U-områden i ovan nämnda gator.

Dagvattenhanteringen i planområdet bör utföras enligt Stockholms stads dagvattenstrategi. Strategin förordar en hållbar hantering av dagvatten, såväl på kvartersmark som i allmän platsmark där dagvatten från hårdgjorda ytor fördröjs och omhändertas lokalt. Framtagen dagvattenutredning tar upp flera lösningar på dagvattenhantering som ligger helt i linje med Stockholm stads dagvattenstrategi.

#### Trafikkontoret

Trafikkontoret ställer sig positiva till att strandområdet öppnas upp för allmänheten genom vistelse för gående men poängterar att det också är viktigt att vistelse möjliggörs även för cykeltrafikanter längs med Bällstaviken.

Det är viktigt att hela Karlsbodavägen ingår i genomförandet av detaljplanen då påverkan på bland annat körfältsindelning och vald utformning på korsningar över tvärbanan sker. Även behovet av att signalreglera korsningen Karlsbodavägen/Gårdsfogdevägen och andra behov som uppkommit i och med omvandlingen från kontor/handel/industri till bostäder bör ingå i genomförandet av projektet.

För att värna om hög orienterbarhet och ett lättförståeligt trafiksystem är det positivt om korsningar utformas som fullständiga korsningar utan begränsningar (exempelvis gällande typer av fordon samt förbjuden vänstersväng). I Trafikutredningen/Trafik PM står att alla typer av fordon ska kunna trafikera i alla relationer. Detta stämmer inte för korsningen lokalgatan/Karlsbodavägen där fordon av typen LBN endast kan köra vidare norrut på Karlsbodavägen, här behövs justeringar i utformningen. Exempelvis behöver stopplinjen på lokalgatan flyttas söderut varpå angöringsfickan längs lokalgatan behöver kortas ned vilket påverkar avståndet för angöring till entré. Detta kan ge svårigheter att klara avstånd enligt Boverkets riktlinjer (och

Stockholms stads) för avstånd till entré för personer med funktionsnedsättning.

Föreslagen passage över tvärbanan samt promenaden längs strandlinjen bör göras tillgänglig även för cykeltrafik. Alla passager bör även noggrant utformas så att det blir tydligt för gångtrafikanter, speciellt i korsningen lokalgatan/Karlsbodavägen med svängande motorfordon från flera håll.

Placering och utformning av angöringsfickor för busstrafik längs Karlsbodavägen bör ses över med avseende på siktsvårigheter och längd, en förefaller vara lite för kort.

Särskild vikt bör läggas vid utformningen av ”rummen” längs byggnadernas bottenvåningar mot lokalgatan så att dessa inte blir otrygga eller skräpiga platser.

Trappor och ramper mot Ballstaån får ej förläggas på allmän platsmark utan måste inrymmas inom fastighetsmark.

Uppgifterna i planhandlingarna behöver synkroniseras med uppgifterna i trafikutredningen så att de anger samma parkeringstal för cykel (nu 3,0 respektive 2,5 platser/100 kvm).

Trafikkontoret invänder mot att kvartersgatorna parallellt med norra och södra plangränsen planläggs med x-område då körbanan är för smal (körbana på minst 5,5 meter krävs). Ytterligare ett skäl för detta är att tillräcklig yta för vändplats kommer att vara svår att uppnå (minst 18 meter i diameter). Istället föreslås att ytan planläggs som allmän platsmark.

Angöringsplats för bilar ska finnas och en parkeringsplats för rörelsehindrade ska kunna ordnas inom 10 meters gångavstånd från tillgänglig entré (Stockholms stads krav). Trafikkontoret föreslår att angöringsytan längs lokalgatan separeras från körbanan utan den nu föreslagna kantstenen då den försvårar drift- och underhåll av gatan. Entréer placerade mot parkmark ska även kunna nås på annat sätt då trafikering av motorfordon ej tillåts på parkmark.

Trafikkontoret förespråkar en justering av det föreslagna parkeringstalet från 0,4 till 0,38 enligt ny beräkning.

Det anses positivt om plats för central sopsugsanläggning för flera kvarter, exempelvis Archimedes, kan ordnas inom planområdet.

En kompletterande analys med avseende på mängden friyta behövs för att klargöra konsekvenserna av det föreslagna tillskottet med bostäder. Planförslagets påverkan på mängden allmänt tillgänglig friyta/person bör redovisas både med avseende på den enskilda planens påverkan och på de kringliggande planerna i Mariehäll och Ulvsunda industriområdes påverkan. Om resultatet visar att det samlade antalet nya bostäder medför för liten allmän friyta måste antalet nya bostäder justeras efter detta.

De lokala klimatförutsättningarna för förskolegården bör studeras vidare då byggnadsstrukturerna ändrats efter vindstudien och gården enligt solstudierna kommer att ligga i skugga i stort sett hela dagarna.

Belysningsprojektering ska ske genom trafikkontoret och deras upphandlade entreprenörer och konsulter. Inga av stadens belysningsstolpar ska placeras på kvartersmark.

Dagvatten från de egna fastigheterna måste hanteras inom fastigheten och får inte hänvisas till den allmänna platsmarken.

#### Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen anser att ytterligare skolkapacitet är en förutsättning för att de föreslagna bostäderna ska kunna byggas. Behovet av nya skolor och stadens planeringsinriktning för utbyggnad av grundskolor framgår av ärendet ”Samordnad grundskoleplanering i Stockholm” (SAMS) som kommunstyrelsen behandlade 15 juni 2016.

#### Övriga remissinstanser

##### AB Fortum Värme

Fortum Värme AB har inga synpunkter på föreslagen detaljplan.

##### Fortum Distribution AB/Ellevio AB

Ellevio har ett 30 kV-kabelförband i anslutning till planområdet som har tagits ur drift.

Befintliga servisledningarna kan behöva skyddas eller flyttas i samband med markarbeten. Sammanhållande garagebyggnation under husen avgör om anslutning kan utföras med gemensamma elserviser eller om något eller några hus måste anslutas med egen elservis.

##### Föreningen Mariehäll

Föreningen Mariehäll ställer sig kritisk till att detta är den nittonde detaljplanen i Mariehäll sedan år 2000 som är helt fri från

övergripande områdesplanering. De poängterar behovet av områdesplan för Norra Ulvsunda och Mariehäll. Föreningen anser att programarbete för Ulvsunda industriområde och södra Mariehäll ska återupptas.

Angående tillgången på offentlig service så saknas det högstadieskola, vårdcentral och samlingslokaler, detta i en stadsdel med 9000 invånare varav mer än 1000 stycken av dem är barn och ungdomar. Föreningen ser avsaknaden av offentlig service som ett starkt argument mot att gå vidare i detaljplanen då detta skulle innebära låsningar inför ett kommande programarbete. Vidare ser föreningen hänvisningarna i planbeskrivningen till vårdcentralerna i Traneberg och Brommaplan som olämpliga eftersom det även där pågår planer på 1000-tals nya bostäder.

Detaljplaneförslaget kräver flera avsteg från planer och rekommendationer för att kunna genomföras.

Tvärbanans nuvarande sträckning på banvall med normal järnvägsstandard bildar en stor barriär som förstör förutsättningarna för den eftersträlvade stadsbebyggelsen som eftersträvas i alla detaljplaneförslag.

Föreningen pekar även ut en rad avsteg från planer och rekommendationer som föreslås i detaljplaneförslaget. Exempel på dessa är ändrat antal lägenheter, ändrad byggnadshöjd, översvämningsrisk och den planerade förskolans antal kvadratmeter förskolegård per barn.

Om gång- och cykelbron realiserar anser föreningen att behoven för gång- och cykeltrafik är väl tillgodosedda.

Föreningen Mariehäll anser att parkeringstalet på 0,4 parkeringsplatser per lägenhet sannolikt är i underkant.

Den lilla parken mellan Masugnen 5 och 7 föreslås heta Järnvägsparken.

#### Sundbybergs stad

Sundbyberg stad öppnar upp för fortsatt dialog med Stockholms stad för att bland annat skapa förutsättningar för en ny bropassage över stadsgränsen. Sundbybergs stad vill dock påpeka att den föreslagna placeringen av den möjliga broförbindelsen inte stämmer överens med gällande detaljplan på östra sidan. Sundbybergs stad anser därför att detaljplaneförslaget behöver justeras för att överensstämma med motstående sida.



Då skuggning av det nyanlagda Strandtorget i Sundbyberg kan uppstå förväntar sig Sundbybergs stad att solstudier upprättas. Dessa ska även beskriva planerad hantering av eventuell skuggning.

Gällande detaljplan på Sundbybergs stads sida om Bällstaviken bifogas som bilaga till detta remissvar.

#### Swedavia AB

Swedavias flygplats Bromma Stockholm Airport är ett riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och det är av stor vikt att bibehålla hög flygsäkerhet i och omkring flygplatsområdet. Detta sker i enlighet med ett noggrant utvecklat internationellt regelverk och en vanlig marginal till hinder är 300 meter.

Gällande buller vill Swedavia poängtera vikten av att bullerberäkningar genomförs och redovisas i enlighet med 4 kap. 33 a § plan- och bygglagen (2010:900) eftersom planområdet för Masugnen 5 och 7 tangerar influensområdet för flygbuller FBN 55 dB(A). Det är viktigt att ta hänsyn till nuläget flygbullernivå såväl som beräknad framtida nivå samt även för de kumulativa effekterna av buller från samtliga transportslag (väg, tåg och flyg).

På grund av byggnadernas höjd beräknas markbullernivån utomhus vid fasad hamna över Boverkets riktvärde på 45 dB(A) ekvivalent ljudnivå kvällstid. Swedavia bedömer att nuvarande bebyggelseförslag inte erbjuder tillgång till ljuddämpad sida för alla lägenheter vilket, om riktvärde överskrids, bör finnas enligt Boverkets allmänna råd. Nuvarande markbullerkartor i riksintressepreciseringen är inaktuella och kommer inom kort att bytas ut. Ovanstående yttrande om markbuller baserar sig på de nya kartorna.

Swedavia har, förutsatt att höjdbegränsningen för det aktuella området på +59,56 m ö.h. (RH 2000) underskrids, inget i övrigt att erinra.

Flygplatsen vill uppmärksamma Luftfartsverkets yttrande (LFV D-2015-056137) daterad 2015-12-07 där LFV som sakägare avseende Bällsta radar avstyrker uppförandet av byggnader högre än 48 m ö.h. samt lägre maximal höjd i en smal sektor i riktning 343 grader plus minus 10 grader (där ytterligare utredning krävs av Luftfartsverket).

Flygplatsen vill tygloggöra det faktum att även tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, också omfattas av hinderfrihetskraven vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området.

En flyghinderanmälan ska göras av uppföraren av planerat byggnadsverk högre än 20 meter (45 meter inom sammanhållen bebyggelse) i god tid innan planerat uppförande i enlighet med luftfartsförordningen (2010:770) och en flyghinderanalys ska utföras. Resultatet av efterföljande flyghinderanalys kommer att ge ett mer detaljerat bedömningsunderlag för berörda sakägare (Luftfartsverket, Försvarmakten samt berörd flygplats).

Ljus som inte är avsedda för luftfarten och som på grund av dess intensitet, konfiguration eller färg kan orsaka förvirring eller vara vilseledande för luftfarten ska avlägsnas, skärmas av eller på annat sätt modifieras enligt Transportstyrelsens föreskrifter TSFS 2012:90. Detta gäller såväl för det färdigställda förslaget som under byggnation. Även materialval måste övervägas så att det ej reflekterar eller bländar luftfartyg.

På grund av planområdets närhet till flygplatsområdet är det viktigt att byggherren under byggskedet tillser god ordning så att skräp inte drar till sig ytterligare fågel till området.

#### TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Om flytt eller skydd av telekablar ändå skulle behöva ske förutsätter Skanova att detta bekostas av den part som initierat åtgärden.

Skanova erbjuder sig att skicka ledningarna digitalt i dwg-format. För ledningssamordning kontakta Daniel Lexelius Skanovas Nätförvaltning.

#### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

##### AB Karl Ekesiöö

Ekesiöö anser att trafiksituationen redan i dagsläget innebär hög belastning på alltför smala gator och därmed medför stor utmaning gällande transporter till och från Ekesiöös verksamhet på Masugnen 1. Denna situation anser Ekesiöö kommer att bli än mer komplicerad att hantera med den ökade belastningen på vägnätet som den planerade nya vägen som ansluter direkt vid Ekesiöös infartsväg innebär. Tidigare erfarenhet från stora ombyggnationer i området är att dessa har stora negativa konsekvenser för verksamheten.

Bifogade bilder visar tydligt på gatans storlek och hur stor del av den som upptas vid leveranser samt när containers för byggmaterial placeras på gatan. Den i nuläget befintliga vändzonen används till fullo när Ekesiöö tar emot en lastbil eller trailer. Dessa leveranser blir omöjliga att genomföra om gatan även ska användas för genomfartstrafik.

Ekesiöö uppskattar den lastbilstrafik som verksamheten innefattar bara vad gäller de egna leveranserna till ca 4-5 lastbilar med släp per dag, 3 lastbilar med trailer per dag samt ca 8 lastbilar med bakavlyft. Till detta kommer de egna lastbilar som kör ut material till Ekesiöös kunder ca 9 gånger/dag samt alla de kunder som kommer till byggvaruhuset i egen bil eller skåpbil. Dessa uppskattas till 500-700 st/dag.

Ekesiöö poängterar också speciellt de för verksamheten och framkomligheten mycket försvårande omständigheterna som kommer råda under uppförandet av de i detaljplanen angivna byggnaderna.

Ekesiöös verksamhet lämpar sig inte för att vara närmsta granne med ett stort bostadsområde på grund av ibland förekommande höga industriljud i samband med exempelvis lastning, lossning och sågning.

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen anser att bifogad trafikutredning är ofullständig och att vald lösning för in- och utfart medför att en onödigt stor del av Masugnen 8 måste ingå i planområdet. Bland annat försvinner 4 st av p-platserna på Masugnen 8 för att SL ska kunna behålla nuvarande övergångsställe och därmed spara pengar.

Angående dagvattenhanteringen från Masugnen 5 så anser bostadsrättsföreningen att planförslagets föreslagna lösning inte är tillräcklig då den endast säger att ”Avrinning från den norra delen av lokalgatan sker via angränsande fastighet norr om Masugnen 5”.

Bostadsrättsföreningen föreslår att den planerade in- och utfarten flyttas så att den huvudsakligen ligger på Masugnen 5. Detta skulle innebära att endast två p-platser behövde tas i anspråk. Angående bristen på dagvattenhantering föreslås att det tvärs över trottoar och körbanor läggs smala cementtråg med stålrastrer som fångar upp vattenflödet på väg mot lokalgata och hus. Vattnet leds sedan till ett kross/makadammdike för rening på väg till Ballstaån.

Bostadsrättsföreningen kräver att

- In/utfarten utformas enligt deras förslag

- Dagvattenproblemet löses enligt deras förslag eller på motsvarande sätt
- Planområdet gränsas av enligt deras skiss så att alla p-platser står på deras tomt
- Bostadsrättsföreningen får rimlig ersättning för den förlorade marken
- Tegelmuren blir kvar i nuvarande skick eller återuppbyggs till liknande gestaltning
- Den nya gemensamma in/utfarten får arrangeras och tas i bruk först när byggnationen på Masugnen 5 och 7 är färdig och Karlsbodavägen breddats i enlighet med planförslaget på Archimedes 1.
- Ett exploateringsavtal upprättas mellan bostadsrättsföreningen fastighetsägaren till Masugnen 5, Exploateringskontoret och SL. I avtalet ska också noteras att Brf, i kraft av ett permanent bygglov, för all framtid, har rätt att ha en redskapsbod och parkeringar på stadens mark norr om Masugnen 8.

Bostadsrättsföreningen har bifogat två bilder som visar det nuvarande planförslaget (bild 1) och förslaget med omarbetad korsning lokalgata/Karlsbodavägen (bild 2).

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen som fastighetsägare och representant för 109 hushåll välkomnar bostäder på Masugnen 5 och Masugnen 7 men motsätter sig starkt den föreslagna exploateringsgraden. Detta ställningstagande grundar sig i förlorad utsikt och utblick från lägenheter, balkonger och gårdar på östra sidan ån men också vid vistelse utmed det allmänna promenadstråk som löper längs vattnet på östra sidan om Bällstaviken.

Försämringar som skulle vara konsekvens av utbyggnad enligt föreslagen detaljplan är förändrad horisont, minskad kvällssol och skuggad vattenspegel. Bostadsrättsföreningen anser att en rimlig exploateringsgrad vore ett förslag där byggnadshöjden begränsas till 8 våningar plus eventuell vindsvåning samt placerade med inbördes avstånd för att möjliggöra genomsikt och inte helt bryta horisonten i väster.

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen framför en protest mot det planerade bygget med argumentet att merparten av lägenheterna i bostadsrättsföreningen har balkonger som kommer att skuggas. De invänder både mot höjden (17 våningar som högst?) och mot tätheten i den nya bebyggelsen. Bostadsrättsföreningen välkomnar bostäder på andra sidan Bällstaviken men tycker att bebyggelsen bör ha en max

höjd av 7 våningar för att ge rimligare proportioner och större trivsel på båda sidor om ån.

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen har synpunkter på föreslagen byggnadshöjd som i sin höjdskala bör ta hänsyn till omkringliggande byggnader på Masugnen 8 samt byggnaderna på östra sidan Bällstaviken. Höjden på byggnaderna kommer att spela stor roll för grönområdena mellan husen, lekplatsen och strandpromenaden där ljusförhållandena och lokalklimaten påverkas mycket negativt av höga byggnader.

Grönområden är i Ulvsunda- och Mariehällsområdet en bristvara. Tuvanparken och den nästan färdigställda Strandtorget i Sundbyberg är exempel på att man under förtätande av ny bebyggelse kan skapa grönområden och platser för lek och avkoppling vilket även borde vara ambitionen för Stockholms Stad i Mariehäll. Bättre placering av husen och lägre bygghöjd skapar möjligheter för värdefulla ytor även på Mariehällssidan av vattnet.

Trafiksituationen vid Bällsta bro är ytters bekymmersam. Där skall gång- och cykeltrafikanter samsas med bilar, bussar och tvärbana. En cykel- och gångbro över Bällstaviken mellan Strandparken och Masugnen 5 och 7 skulle avlasta Bällstabron, vilket är bra för både trafikanter och boende i området.

Husen på Sundbybergssidan av Bällstaviken har placerats med stora fria ytor mellan alla huskropparna för att ge plats för rekreation, ljus och bra lokalmiljö. De planerade husen i Masugnen 5 och 7 avviker väsentligen från denna lösning med höga hus och liten plats emellan.

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen ställer sig positiva till att västra sidan av Bällstaviken bebyggs med bostäder vilket de ser som ett lyft för området. Däremot finns synpunkter på byggnadshöjderna som nu föreslås bli dubbelt så höga (11-17 våningar) som vad som sas i informationen Vattenpärlan tog del av (6-8 våningar) vid inflyttning på Elverket 3 för 3 år sedan. De reagerar också på att den tidigare utlovade gång- och cykelbron inte verkar bli byggd inom den närmaste framtiden.

Orsaken till kritiken mot byggnadshöjden är skuggning, både på fastigheten och på den nyanlagda Strandparken längs Bällstaån. Avseende fasadmaterial på Masugnen 7 så ser den föreslagna fasaden ut att bli relativt mörka vilket med stor sannolikhet skulle förstärka skuggningseffekten ytterligare. Bostadsrättsföreningen

föreslår liknande färg på fasaden på Masugnen 7 som den som föreslås på Masugnen 5.

En gång- och cykelbro över Bällstaån hade varit mycket bra då det markant hade förkortat avståndet till Bromma Blocks-området samt till flygplatsen. Det skulle också förenkla för boende på västra sidan ån att ta del av Strandparken och den service som erbjuds i Sundbybergs centrum.

Sammanfattningsvis är det viktigt för bostadsrättsföreningen att en gång- och cykelbro tillkommer för att hela området ska få fördel av bådas respektive kvalitéer samt att inte skuggningen blir så stor att värdet av den nyanlagda Strandparken försvinner.

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren anser att den föreslagna byggnadshöjden är alldeles för hög och kommer att resultera i mycket negativa konsekvenser för den nyanlagda Strandparken. Han saknar också planer på gång- och cykelbron som Stockholm och Sundbyberg tidigare kommit överens om att bygga. Han föreslår att gång- och cykelbron byggs för att boende i Ulvsunda och Mariehäll samt i det planerade bostadskvarteret Archimedes ska kunna tillgodogöra sig den existerande parkmarken på östra sidan av Bällstaviken. Han föreslår också en sänkning av höjden på de två högsta byggnaderna för att bevara vårens eftermiddagssol i Strandparken. Ett förslag från synpunktslämnaren är att helt ta bort de två högsta byggnaderna ur planen för att på så sätt få till ett större sammanhängande parkområde som sträcker sig från Tuvaparken i Sundbyberg till det lilla stadsdelscentrum som planeras i kvarteret Archimedes.

Ytterligare ett förslag är att förlänga gång- och cykelbron till att passera Karlsbodavägen och landa i Gårdsfogdevägens cykelstråk för få till ett sammanhängande cykelstråk från Stockholms västra delar och öka säkerheten för fotgängare och cyklister.

Ta tillvara de tankar kring sammanhang över kommungränsen som fanns i programarbetet för Ulvsunda industriområde (Diarienummer 2008-04665).

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren tycker inte att de planerade husen passar in med resten av områdets karaktär. Hon anser de tre husen på Masugnen 5 vara för höga och smala för att passa in i området med avseende på stil och färg. Hennes förslag är att istället bygga lägre närmast vattnet för att ge mer ljus och få en öppnare känsla (jämför med Hammarby sjöstad och Lilla Essingen).

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren ställer sig positiv till att västra sidan av Bällstaviken bebyggs med bostäder men motsätter sig planerna på ett höghusområde. Hon anser att byggnadshöjderna på de planerade husen inte bör överstiga de på befintlig bebyggelse på Sundbybergssidan av vattnet, det vill säga 8 våningar. Förslaget saknar analys över effekterna på motstående sida av ån.

Argument för att sänka antalet våningar på de planerade husen är att småstadens karaktär bör värnas och att byggnaderna saknar förankring i närliggande arkitektur. Höghus på 16 våningar kommer på ett opassande sätt utgöra landmärke som endast skulle passa i ett annat stadsmässigt sammanhang än det aktuella.

Utförd solstudie saknar analys över skuggning på fastigheterna och strandpromenaden på Sundbybergs sida under de olika årstiderna. Synpunktslämnaren anser att byggnader, bostadsgårdar, förskolegården och strandpromenaden bör planeras få mer solljus än vad planhandlingarna i nuläget medför. Hon önskar en utförlig solstudie och analys över hur skuggningen av den nya exploateringen påverkar Elverket 3, närliggande tomter, grönområden och befintlig strandpromenad. Även effekterna av skuggningen för boende bör utredas eftersom de på sikt kan vara betydande.

De nu existerande grönytorna och lekplatserna är redan idag ansträngda och tyvärr avstår förslaget från att detaljerat belysa denna problematik i relation till de 400 planerade bostäderna. Anläggning av en stor strandpromenad är bra men räcker inte för att tillgodose behoven av rekreationsområden och friluftsliv.

Förslagets planerade förskolegård understiger det antal kvadratmeter friyta per barn som Boverket rekommenderar. 40 kvm friyta/barn anses som ”ett rimligt mått”, förslaget medger endast 11,25 kvm/barn. Ytterligare tillkommer att förskolegården konstant kommer att ligga i skugga.

Sammanfattningsvis riskerar förslaget, om realiserat, att leda till både högre tryck och lägre kvalitet på befintliga grön/friytor. Dessa problem skulle kunna avhjälpas om man beslutade sig för att begränsa de nya byggnaderna till max 8 våningar.

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren yttrar sig angående den föreslagna höjden och tätheten som avviker markant från existerande byggnader längs Bällstaviken. Han anser att den föreslagna exploateringsgraden inte hör hemma i ett strandområde.

Beträffande skuggning är det från planhandlingarna tydligt att den planerade förskolan kommer att skuggas men även till viss del befintlig byggnation på östra sidan Bällstaviken. Studie om solinstrålning under vinterhalvåret efterlyses.

Beträffande höjd och täthet hed det varit mer önskvärt om förslaget mer liknade Hammarby sjöstad med jämn huslinje, samt ljus och sikt väl tillvaratagna för de boende.

Synpunktslämnaren saknar uppgifter om den tidigare föreslagna gångbron mellan Bromma och Sundbyberg vilken ingår mer som bisats i programtexten. Han anser att en gångbro skulle vara till stor nytta och exempelvis tillgång till Strandparken för boende på den västra sidan. Det skulle även förbättra förutsättningarna för kaféer och försäljningslokaler i närområdet eftersom att upptagningsområdet skulle bli större.

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren ställer sig kritisk till de planerade byggnadshöjderna och önskar att mer fokus lades på miljön kring strandlinjen. Han anser att denna höga exploatering skulle förstöra en nu vacker plats och passar sig bättre på andra ställen i staden.

#### Två boenden i närområdet

Synpunktslämnarna har synpunkter angående höjden på byggnaderna i planförslaget vilken starkt kommer att påverka både deras utsikt och insynen i deras lägenhet. Då husen planeras endast 100 meter från aktuell fastighet kommer skuggningen bli stor och även höja energiförbrukningen för uppvärmning. De vill ha en fullständig utredning över skuggningens effekt istället för den nuvarande skuggstudien som bara visar effekten under vissa tidpunkter på dygnet. De efterlyser också en utredning på hur husen kommer att upplevas från Sundbybergssidan av Bällstaviken och föreslår att husen inte blir högre än de på Sundbybergs sida av viken.

#### Boende i närområdet

Synpunktslämnaren yttrar sig angående besvär över skuggningen som planförslaget kommer att medföra både på fastigheten på Elverket 3 och på Strandparken. Han föreslår att byggnaderna på västra sidan om Bällstaån bör begränsas i höjd på motsvarande sätt som gjorts på östra sidan, det vill säga att de får en maximal höjd på 8 våningar. Han föreslår istället att högre hus kan byggas längre från vattnet, exempelvis på andra sida Karlsbodavägen, medan husen längs vattnet bör hållas lägre.



### Övriga, ej sakägare

#### Bostadsrättsförening

Bostadsrättsföreningen önskar bibehålla den nu existerande balansen mellan byggnationer på östra och västra sidan Bällstaån kring Bällsta bro avseende både byggnadshöjder och öppenhet i miljön mot vattnet. Detta anses viktigt för att uppnå en god helhet i upplevelsen längs vattnet.

Biltrafikens utveckling bör också beaktas, Hamngatan är redan i nuläget högt belastad. Vid tätare bebyggelse kommer denna belastning öka ytterligare vilket kräver ny trafikplanering för att förhindra exempelvis trafikstockningar.

#### Yimby

YIMBY önskar större fokus på strandpromenaden och är av åsikten att det krävs mer än bara en gångväg längs vattnet för att locka människor dit och få ett fungerande flöde. De ser ingen anledning att inte ansluta gångstråket direkt mot fastigheternas vattensida i båda kvarteren. YIMBY anser det också självklart att lokaler i bottenvåningen som vetter mot vattnet även ska inrymma verksamheter. Utöver detta är det även viktigt att detta gångstråk/kvartersgata får en förlängning österut, där denna detaljplan idag slutar i en industrigata.

Vidare anser YIMBY även att kvartersgatorna inte bör sluta i återvändsgränder då det ger ett intryck av privat mark mellan dessa och strandlinjen. Istället önskas stadskvarter med lokalator som i området Hornsberg visat sig mycket framgångsrikt.

På Masugnen 5 och 7 bör husen stå tätt, exempelvis med Norr Mälarstrand som förebild, och de bör även ha lokaler i bottenvåningen som vetter mot vattnet. Det befintliga kvarteret bör brytas upp i två mindre kvarter för stadslivets och trevnadens skull.

Karin Norlander  
planchef

Carla Hedberg  
stadsplanerare