

Samrådsredogörelse Detaljplan för Gjutmästaren 6 i stadsdelen Ulvsunda Industriområde, Dp 2018-06893

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	5
Arkitektur och gestaltning	11
Kulturmiljö	12
Parker, grönområden och torg	14
Gator och trafik	15
Flygtrafik och fartygstrafik	19
Teknisk försörjning	21
Olägenheter för grannar	25
Hälsa och säkerhet	25
Miljö- och klimataspekter	31
Övriga frågor	33
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställnings- tagande	34
Inkomna synpunkter	37
Länsstyrelsen	37
Trafikförvaltningen Region Stockholm	46
Trafikförvaltningen Region Stockholm (komplettering).....	46
Storstockholms Brandförsvaret	47
Trafikverket	48
Försvarsmakten	48
Luffartsverket	48
Sjöfartsverket	49
Stockholm Exergi	51
Bromma stadsdelsnämnd	51
Miljö- och hälsoskydds nämnden	52
Trafikkontoret	57
Kulturförvaltningen (Stadsmuseet)	58
Rådet till skydd för Stockholms skönhet	60
Idrottsförvaltningen	61

Stadsbyggnadskontoret

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

Fastighetskontoret	62
Stockholm Vatten och Avfall AB (Avfall – planering och utveckling) ...	62
Stockholm Vatten och Avfall AB (Säkerhetsenheten, Verksamhetsutveckling).....	64
Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst).....	64
Ellevio	67
Norrenergi Nätavdelningen	67
Norrenergi Strategi och utveckling.....	68
Solna Stad Stadsledningskontoret.....	69
Svenska hus i Stockholm AB	70
Gjutmästaren 5 i Ulvsunda AB c/o HSB Bostad AB	72
Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB	73
Boende, person 1 i Johannesfred (1 av 2).....	75
Boende, person 1 i Johannesfred (2 av 2).....	75
Boende, person 2 i Johannesfred	76
Samfundet S:t Erik	76
Bromma Ulvsunda Företagargrupp	79
Bromma Hembygdsförening	80
Hyresgästföreningen Bromma Ekerö.....	80

Sammanfattning

Planen syftar till att tillvarata detta planområdes höga kulturhistoriska värden och utveckla platsen utgående från dess specifika förutsättningar till en central mötesplats i området för idrott och kultur med en gymnasieskola samt flera nya kvarter för kontor, hotell och bostäder.

Planförslaget sändes ut på samråd 2019-10-29 - 2019-12-10. Under samrådet har 33 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller gällande placeringen av huvudsakligt elledningsstråk, ett teknikhus för tvärbanan och en pumpstation, flytbryggornas utbredning samt fortsatt utredningsbehov gällande områdets MKB-frågor, i synnerhet buller, risk, föroreningar i mark och vatten, strandskydd samt påverkan på Bromma Flygplats och Solnaverket.

De flesta sakägare och övriga boende som framfört synpunkter önskar att gång- och cykelkopplingarna förbättras till närliggande områden samt att planområdet förses med en livsmedelsaffär nära Johannesfred.

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet föreslår kontoret att förslaget ändras så att flytbryggorna med rekreativa byggnader placeras närmare stranden så att manöverutrymmet för båttrafiken i Bällstaviken säkras. Följande frågor kommer att

studeras vidare i det fortsatta planarbetet: placeringen och utformningen av den norra pumpstationen samt tvärbanans ena teknikbyggnad, kopplingarna över tvärbanan, bostadskvarterets innehåll och utformning samt behovet av gruppbestäder och äldrebestäder. Förslaget kräver även fortsatta utredningar kring buller, markföroreningar, risk och störningar, dagvattenhantering samt påverkan på MKN vatten och hydromorfologi.

Kontorets sammanfattande bedömning är att ovan nämnda intressekonflikter och komplicerade planeringsförutsättningar bör studeras vidare, men att de är hanterbara genom fördjupade utredningsinsatser och mindre revideringar av planförslaget.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att enligt översiktsplanens intention omvandla denna nyare del av Ulvsunda industriområde till en socialt och ekologiskt hållbar blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter, service, gator, parker, kultur och idrottsytor samt att säkerställa funktioner som skola och förskola. Denna första etapp av Bällsta Hamns omvandling syftar även till att tillvarata områdets höga kulturhistoriska värden och utveckla platsen till en central mötesplats för idrott och kultur med en gymnasieskola samt flera nya kvarter för kontor, hotell och bostäder.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2019-10-29 - 2019-12-10. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, i Stadsbyggnadskontoret, FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 och på Alviks bibliotek, Gustavslundsvägen 26 i Bromma samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annons om samråd och samrådsmöte publicerades i lokaltidningen Mitt i Bromma samt DN och Svd tisdagen den 29 oktober 2019. Samrådsmöte hölls den 12 november kl 17-19 i Tekniska Nämndhuset och besöktes av ca 20 personer. Under samrådet inkom 33 st yttranden: 22 st från remissinstanser, 7 st från sakägare enligt sändlistan (varav 2 st från privatpersoner) samt 4 st från övriga.

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

Länsstyrelsen anser att det tydligare bör framgå om Stockholms kommun har haft en dialog med Solna kommun inför framtagandet av detaljplaneförslaget samt hur planens genomförande påverkar Solna kommun. Solnaverket är utpekad som ”fjärrvärme- renat avloppsvatten samt Fjärrvärme- restavfall” i RUF5 2050. Den är även med i kartan som visar energiproduktionen med såväl befintliga anläggningar som potentiella anläggningar. Att Solnaverket har möjlighet att utveckla sin verksamhet är en viktig regional fråga och en utveckling av det aktuella området får inte innebära inskränkningar på verksamheten.

Sjöfartsverket framför att de inte har fått detaljplanen tillsänt sig på remiss.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB menar att Stockholms stad har valt att utesluta Gjutmästaren 4 från planläggningen av Bällsta Hamn. Samtliga fastigheter utom Gjutmästaren 4 kommer att ha blandad bebyggelse som ändamål. Skälen till detta måste klarläggas samt konsekvenserna av planläggningen för Gjutmästaren 4 redovisas. Vidare framförs att Förvaltnings AB Bällstaviken inte har inkluderats som sakägare enligt sändlistan. Planförslaget riskerar att leda till begränsningar för fastighetens pågående markanvändning ifråga om buller och andra störningar om de närmaste grannarna skulle bli bostadsinnehavare och hotellboende. Den pågående markanvändningen av fastigheten begränsas ytterligare av att Stockholms stad planerar att anlägga en allmän strandpark i stadsdelen. Anläggande av en strandpark skulle inskränka den pågående markanvändningen i sådan omfattning att Gjutmästaren 4 omfattas av detaljplanen eller annan tvångsåtgärd. Stockholms stad måste redovisa ett tydligare helhetsgrepp om och hur olika ändamål kan samverka, där Förvaltnings AB Bällstavikens intressen att säkra pågående markanvändning i enlighet med gällande plan beaktas. Det är svårt att se vilka andra platser i staden som bättre skulle lämpa sig för industriändamål och det har inte redogjorts för alternativa lokaliseringar för de verksamheter som finns i området. Staden måste redovisa och möjliggöra för lösningar med utgångspunkt i ett helhetsgrepp där man även tar hänsyn till stadens industri- och verksamhetsutövare

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden har informerat Solna om sina planer i remissvar mm till Solnaverket och kommer att föra en djupare dialog med Solna stad avseende respektive kommuns planering och dess konsekvenser. Planbeskrivningen kompletteras med en redogörelse för dialogen. Gällande Solnaverkets framtida utveckling är det Stockholms stads ambition att stadsutvecklingen inom Ulvsunda industriområde, som är

ett i ÖP utpekat stadsutvecklingsområde, inte ska innebära inskränkningar på Solnaverkets framtida verksamhet enligt Solna stads pågående detaljplan. Kontoret förtydligar planbeskrivningen med hur planförslaget generellt förhåller sig till Solnaverkets möjlighet att utvecklas som regional resurs.

Kontoret beklagar att Sjöfartsverket inte fått planhandlingarna tillsänt sig i första utskicket, men har skickat dessa i efterhand. Kontorets rutiner inför utskick ses över.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB har inte uteslutits från planläggning. Kontoret har i upprepade kontakter med fastighetsägaren framfört önskemål om dennes deltagande i planarbetet för att åstadkomma en bättre helhet. Fastighetsägaren har ombetts inkomma med planansökan, vilket är en förutsättning för deltagande i en detaljplan, men så har inte skett. Kontoret vidhåller att Förvaltnings AB Bällstavikens deltagande i denna planetapp 1, eller kommande planläggning av etapp 2, vore positivt. Kontoret ser fram emot att planansökan inkommer. Frågan om att Förvaltnings AB Bällstaviken även fortsättningsvis avser bedriva industriverksamhet i enlighet med gällande detaljplan behöver utredas. Förvaltnings AB Bällstaviken är sakägare och har inkluderats som sådan i utskick av samrådshandlingar. Om Förvaltnings AB Bällstaviken fortsatt tar ställning för att inte delta i denna eller kommande planetapp kommer strandpromenad inte att anläggas över fastigheten Gjutmästaren 4. Kontorets ambition är att utveckla Ulvsunda industriområde i linje med stadens ÖP som anger "Stadsutvecklingsområde". Om Förvaltnings AB Bällstavikens ambition är att bedriva verksamhet på fastigheten i enlighet med gällande detaljplan är det en planeringsförutsättning staden kommer att ta hänsyn till. Lämplig markanvändning och avvägning mellan olika intressen har gjorts i ÖP. Den sammanvägda bedömningen gällande Ulvsunda industriområde är att lämplig markanvändning är blandad, tät stadsbebyggelse. I översiktsplanen redovisas även stadens övergripande ställningstagande gällande utvecklingsmöjligheterna för verksamheter. Med utgångspunkt i gällande ÖP pågår flera planarbeten i syfte att möjliggöra etablering av verksamheter.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Bromma stadsdelsnämnd framför att det finns behov av gruppbestäder och äldrebestäder integrerade i det ordinarie bostadsutbudet inom programområdet. Behovet av förskoleplatser ska täckas inom planeringsområdet utifrån en dialog med Bromma stadsdelsförvaltning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är positiva till att industriområdet omvandlas och bebyggelsen är väl planerad ur miljösynpunkt. Planbestämmelsen som reglerar att startbesked inte får ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet har säkerställts är bra. Naturstrand och grunda vattenområden är de väsentligaste värdena att bevara och utveckla inom planområdet. Om det inte är möjligt att få till en större förskolegård i denna plan bör en hög ambition för gårdens kvalitet eftersträvas samt att gångvägar till närliggande lekpark bör vara säkra och lättillgängliga för förskolegrupper.

Trafikkontoret är positiva till detaljplanen och anser att den ligger i linje med ÖP. Stadsbyggnadsidén om att utveckla området till en blandad stadsdel med varierat innehåll och att överbygga barriärer till omkringliggande områden samt att gång- och cykelbanor prioriteras är positivt. De inre bryggorna som ger möjlighet att promenera utmed vattnet tillför mycket positivt liksom önskan om att återskapa Martinssons ursprungliga planer. Det finns för lite ytor för småbarnslek.

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) anser att ny bebyggelse är grupperad i en struktur som följer grunddragen i bryggerianläggningens strikta plan. Därmed bevaras stråk och viktiga siktlinjer förtydligas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet anser att trots tät stadsbebyggelse säkerställer planförslaget goda solljusförhållanden på allmänna parker, skol- och förskolegårdar. Planförslaget har stora kvaliteter och stadsbyggnadskontoret visar i detta planförslag en mycket hög ambitionsnivå för såväl gatu- och parkstruktur som gestaltning av gaturum och byggnader. Det uppskattas att stora delar av industribyggnaderna i f.d. bryggeriets anläggning sparas trots att det rör sig om mycket stora byggnadsvolymer. Planförslaget rymmer förhållandevis mycket grönytor och träd planterade i gatumiljöer. Att den befintliga trädgårdsanläggningen vid f.d. bryggeriets kontorsbyggnad, utformad av Gunnar Martinsson Trädgårdsarkitektkontor AB bevaras och utvecklas utgående från dess kulturhistoriska värden uppskattas. Sammantaget uppvisar planförslaget en genomtänkt stadsmiljö i en mänsklig skala som kan bli ett mycket väl gestaltat blandstadsområde. Det uppskattas i synnerhet att bebyggelsen i förslaget präglas av ett lugn snarare än den brokighet som en del senare stadsutvecklingsområden präglas av.

Idrottsförvaltningen framför att det är positiva till att stora ytor i förslaget planläggs för idrottsändamål. Anläggningen kan fungera som centrum för flera idrotter som behöver fullstora hallar, men också för mindre utrymmeskrävande idrotter. Idrottsanläggningen kommer kunna nyttjas av såväl föreningsliv som planerad skola i

området. Genom samverkan mellan utbildningsförvaltningen och idrottsförvaltningen kan de kommunala resurserna användas på ett effektivt och kostnadsmässigt fördelaktigt sätt. Det är mycket positivt att det planeras för en aktivitetspark för olika aktiviteter precis utanför idrottsanläggningen som komplement till övriga idrottsanläggningar.

Fastighetskontoret är positiva till förslaget och ser en estetiskt tilltalande lösning med en positiv blandning av idrott, kultur, verksamheter och bostäder. Kontoret har ett uppdrag att fram till 2020 till skapa 200 nya konstnärsateljéer. Det bör vara möjligt att inhysa några av dessa i de lokaler som avsatts till kulturändamål. Här önskar kontoret ett samarbete med den framtida fastighetsägaren. 10 kvm utomhusyta/barn vid förskolan är för litet.

Norrenergi Strategi och utveckling framför att i Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen 2050 (RUFS) är Solnaverket utpekat som en teknisk anläggning av regional betydelse och som ska bibehållas och utvecklas. I RUFS anges att det är betydelsefullt att säkerheten och framkomligheten i farlederna genom Mälaren förbättras så att hamnarna runt Mälaren kan ta emot längre och bredare fartyg. Befintliga energianläggningar som har potential för utbyggnad till kraftvärme och annan energiproduktion samt platser för nya anläggningar i strategiska lägen med hänsyn till hamn- eller järnvägsanslutningar ska säkras. I ett pågående planerande i Solna Stad har Länsstyrelsen i sitt yttrande framfört bostadsbebyggelsen ska planeras så att Solnaverket - som utgör ett angeläget mellankommunalt intresse - inte riskerar att drabbas av restriktioner samt att den lämpliga ordningen är att detaljplanen för Solnaverket antas innan intilliggande detaljplan med bostäder.

Solna Stad Stadsledningskontoret menar att utbyggnaden av Solnaverket inte ingått som en förutsättning för detaljplanarbetet i Ulvsunda industriområde.

Gjutmästaren 5 i Ulvsunda AB c/o HSB Bostad AB framför att de är mycket positiva till en planändring av fastigheten Gjutmästaren 5 till ett område med blandad stadsbebyggelse och att de är angelägna om att planarbetet kan påbörjas så snart som möjligt. Vidare framförs att Smältvägens föreslagna sträckning och förlängning medför att den sin bredd, ca 25 meter, kommer att dras fram över fastigheten Gjutmästaren 5. Även söder om Gjutmästaren 5 föreslås en ny gata med ett intrång på ca 8 meter. Den befintliga gatan Gjuterivägen kommer också sannolikt att behöva breddas till ca 18 meter. Smältvägens nya sträckning ianspråktar stora delar av fastigheten

som ligger utanför Bromma flygplats preciserade riksintresseområde/influensområde. Det är inom denna yta som bostäder är möjliga att uppföra. Intrånget uppgår till ca 3 500 kvm. Det önskas att staden ser över strukturen så att den bättre förhåller sig till befintliga fastighetsgränser och att en jämn fördelning av intrång i befintliga fastigheter uppnås.

En boende i Johannesfred framför att området visst kan utvecklas, men att det inte är utveckling att avveckla närservicen. Här finns idag mataffär, post, apotek och ett byggvaruhus inom gångavstånd från Johannesfred och som med generös parkering även betjänar en stor del av Bromma. Här har även Mathem som förser en stor del av Stockholm med hemlevererade matkassar en stor distributionscentral. Närmaste motsvarande byggvaruhus ligger i Barkarby. Livsmedelsbutik i Bromma Blocks ligger inte inom gångavstånd och att åka dit med tvärbanan är inte praktiskt. Flera hundra arbetsplatser kommer att försvinna från området. Staden påstår sig göra stor ekonomisk vinst, det betvivlas. Det är inte en vinst för Ulvsundaborna att arbetsplatser och parkeringsplatser försvinner. Med hänsyn till behovet av rekreationsområden är det i princip fullbyggt i dessa områden. Stockholm bör inleda samarbete med kommuner utanför Stockholm med närhet till Arlanda. Det nya bostadsområdet i Ulvsunda är början till ett hopträngt bostadsgetto. Stadsbyggnadskontoret bör tänka om, planerna i nuvarande form bör skrotas. Ökningstakten i befolkningen är inte tvingande.

En annan boende i Johannesfred framför att förslaget ser väldigt bra ut och får gärna sättas igång så snart som möjligt. I och med planförslaget försvinner City Gross och därmed den enda livsmedelsbutiken och postombudet på gångavstånd för boende i Johannesfred. Det behöver planeras för åtminstone en halvstor närbutik i den del som är närmast Johannesfred, alternativt skapa utrymme för en sådan i Johannesfred. Att restiden till Alvik eller Bromma blocks inte är så lång är inte nog för att bortse från det behovet. En säker, trygg gångkoppling mot Johannesfred saknas helt idag vilket utgör ett stort säkerhetsproblem för gående och cyklister från Johannesfred, detta bör säkerställas inom pågående planeringen och inte skjutas på en oviss framtid.

Samfundet S:t Erik framför att planförslaget har goda möjligheter att resultera i god stadsplanering då utgångspunkten varit att bevara och utveckla platsens mångfald av värden från olika tidsperioder. Detta återspeglas både i ambitionen att tillvarata de kulturhistoriskt intressanta miljöerna från skilda tidsepoker samt i ambitionen att bevara och bygga om merparten av f.d. bryggerianläggningen. Den uttalade ambitionen – att landskapets och platsens säregna historia

och kulturmiljö från järnålder till nutida industrilandskap ska göras läsbara i stadsmiljön – ges goda förutsättningar. Det beklagas att ett av de sista centralt belägna verksamhetsområdena i regionen kommer att försvinna, inklusive möjligheten till tunga transporter på vatten. Förslaget har förutsättningar att bli ett förebildligt exempel på återbruk av en av det moderna samhällets industrimiljöer i Stockholm, förutsatt att den fortsatta bearbetningen av i synnerhet fasaderna leder till att de tidigare bryggerianläggningarnas industriella karaktär stärks.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp är mycket positiva till att planen innehåller en mängd arbetsplatser även om det är negativt att ett antal verksamheter måste flytta från området. Restaurangdelen i kontorsområdet kommer att uppskattas även av de befintliga verksamheterna. Idag saknas en restaurang med bordsservering för representation. De kontorsbyggnader som planeras i område 2 och 3 bör anpassas delvis till verksamheter av servicekaraktär. Det innebär mycket transporter och då är Bryggerivägen för smal. Det måste också göras plats för lastning och lossning utmed byggnaderna. I byggnaderna bör göras plats för utrymmen där lossning av gods kan ske nattetid. Nattdistribution kommer att bli en nödvändighet i Stockholm när staden växer mer gods skall transporteras på samma gatunät som idag.

Bromma Hembygdsförening anser att förslaget är väl genomarbetat.

Hyresgästföreningen Bromma Ekerö ser helst att hela området innehåller enbart hyresrätter.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är glädjande att flertalet remissinstanser och andra som yttrat sig uttrycker sig positivt om planförslaget och kontorets ambitioner att med hänsyn till platsens och bebyggelsens kulturhistoriska värden planera för tät och blandad stadsbebyggelse.

Inför granskning utreds möjligheterna till gruppboende och äldreboendestäder. Dialog förs med stadsdelsförvaltning gällande behovet av dessa specifika typer av boenden. Förskolan och förskolegårdens ytbehov planeras fortsatt i dialog med stadsdelsförvaltningen. Planförslaget innebär att stora allmänna park- och torgytor tillskapas på vilka ytor för småbarnslek kan anläggas. Centralt i planområdet regleras att lekplats ska finnas, även här kan ytor för småbarnslek anläggas. Planförslaget möjliggör för omfattande kulturverksamhet inom vilken konstnärsateljéer kan rymmas.

Ulvsunda industriområde är ett i ÖP utpekat stadsutvecklingsområde. I framtagandet av planförslaget har kontoret tagit hänsyn till och beaktat den framtida utvecklingen av Solnaverket. Det Stockholms stads ambition att stadsutvecklingen här, inte ska innebära inskränkningar på Solnaverkets framtida verksamhet enligt Solna stads pågående detaljplan. Säkerheten och framkomligheten i farlederna ska också beaktas. Inför granskning förs fortsatt dialog med Solna Stad och Norrenergi gällande planförslagets relation och anpassning till Solnaverkets framtida utveckling. Stockholms stad samråder med Länsstyrelsen inför granskning och antagande av detaljplanen.

Kontoret bedömer att föreslagen struktur och dragning av gator är lämplig. Behovet av allmän plats i blandad stadsbebyggelse är större än i ett industriområde, t.ex. behövs gator, parker och torg i större utsträckning. Samtliga fastigheter måste bidra till behovet av allmän plats. Beroende på läge i området och de platsspecifika behoven kan bidraget till det allmänna vara av olika karaktär, det kan röra sig om gatumark, parkmark eller torgyta. Gällande intrånget på fastigheten Gjutmästaren 5, som är nödvändigt för att förlänga Smältvägen i kommande planetapp, är det kontorets uppfattning att det både är nödvändigt och rimligt att åstadkomma en funktionell och rationell gatustruktur och möjliggöra angöring till fastigheterna i området samt ändamålsenliga kvarterstorlekar. Det är kontorets uppfattning att fastigheten Gjutmästaren 5 inte drabbas mer än andra fastighetsägare gällande överlåtelse av mark till allmän plats. Frågan om Smältvägens dragning norr om aktuellt planförslag studeras vidare i etapp två och är inte en nödvändig förutsättning för genomförandet av aktuellt planarbete i etapp 1.

De möjligheter som planförslaget ger avseende service, tillsammans med den service som finns i Bromma Blocks och Sundbybergs centrum, bedömer staden ge Johannesfredsborna m.fl. i stadsdelen Bromma god tillgång till service. Distributionscentraler av olika slag bedömer kontoret placeras bättre på andra ställen i staden, där de inte skapar konflikt mellan frakttrafik och boenden. Byggvaruhus finns idag på nära avstånd både norr och väster om Bromma Flygplats och i Sundbyberg. Planförslaget innebär att betydligt fler arbetsplatser tillskapas inom planområdet jämfört med idag.

Föreslagen markanvändningen i entréplan är centrumändamål, vilket medger verksamheter av servicekaraktär, dock inte industri liknande många befintliga verksamheter i området. Bryggerivägens karaktär avses vara stadsgata. Viss lastning och lossning är möjlig längs gatan, men lastning och lossning i större omfattning, t.ex. till matvarubutik, ska ske på den egna fastigheten. Planförslaget utgår

ifrån att merparten av lastning och lossning kan ske under gårdsbjälklag. Detta betyder att även lastning och lossning kan ske nattetid utan att störa verksamheter eller närboende. Bostäders upplåtelseform kan inte regleras i en detaljplan.

Arkitektur och gestaltning

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) framför att nya murupptagningar för fönster och dörrar har tagit hänsyn till byggnadernas olikheter och arkitektoniska formspråk. De enskilda industri lokalernas skilda funktioner är efter ombyggnaderna fortfarande lätta att uppfatta.

Samfundet S:t Erik framför att förslagets bevarande av det industriella fasaduttrycket i betong, i kombination med nygestaltade parti-ers vertikala betoning, ger möjlighet att även i framtiden berätta om bryggeriets tillverkningsprocess. Balkongerna på mälteriets sidor riskerar att förta de pedagogiska och upplevelsemässiga effekterna.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp framför att de önskar mer luft mellan husen mot Huvudstaleden, dels genom bredare mellanrum och kanske dels genom trappvis indragna våningsplan på de övre planen för att få ner mer ljus.

Bromma Hembygdsförening anser att balkongernas utformning på Mälteriets nordvästra sida är störande i den kulturhistoriska kontexten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är glädjande att flertalet remissinstanser i huvudsak uttrycker sig positivt om arkitektur och gestaltning.

Kontorets bedömning är att gestaltningen av det ombyggda mälteriet, inklusive redovisad balkongutformning, är god. Kontoret bedömer att arkitekterna i gestaltningen av balkongerna har tagit hänsyn till den befintliga bebyggelsens industriella karaktär och dess kulturhistoriska värde. En styrande förutsättning för balkongernas gestaltning är att de också måste fungera som bullerskydd, vilket föranleder dess veckade fasader.

Kontoret bedömer tätheten i kontorsklustret som motiverat samtidigt som det bidrar till kvaliteter i bebyggelsen och till bullerskydd. Bebyggelsen trappar ned från 9 till 4 våningar, vilket staden bedömer bidra till en bra och mänsklig skala i området samt goda ljusförhållanden. Eftersom Huvudstaleden enligt stadens översiktsplan är ett utpekat urbant stråk, är projektets ambition att skapa en tydlig, urban stadsfront med lokaler och entrétäthet i bottenvåningen.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunen utreder hur man kan ta ytterligare hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Vidare bedöms att flertalet av planbestämmelserna för skydd av kulturvärden (q) och varsamhet (k) inte följer angivna rekommendationer. Formuleringarna i flera avseenden likställs med utformningsbestämmelser.

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) framför att detaljplanen kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt. Vitala delar av produktionsprocessens byggnadsbestånd bevaras och kommer fortfarande att vara avläsbart. Störst påverkan på de kulturhistoriska värdena sker på objektsnivå. Påverkan på anläggningsnivå bedöms bli begränsad då ett mindre antal byggnader rivs. Anläggningens monumentalitet och symbol som stadsbyggnadselement och berättelsen om tidens strukturrationaliseringar och stordrift lever vidare i en ny kontext. Det är också mycket positivt att delar det f.d. bryggeriet bevaras som ett centrum för idrott och kultur samt att de offentliga rummen utformas för människors behov av möten, aktiviteter och rekreation. Mot den bakgrunden är graden av påverkan på områdets kulturhistoriska värde acceptabel. Att Gunnar Martinssons markgestaltning och hela kontorsparken bevaras samt att nya trädrader planteras är positivt ur kulturmiljösynpunkt. Skyddet i plan för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bedöms som väl avvägt och tillräckligt, men bestämmelserna q-skydd1 och 2 hänvisar till skyddsbestämmelser för området kring huvudkontoret och beskriver inte platsernas innehåll i de markerade parkområdena. Beteckningarna bör därför antingen tas bort eller så bör platserna ges egna q-beteckningar som rätt beskriver vad som ska skyddas.

Samfundet S:t Erik menar att det ibland saknas en logisk slutledning mellan kulturmiljöanalysens känslighets- och tålighetsanalys och konsekvensanalysen. Tankhuset bedöms i kultur- och miljöanalysen som mycket känsligt avseende förändringar av exteriör och stomme, samtidigt som konsekvensanalysen vilar på hanen avseende de omfattande murgenombrott som presenteras i förslagets skiss- och visionsbilder. Förslaget bör gällande tankhuset omstuderas avseende mängden murhåll, liksom storleken och placeringen av dessa håltagningar. Ett genomgående problem med den antikvariska konsekvensanalysen är att bedömningarna ofta har karaktären av ”å ena sidan, å andra sidan”. Exempelvis medger analysen att flera av de föreslagna ändringarna innebär att det kulturhistoriska värdet minskar på objekt, men att detta är acceptabelt och positivt även ur kulturmiljösynpunkt för att det möjliggör ett storskaligt återbruk. Det är viktigt att avvägningen mellan olika intressen och motiveringen av

dessa avvägningar och beslut görs av staden med stöd i sakliga kunskapsunderlag.

Bromma Hembygdsförening uppskattar att de kulturhistoriska värdena hos det f.d. bryggeriet har blivit väl omhändertagna.

Fornlämningar

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) framför att fornlämningen i fornminnesparken bör markeras med ett R i plankartan.

Bromma Hembygdsförening uppskattar att de kvarvarande fornlämningarna i området har blivit väl omhändertagna.

Stadsbild/landskapsbild

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) menar att anläggningens betydelse ur stadsbildssynpunkt sett från entréerna i stort kommer att försvinna, vilket utgör negativ påverkan ur kulturmiljösynpunkt.

Samfundet S:t Erik framför att förslaget innebär att den sammanhållna industrimiljöns front mot Bällstaviken med den f.d. bryggeribyggnaden, silobyggnader och kontor får fortsätta att prägla stads- och landskapsbilden. Även det ursprungliga varulagrets underliggande konstruktioner i planområdets centrala del kommer att kunna avläsas. Förslagets hantering av silo och mälteri framstår som mycket skickligt och genomarbetat.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är glädjande att flertalet remissinstanser och andra som yttrat sig uttrycker sig positivt om hänsynstaganden och avvägningar som gjorts i planförslaget avseende omhändertagandet av områdets kulturhistoriska värden.

Kontoret bedömer att hänsyn har tagits till befintlig bebyggelses kulturhistoriska värden och att planbestämmelserna q och k som reglerar bevarande och varsamhet i huvudsak är väl avvägda och väl formulerade samt att de kommer att vara ett adekvat stöd i bygglovsprocessen.

Kontoret håller med kulturförvaltningen i att störst påverkan på de kulturhistoriska värdena sker på objektsnivå och att påverkan på anläggningsnivå bedöms bli begränsad då ett mindre antal byggnader rivs samt att anläggningens monumentalitet m.m. tillåts leva vidare i en ny kontext. Kulturförvaltningens synpunkter kommer fortsatt att avvägas i fortsatt planering.

Kontoret anser att både den kulturhistoriska värdeanalysen och konsekvensanalysen är gedigna samt att bedömningar och slutsatser är väl genomtänkta och beskrivna. Kontoret noterar synpunkten om håltagning i tankhuset och förtydligar vid behov frågan i fortsatt arbete. Kontoret har utvecklat projektet i nära samarbete med arkitekter och sakkunniga med kulturhistorisk kompetens. Avvägningarna, motiveringarna och besluten är kontorets. Det anses rimligt att i en kulturhistorisk konsekvensanalys redovisa de bakomliggande resonemang som ligger till grund för bedömningarna samt göra avväganden mellan konsekvenserna för områdets olika kulturhistoriska intressen. Ett nära samarbete med kulturhistorisk kompetens bedömer staden vara en central anledning till förslagets kvaliteter avseende kulturhistorisk hänsyn och avläsbarhet. Att förda resonemang redovisas bedömer kontoret som transparent samtidigt som det även möjliggör fördjupad förståelse för de ställningstaganden som gjorts, i såväl detalj som helhet.

Grundkartans R-symbol för fornminne finns, men förtydligas.

Kontoret noterar kulturförvaltningens synpunkt angående förslagets påverkan sett från entréerna. Kontoret anser att ett bevarande av siktlinjer från entrépunkterna inte är förenligt med ambitionen att åstadkomma en tät blandad stadsbebyggelse i Ulvsunda industriområde, vilket bedöms väga tyngre än bevarandet av det befintliga industriområdets siktlinjer.

Parker, grönområden och torg

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att spara så många av de skyddsvärda träden som möjligt. Med hänsyn till de höga naturvärdena i planområdets östra del, bör grönområdet planläggas som naturmark. Om detta inte är möjligt efterfrågar Länsstyrelsen att planbestämmelse införs om att det krävs marklov för att fälla träd och att avverkning enbart får ske vid dokumenterade sjukdoms- eller säkerhetsskäl. Det ska även framgå att om marklov medges ska träd ersättas med nytt träd av samma träslag. Vidare framförs att det inom planområdet förekommer flera alléer som omfattas av det generella biotopskyddet.

Bromma stadsdelsnämnd ser positivt på att befintliga alléer och grönområden bevaras och utvecklas, att stora ytor ny parkmark och friytor anläggs samt att ett stort antal nya träd planeras längs de nya gatorna och på de nya torgen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att mycket ny grönska tillförs det idag hårdgjorda området.

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet) menar att äldre skyddsvärda ekar i fornminnesparken bör ges ett skydd i plan med bestämmelsen n som anger att de endast får avverkas om de uppvisar sjukdom. Det samma gäller övriga träd inom planområdet utpekade som skyddsvärda i naturvårdsinventeringen.

Samfundet S:t Erik framför att det är tillfredställande att planförslaget inkluderar väl motiverade och varierade torg, parker och grönområden och att området runt fornminnet och Gunnar Martinssons anläggning föreslås bevaras och vidareutvecklas.

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att de önskar att staden inleder dialog om utformning av allmän plats invid Tvärbanans hållplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret utreder inför granskning om mark i den östra delen av planområdet inklusive delar av strandzonen lämpligare planläggs som natur än park. Anslutande område är planlagd som park och dess planerade funktion är att fungera som en stadsdelspark utgående från dess befintliga, stora naturvärden. Kontoret utreder om det är befogat med planbestämmelse gällande marklov för fällande och återplantering av träd. Även skyddsbestämmelse för ekarna i fornminnesparken och övriga skyddsvärda träd utreds.

Dialog om utformning av allmän plats invid Tvärbanans hållplats inleds med Trafikförvaltningen.

Gator och trafik

Biltrafik

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att de önskar att staden inleder dialog om utformningen av plankorsning söder om Norra Ulvsunda hållplats.

Bromma stadsdelsnämnd ifrågasätter stadens bedömning att det föreligger liten risk för smittrafik genom planområdet. Risken bedöms av stadsdelsnämnden som en realitet.

Trafikkontoret framför att vändmöjligheter vid Järnvägstorgets södra sida måste ordnas i slutet av den nya lokalgatan för att undvika motorfordonstrafik på torget. Ett välfungerande torg förutsätter att inga tydliga "stråk" eller rörelsemönster uppstår. Planen behöver ses över så att det blir tydligt vad som är torg och vad som är stråk. Alternativt bör beteckningen torg bytas ut till gata. Om angöring och lastning skall ske i körbanan måste gatan vara minst 5,5 meter

bred. illustrationerna över träden bedöms för tät. Det ryms inte tre tradrader på gatan, den är för smal. Inga öppna regnbäddar accepteras, vanliga växtbäddar under beläggning skall projekteras.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Säkerhetsenheten, Verksamhetsutveckling) anser att förslaget visar brister på tillfartsvägar deras anläggningar.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst) framför att minsta fria höjd för utstickande byggnadsdelar över allmän platsmark är 4,5 meter vilket inte uppfyller Stockholm Vatten och Avfalls tillgänglighetskrav på 4,6 meter fri höjd på transportvägar till sina anläggningar.

Svenska hus i Stockholm AB menar att planens påverkan på trafiksituationen på Ranhammarsvägen inte har utretts eller tydligt redogjorts. Till skillnad från stadens bedömning att planens bidrag till trafik på Ranhammarsvägen är försumbar bedöms genomfartstrafiken här sannolikt öka markant vissa kritiska tider. För att inte bidra negativt till framkomligheten i verksamhetsområdet bör anläggandet av en extra utfart på Ulvsundaleden i Ranhammarsvägens förlängning inkluderas i planen. Ett samnyttjande av bussfältets befintliga parallellgata till Ulvsundaleden, eller möjligen en kombination av ovan förslag, kan vara ett alternativ för att minska belastning och köbildning på trafikplatsen vid flygplatsinfarten. Planerad s.k. ”fly-over” bedöms inte förbättra trafiksituationen inom verksamhetsområdet och på Ranhammarsvägen, snarare ytterligare komplicera befintlig ut-/ infart. Planförslaget bör inkludera en till GC-bro över Ulvsundaleden samt kompletterande trappa från verksamhetsområdet. Kan ovan nämnda delar inte tas med i denna detaljplan bör staden avsätta medel för dessa åtgärder i samband med genomförande av planerade projekt Gjutmästaren 6-9 samt Trafikflyget/flygplatsinfarten.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp menar att en bilpassage över tvärbanan kommer att försvåra trafikförhållandena inom det befintliga företagsområdet där utfarten från Ranhammarsvägen till Ulvsundavägen idag är frekvent igenkorkad. En oönskad utfart på Ulvsundavägen norrut i en extra högerfil som möjliggör smidig infart på Karlsbodavägen föreslås. Önskar att plats reserveras för en fossilfri drivmedelsstation.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret framför att primärt cykelstråk utpekade längs Järnvägstorgets södra sida behöver få beteckningen gata och inte torg. Gångbanors minsta mått skall alltid vara 2,5 meter för att säkerställa såväl funktion som drift och underhåll.

En boende i Johannesfred framför att det är viktigt att skapa bra förbindelser från Johannesfred över den barriär som Norrbyvägen är. Det kan vara en gång- och cykelväg under bron i höjd med Johannesfredsvägens slut eller ett bättre sätt att ta sig över vägen utan alltför stora omvägar. Detta kan inte skjutas upp till senare, utan behöver planeras i samband med att området utvecklas. Redan i dagsläget skapar boende egna vägar över Norrbyleden, bl.a. genom att klättra över räcket till bron.

Svenska hus i Stockholm AB menar att planförslaget bör inkludera en till GC-bro över Ulvsundaleden samt kompletterande trappa från verksamhetsområdet.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp föreslår att en trappa upp på den planerade GC-bron över Ulvsundavägen parallellt med Tvärbanebrommen. Med hänsyn till ökande trafik på Tvärbanan förordas en planskild övergång, över eller under spåren, istället för passage i plan.

Bromma Hembygdsförening anser att GC-tunneln under Huvudstaleden är ett värdefullt tillskott.

Tillgänglighet

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser positivt på att stranden tillgängliggörs med bryggor.

Trafikkontoret framför att fokus på tillgänglighet blir påtaglig med anledning av de nivåskillnader som förekommer i området. Gällande riktlinjer/krav för t.ex. utformning av trappor/vilplan samt tillåten lutning i ramper behöver säkerställas. Samtliga entréer i detaljplanen skall vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

Parkering

Bromma stadsdelsnämnd framför att det bör beaktas att negativa sideffekter kan uppstå i exempelvis Johannesfredsområdet om det är en hög andel kulturarrangemang och aktiviteter inom området.

Trafikkontoret framför att parkering för rörelsehindrade behöver ordnas inom kvartersmark.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Säkerhetsenheten, Verksamhetsutveckling) anser att förslaget saknar tillräckligt med parkeringsplatser. Årligen hyrs 200 p-tillstånd åt personalen och i framtiden behövs ca 250 – 300 st.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp framför att det av planen inte framgår hur många parkeringsplatser som skall byggas. I området beräknas det finnas 7 000 arbetsplatser, det kommer att kräva många p-platser. Betonar att bristen på parkeringsplatser i företagsområdena i Stockholm är orsak till dålig effektivitet.

Hysesgästföreningen Bromma Ekerö anser att parkeringstalet 0,4 är lågt om området ska locka människor till både handel, aktiviteter samt övernattningar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Dialog om utformning av korsningen söder om Tvärbanans hållplats inleds med Trafikförvaltningen.

Kontorets bedömning är att trafiksituationen inte kommer att påverkas nämnvärt vid omvandlingen från handelsplats till en stadsdel med blandat innehåll. Frågan har utretts av trafikplanerare i detaljplanens Trafik-PM och i förtydligas i dess planbeskrivning.

Frågan om vändmöjlighet vid N.U. torgs södra sida utreds vidare och säkras i detaljplan, likaså det primära GC-stråkets dragning. Kör- och gångbanors bredd har gjorts i samråd med Trafikkontoret, men granskas vidare, liksom gatuträds placering samt växtbäddars utformning, vilka utreds i systemhandlingen för allmän plats.

Fri höjd på 4,6 meter säkerställs generellt i planförslaget genom att balkonger och utstickande delar inte får kraga ut mer än 0,8 meter från fasad mot/över allmän plats. Fri höjd under befintlig gångbro mellan f.d. bryggeriets kontor och bryggeridelen understiger 4,6 meter. Alternativ väg till de delar denna gata leder till, bl.a. delar av SVOAS anläggningar, finns norr om f.d. bryggeriet.

Frågorna om en extra utfart mot Ulvsundaleden i Ranhammarsvägens förlängning, GC-bron över Ulvsundaleden inklusive kompletterande trappa från verksamhetsområdet, ligger långt utanför planområde, varför de inte kan stadfästas inom ramen för detta planarbete. Gångförbindelse mellan Johannesfred och planområdet utreds i fortsatt planarbete med målsättningen att i plan möjliggöra en ny GC-tunnel eller annan lösning, t.ex. förbättrat stråk under befintlig bro. Stadsbyggnadskontoret informerar Trafikkontoret om frågorna så de vid behov kan aktualiseras i samband övriga åtgärder.

Kontoret noterar Trafikkontorets synpunkter gällande tillgänglighet och parkering för funktionshindrade. Stadens bedömning är att det finns möjligheter att lösa parkering även vid kulturevenemang. P-talet bedöms vara korrekt med hänsyn till platsens centrala läge, goda tillgång till kollektivtrafik samt till önskemålet om att resor

med kollektivtrafik och cykel ska öka och resande med bil ska minska. Planförslaget bedöms som helhet vara väl försett med parkeringsplatser. Planhandlingarna kompletteras med uppgift om beräknat antal p-platser. Slutligt parkeringstal fastställs dock först i bygglovet.

Flygtrafik och fartygstrafik

Flygtrafik

Länsstyrelsen anser att risk finns för påverkan på riksintresset för luftfart. Kommunen behöver ta fram en påverkansanalys som behöver vara gjord innan ett antagande av planen. Kommunen behöver även samråda med Swedavia. Vidare efterfrågas ett fördjupande resonemang gällande kommunens förhållningssätt till hur riksintresset Bromma flygplats kan tillgodoses då bl.a. bostäder föreslås i gränazonen till influensområdet. Det behöver även tydliggöras om ställningstagandet gäller generellt för ny bostadsbebyggelse inom influensområdet.

Trafikverket anser inte att det är möjligt att placera bostäder inom FBN 55 dBA kurvan för Bromma flygplats. Bostäder inom FBN 55 kurvan kan innebära en påverkan på flygplatsen och därmed en påtaglig skada på riksintresset. De framför även att en Flyghinderanalys behöver tas fram då nya byggnader planeras bli över 20 meter höga.

Luftfartsverket (LFV) framför att de ej kan godkänna detaljplanen utan föregående särskild utredning. LFV föreslår att staden tar fram en påverkansanalys och delger LFV underlag från denna för analys och bedömning. Byggnation på fastigheten får inte ske innan LFV gett sitt slutliga ställningstagande. Vidare framförs att en Flyghinderanalys behöver tas fram då nya byggnader planeras bli över 20 meter höga.

Fartygstrafik

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utforma detaljplanen på ett sätt så att genomförandet av planen tar hänsyn till att transporter till Solnaverket kommer att ske via fartyg.

Sjöfartsverket framför att Bällstaviken kan bli aktuell som en hamn inom planerad ”Inlandssjöfart (inre vattenvägar, IVV)”. Detta är prioriterat från regeringen då det är en viktig del för att kunna uppnå önskad överflyttningen av gods till och från olika transportslag. Farled och vattenområde med manöverutrymme för fartyg kommer att påverkas negativt av planerade flytbryggor samt bastu och badanläggning. Vattenverksamhet W2 (med undantag för sträckan utefter

W4) och W3 är direkt olämpliga. Eventuell ytterligare pendelbåtstrafik till området ses som positivt, dock är oklart var pendelbåtstrafiken ska gå.

Norrenergi Strategi och utveckling framför att då transport av bränsle med fartyg planeras får vattenområden W1, W2 och W3 i Gjutmästarens detaljplan inte påverka farleden i Bällstaviken eller hindra manövrering av fartyg. För att transporter till Solnaverkets planerade kaj ska kunna ske måste fartyg upp till 90 meters längd kunna vända i Bällstaviken.

Solna Stad Stadsledningskontoret anser att den föreslagna brygganläggningen sannolikt innebär försvårande av transporter med båt till Solnaverket.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Riksintresset Bromma Flygplats tillgodoses genom att bostäders tysta sida placerats utanför flygplatsens influensområde, att hänsyn tagits till höjdbegränsningar samt att förslaget strukturellt och i detaljutförande, där så krävs för ett fåtal lägenheter, säkerställer en god ljudmiljö.

Att del av kvartershörn ligger inom Bromma flygplats influensområde bedömer stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen vara en acceptabel avvikelse, dels för det är en mindre del av byggnaden och att gårdsfasaden ligger utanför influensområdet samt att gårdsfasaden utgör ljuddämpad sida. Planförslaget i övrigt har bearbetats för att minska bostäders bullerexponering så mycket som möjligt. Rimligheten i att med hänsyn till en ändamålsenlig bebyggelsestruktur placera en begränsad del av bostadsbyggnad innanför influensområdet förtydligas.

För att säkerställa ovanstående frågor tas en påverkansanalys fram i samråd med Swedavia. Flyghinderanalys beställs av LFV.

Maritim riskanalys tas fram och planbeskrivning kompletteras. Stadsbyggnadskontorets hållning, som följer Översiktsplanen, är att de verksamhetsområden som finns närmast Bällstaviken kommer att/ har omvandlats till bostadsområden på båda sidorna om Bällstaviken och att Bällsta bro, som endast har några meter fri höjd inte möjliggör fraktrafik, varför det varken finns behov av eller möjlighet till allmän fraktrafik på vatten i de aktuella delarna av Bällstaviken.

Gällande frågan om IVV har inga beslut tagits i frågan. Stadens hållning är dock, att eftersom den aktuella hamnplatsen, fastigheten

Bällstahamnen, planeras bli ett stort, samlande parktorg, en stadsdelspark med många rekreativa funktioner samt en hållplats för pendelbåttrafik, är det i detta läge helt olämpligt att införa en frakthamn, eftersom detta skulle stå i direkt konflikt med den blandstadsmiljö som Översiktsplanen utpekar och staden godkänt i ett Start-pm för området. Det är därför stadens bestämda uppfattning att platsen är inaktuell som strategisk nod i ett nät av IVV för att flytta gods från ett transportslag till ett annat i detta läge.

Inför granskning utreds de föreslagna flytbryggornas placering och omfattning så att transporter till och från Solnaverket inte försvåras. Frågan utreds, konsekvenser beskrivs och stadens ställningstagande förtydligas. Både frågorna om brygganläggningens omfattning och dess riskfrågor fördjupas inför granskning.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst) framför att anslutning till VA och spillvattenledningar kan ske till planerade ledningar i området. Två pumpstationer behövs och dessa ska säkras med E-område i plankartan. De föreslagna E-områdena bör vara 10x10 meter. Pumpstationen i nordöst bör inte placeras i befintlig byggnad p.g.a. tillgänglighets- och arbetsmiljökrav. Förordad placering är i parken i anslutning till vändplanen på ett sådant sätt att den uppfyller Stockholm Vatten och Avfalls tillgänglighetskrav.

Dagvatten

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det behöver redovisas tydligare i planhandlingarna var ytorna för dagvattenhantering ska finnas och hur vattnet ska ledas dit. Det går inte av planhandlingarna att utläsa om stadens åtgärdsnivå klaras eller inte. Följande oklarheter gällande dagvattenhanteringen behöver redas ut i fortsatt planarbete: hur dagvattenlösningen mellan Prippsbyggnaden och SVOAS kontor ska få vatten utifrån de anslutningspunkter som finns i befintligt ledningsnät, nytt ledningssystem som nämns i VA-utredningen men inte i dagvattenutredningen samt om pumpstationerna kommer att förses med nödbrädd och hur det i så fall kommer att påverka vattenkvaliteten i Bällstaviken. Vidare föreslås att det i planbestämmelserna regleras att koppar och zink inte ska användas som fasad- eller takmaterial.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst) framför att skötselplan eller liknande måste tas fram för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls. Dagvattenutredningen bör kompletteras med saknad information som efterfrågas i checklistan för dagvattenutredningar. Det galler bl.a. kartmaterial som tydligt visar

hur dagvattnet rinner in i, genom och ut ur planområdet och hur det påverkar eller kan påverkas av omgivande områden, både i nuläget och i kommande framtida situation. För planförslaget saknas även en helhetsbild av dagvattensystemets olika delar samt hur dessa hänger samman. Vidare påpekas att begreppen utbredningsområde och planområde enligt checklistan ska användas i dagvattenutredningen. Det bör förtydligas att utredningen har gjorts för hela detaljplanen och inte enbart en etapp i en tidigare större detaljplan. Parkytorna nära Bällstaviken nämns som lämpliga för dagvattenhantering. Dessa bör i detaljplanen säkerställas för ändamålet om planförslaget innebär att det är nödvändigt. Det bör förtydligas att infiltration i marken endast kan ske om marken inte är förorenad, annars behöver dagvattenanläggningar göras täta. U-område, 6 meter brett, är nödvändigt för att säkra VA-ledningar från den södra vändplanen till förbindelsepunkt för södra silon.

El/Tele

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att de inte önskar att en flytt av tvärbanans teknikfunktion in i hotell samt att de önskar att staden inleder dialog om bevarad likriktarstation.

Trafikkontoret framför att de inte ansvarar för befintlig belysningsanläggning. Risk finns att kontoret får arva en äldre anläggning i och med att detaljplanen vinner laga kraft. Då saknas både koppling till stadens nät och dokumentation över anläggningen, vilket innebär att trafikkontoret inte kommer kunna sköta anläggningen. Det är viktigt att det i detaljplanen säkerställs att området har belysning tills dess att byggnationerna stänger av området för allmänheten.

Ellevio framför att kapacitet för planen kan endast tas från fördelningsstation vid Karlsbodavägen. Den enda tillgängliga försörjningsvägen till planområdet bedöms gå från Gjuterivägen, tvärs över Gjutmästaren 5 och vidare in i området via Smältvägens förlängning. Det är den sträckning Ellevio förespråkar för 11 kV förband fram till området. Fyra nya nätstationer krävs inom planområdet. Det är viktigt att lokalisering av nätstationerna sker med hänsyn till lägsta grundläggningsnivå enligt Länsstyrelsen i Stockholms län rekommendationer.

Energiförsörjning

Norrenergi Nätavdelningen framför att de har befintlig värmeledning i anslutning till planområdet. Det förutsätts att det beaktas planarbetet.

Norrenergi Strategi och utveckling framför att det är angeläget att Stockholm Stad står fast vid att Solnaverket kan utvecklas på sätt

som angetts i Solna Stads pågående detaljplan för Solnaverket och i till Mark- och miljödomstolen inskickad ansökan.

Avfallshantering

Stockholm Vatten och Avfall AB (Avfall – planering och utveckling) är positiva till föreslagen maskinell insamling för område 1 och 3, samt eventuellt område 4. Detta är i linje med stadens princip om maskinell hantering. För att öka insamling och återvinning av förpackningar och tidningar rekommenderas att fastighetsnära insamling alltid planeras in och ges utrymme vid nybyggnationer, det gäller både för hushåll och verksamheter. Det är positivt på att det planeras för kompletterande miljörum för insamling av förpackningar i område 4. Utrymme för insamling av grovavfall för bostäderna i område 1 samt 4 kan antingen regleras i miljörum eller ske via containerhämtningen två gånger per år. Det är positivt att det planeras för begränsade trafikrörelser i området genom avfallshämtning i garage. För hämtning i garage är det viktigt att kraven gällande fri höjd möts för respektive hämtfordon. För hämtning i område 4 bör angöring utformas i ett tidigt skede för att säkerställa god arbetsmiljö och trafiksäkerhet.

Skötsel, renhållning och underhåll

Miljö- och hälsoskydds nämnden framför att ansvarsfrågan för dagvattenlösningen mellan Prippsbyggnaden och SVOAS kontor behöver redas ut.

Trafikkontoret framför att det behöver tydliggöras vem som ansvarar för drift och underhåll av flytande öar och badanläggning vid norra strandparken (W1, W2, W3 och W4) samt för spegeltaket på torgytan och utkikstornet i parken. q1 och q2 med t.ex. skydd av sittbankar och planteringar i plan bör undvikas. Det blir svårt att hantera detta på sikt om man av driftsskal behöver byta ut en bank eller plantering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Att lägga fast E-områden för pumpstation 10 x10 m är ofta inte förenligt med ambitionen att åstadkomma en tät stadsmiljö, där gestaltningen av omgivande parkområde i detta fall kräver en noggrann planering. I den befintliga byggnaden föreslås dock ett större, mer flexibelt E-område i bottenplan invid fasad nära vändplan med angöringsyta. Frågan om pumpstationernas placering samt E-områdenas utbredning utreds i fortsatt planarbete i dialog med SVOA.

Förslag till planbestämmelse gällande koppar och zink tas fram i samråd med miljöförvaltningen. Dagvattenutredningen kompletteras med att redovisa var ytor för dagvattenhantering ska finnas och hur vattnet leds di. Förtydligande görs kring hur stadens åtgärdsnivå klaras, med avrinningsvägar vid extrema regn samt med att infiltration endast kan ske om marken inte är förorenad och om marken är förorenad måste anläggningen göras tät. Ansvarsfrågan för dagvattenanläggningar utreds. Information om ledningssystem i VA-utredning och dagvattenutredning samordnas. Dagvattenutredningen kompletteras enligt checklistans begrepp. Det utreds om parkområdena i strandparken behöver säkerställas för dagvattenhantering. Dagvattenutredningen omfattar hela planområdet, vilket är etapp 1 av planerad planläggning i Bällstahamnsområdet. Skrivelse om vilket område dagvattenutredningen gäller ses över. Plankartan kompletteras med u-område mellan södra silon och allmän plats söder därom.

Kontoret fortsätter den påbörjade dialogen med Trafikförvaltningen Region Stockholm gällande flytt av teknikfunktion samt behov koppelade till bevarad likriktarstation.

Att säkerställa adekvat belysning inom ett område eller på en fastighet är inte en fråga som kan regleras i en detaljplan. Fastighetsägaren har ansvar för fastighetens tekniska infrastruktur.

Gällande elförsörjning föreslår kontoret att Masugnsvägen utreds som försörjningsväg från fördelningsstationen vid Karlsbodavägen.

Befintlig teknisk infrastruktur i anslutning till planområdet beaktas. Kontorets bedömning är föreslagen detaljplan i huvudsak inte påverkar möjligheten för Solnaverket att utvecklas i enlighet med Solna Stads pågående detaljplan för Solnaverket. Inför granskning justeras flytbryggornas utbredning för att säkerställa att farled och vattenområde med manöverutrymme för fartyg inte påverkas negativt. Då gällande riktvärden för verksamhetsbuller från Solnaverket kan innehållas för föreslagen bostadsbebyggelse i Ulvsunda industriområde bedöms planförslaget inte påverka möjligheterna att utveckla Solnaverket. Inför granskning kompletteras och förtydligas bullerutredning och planhandlingar gällande denna bedömning

Ansvarsfrågan för dagvattenanläggningen mellan f.d. bryggeriet och SVOA:s kontor utreds och fastläggs inför granskning. Det samma gäller drift och underhåll av föreslagna flytande öar. Spegeltaket på torgytan bedömer kontoret vara trafikkontorets ansvar på samma sätt som andra, liknande väderskydd på allmän plats.

Avsikten med q-bestämmelserna på terrasseringarna söder om SVOA:s kontor är att anläggningen ska bevaras så långt möjligt. Gällande t.ex. bänkar som behöver bytas, ska de bytas ut mot likvärdiga. Gällande bevarande av planteringar avses platserna som ursprungligen planerades för planteringar. Växter i dessa planteringar får vårdas och bytas ut. Formuleringen av planbestämmelserna förtydligas så att inte normal skötsel, drift och underhåll inte hindras.

Olägenheter för grannar

Norrenergi Strategi och utveckling saknar en redovisning av hur det i planarbetet beaktats att högsta byggnadshöjden för bostäder sammanfaller befintlig skorstenshöjd för Solnaverket. Etableringen av bostäder får inte begränsa Solnaverket under några tänkbara vind- och driftförhållanden.

Solna Stad Stadsledningskontoret menar att hänsyn inte har tagits till eventuell påverkan från rökgasplym, buller och andra emissioner, som utbyggnaden av Solnaverket kan ge på framför allt bostäderna.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Påverkan av plym eller annan påverkan av Solnaverkets skorsten på föreslagna bostäder utreds inför granskning. Kontorets bedömning är att hänsyn har tagits till eventuella störningar från Solnaverket på föreslagen bebyggelse i Ulvsunda industriområde. Planhandlingarna förtydligas.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen framför att det inte framgår hur höga maximala flygbullernivåer som förekommer inom området eller hur kommunen bedömer dess bidrag till den totala bullerbelastningen. Området är utsatt för buller från flera riktningar, vilket kommunen behöver ha med i sin bedömning. Bullerutredningen har inte räknat med buller från fartyg då transporter med båt till Solnaverket bedöms ske sällan. Vidare framförs att kommunen i fortsatt planarbete ska titta närmare på bullerstörningar utifrån planförslagets sammanlagda hälsokonsekvenser och att varje typ av bullerstörning inte ska bedömas som en enskild fråga. Med nuvarande utformning kan det bli svårt att skapa en bullerdämpad sida vid nordvästra delen av hus I då buller reflekteras på hus H och skapar en ekvivalent ljudnivå på 46–47 dBA på den ljuddämpade sidan. För hus F blir det också svårt att få till en tyst sida. Fasaderna som vetter mot Bromma flygplats utsätts för ekvivalent ljudnivå mellan 51-52 dBA under dag och kväll. I Solnaverkets miljökonsekvensbeskrivning (SWECO 2019-04-02) framgår att området där hus F och G ligger kommer få

en beräknad ekvivalent ljudnivå vid bullerutsatta sidan över 45 dBA nattetid. Hur ljudet från Solnaverket reflekteras från hus H mot hus F och G framgår inte av bullerutredningen eller planbeskrivningen. Även hur hus H, I, E, D, C, B och A berörs av de beräknade bullernivåerna för Solnaverket nattetid saknas. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det kan bli ekvivalenta ljudnivåer upp till 45 dBA, vilket inte verkar stämma överens med den utredning som Stockholms kommun gjort. Kommunen rekommenderas att komplettera bullerutredningen och komplettera bedömningen av ljudmiljön.

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att bullerutredning bör kompletteras med rätt underlag gällande tvärbanetågens längd, trafikflöde och växlar samt stomljud och vibrationer. Prognos år 2050 föreslås. Bullerutredning bör även kompletteras med verksamhetsbuller från teknikbyggnad om den flyttas in i hotell. Vidare föreslås planbestämmelse gällande stomljud och vibrationer.

Sjöfartsverket framför att bostäder och verksamheter måste anpassas så att boendet inte kommer att störas av fartygstrafiken, vilket på sikt skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att en god ljudmiljö kommer att kunna uppnås för bostadsbebyggelsen med hjälp av genomtänkt planlösning och kompensationsåtgärder för ett mindre antal lägenheter. Förvaltningen bedömer dock att planbestämmelsen ska ändras så att lydelsen blir: ”Där beräknad ljudnivå från verksamheter överskrider Leq 45 dBA kvällstid (kl 18-22) vid fasad, ska åtgärder vidtas så att riktvärdet uppfylls. Åtgärder på byggnaden kan bestå av täta räcken, absorberande material, delvis inglasning. Värdet ska uppfyllas för den mest bullrande timmen under tidsperioden.” Ett hörn av bostadskvarteret i nordost hamnar innanför influensområdet för flygbuller. Avvikelsen bedöms acceptabel då det endast berör ett ytterhörn av bostadsbebyggelsen och att planförslaget har bearbetats för att minska bullerexponeringen så mycket som möjligt. Miljöförvaltningen bedömer att bullret från båttransporter till Solnaverket som beräknas till några gånger i veckan är försumbart för de planerade bostäderna i aktuell detaljplan. Vibrationer och stomljud föreslås regleras med planbestämmelse.

Svenska hus i Stockholm AB framför att konsekvensanalys rörande i verksamhetsområdet förekommande ljusalstrande ventilationsanläggningar bör göras.

Risk

Länsstyrelsen anser att risker för människor på kajen till följd av båttransporter med bränsle till Solnaverket samt hur dessa ska hanteras ska utredas vidare inför granskning. Människors hälsa och säkerhet ska säkerställas i detaljplanen.

Storstockholms Brandförsvaret (SSBF) framför att SBK bör utföra en fördjupad riskidentifiering för att undersöka om det finns verksamheter som kan påverka planområdet ur ett olycksriskperspektiv.

Sjöfartsverket framför att planerad brygg- och badanläggning innebär stora risker för påkörning med stora konsekvenser som följd. Vattenverksamhet W2 (med undantag för sträckan utefter W4) och W3 är direkt olämpliga. Vidare framförs att det är en brist att en maritim riskanalys inte har tagits fram. Formuleringen ”Transporter av fossilbränslen på vatten kan förekomma, men planeras att ersättas med fossilfria bränslen efter 2025, vilket minskar risker kopplade till båtolyckor ytterligare” ifrågasätts.

Trafikkontoret framför att en riskbedömning med att ha ett slutet torn eller överhuvudtaget ett torn bör tas fram.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB framför att Stockholms stad inte har utrett hur verksamheterna på Gjutmästaren 4 kommer att påverkas av planen.

Förorenad mark

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utreda djupare förekomst av klorerade lösningsmedel inför granskningsskedet. Av planhandlingarna ska det framgå hur kommunen avser att säkerställa att riskerna för människors hälsa minimeras.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att källan/källorna till påvisade klorerade lösningsmedlen måste fastställas, så att denna/dessa kan åtgärdas och därmed minimera risken för ytterligare tillförsel av klorerade lösningsmedel till planområdet. Även påvisade höga halter av PAH, oljeföreningar och metaller, förhöjda halter av kvicksilver samt förekomst av PFAS11 i grundvattnet behöver utredas vidare och åtgärder vidtas för att göra marken lämplig för avsett ändamål. Vidare framförs att sedimenten i strandområdet bör utredas med avseende på föroreningar om det planeras utföras arbete i sedimenten vid anläggning av bryggor. Det bör tydliggöras när och hur saneringen av bergrummet gjordes och om efterkontroller gjorts. Det bör också framgå hur pumpningen av grundvattnet ska lösas vid genomförande av detaljplanen. Det framförs även att koppar och zink är prioriterade riskminskningsämnen i

Stockholms stads kemikalieplan. De kan orsaka negativa långtidseffekter i vattenmiljön. Miljöförvaltningen föreslår att planbestämelse införs som reglerar att koppar och zink inte ska användas som fasad- eller takmaterial

Svenska hus i Stockholm AB framför att kommunen och/eller exploatören tydligt måste redovisa hur man i framtiden avser säkerställa att inget läckage av markföroreningar utanför planområdet kan ske in till planområdet. Om förändrad markanvändning inom Gjutmästaren 6 och 9 kan komma att påverka angränsande fastighetsägare eller verksamhetsutövare i form av krav på eventuella miljöutredningar/saneringar eller eventuella andra inskränkande eller kostnadsskapande åtgärder, måste detta i första hand hanteras och bekostas av exploatören/staden. I andra hand bör konsekvenser tydligt klargöras för befintliga fastighetsägare, tomträttsinnehavare och verksamhetsutövare så att ställning kan tas till hur dessa påverkar verksamhetsområdet, verksamheter och fastighetsägare.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB framför att sanering av marken och vattnet för att göra området lämpligt för blandad stadsbebyggelse kommer medföra stora kostnader. Dessa står i orimlig proportion jämfört med att behålla området för verkstad och industri. Länsstyrelsen har beslutat att upphäva planer i området p.g.a. ovanstående problemställningar, bl.a. detaljplanen för fastigheterna Archimedes I och del av Mariehäll 1:10.

Översvämning

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver tydliggöra hur man avser att hantera översvämningensrisk vid Tvärbanan, så att planförslaget inte bidrar till en ökad översvämningensrisk och flödesbelastning på Tvärbanan. Vidare behöver kommunen säkerställa att människans hälsa och säkerhet inte äventyras på grund av översvämning genom att tydliggöra framkomligheten för räddningstjänst och blåljusfordon samt möjlighet till säker evakuering av byggnaderna på kajen i händelse av översvämning, genom en tydligare beskrivning av hur utrymmen under nollplanet förhåller sig till översvämningensrisken med hänsyn till människors säkerhet och hälsa samt tydligare motivera varför det är lämpligt att två bostadshus delvis bli stående under vatten vid en beräknad högsta vattennivå i Mälaren.

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att kommunen behöver tydliggöra hur ett skyfallsregn kan hanteras så att föreslagen exploatering inte bidrar till en ökad översvämningensrisk och flödesbelastning på Tvärbanan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Bullerutredningen kompletteras med resonemang om maximala bullernivåer från flyget, hur dessa påverkar föreslagen bebyggelse samt bedömning om hur dessa påverkar ljudmiljön som helhet inom planområdet. Kontorets bedömning är att hänsyn har tagits till att området är utsatt för buller från olika håll och att planförslagets sammanlagda hälsokonsekvenser vägts in i bedömningen av ljudmiljön. Varje typ av bullerstörning har analyserats och bedömts enskilt samt ingått i den sammanvägda bedömningen av ljudmiljön.

I underlaget till Solna Stads pågående detaljplan för Solnaverket framgår att sannolikheten för lossning från båt via kran kommer att ske vid ett begränsat antal tillfällen per år och inte under sommar-månaderna. Transporter nattetid kan inte uteslutas, men sker i så fall endast undantagsvis. Med anledning av detta bedömer kontoret att det är rimligt att i den sammanvägda bedömningen bortse från en eventuell, sällan lossning nattetid.

Med hänsyn till att beräknade bullernivåer på en begränsad del av fasaden på hus I, ca 1/7 av fasadens längd, överskrider gällande riktvärden för ljuddämpad sida med 1-2 dBA och att beräkningsverktyg för buller redovisar värsta tänkbara scenario, vilket sannolikt inträffar mycket sällan, bedöms det rimligt att anta att den östra fasaden på hus I klarar gällande riktvärden för ljuddämpad sida. För ett mindre antal lägenheter, totalt 20-25 stycken i hus F och G, kan inte ljuddämpad sida uppnås, då riktvärdet för buller från Solnaverket kvällstid riskerar att överskridas. För dessa lägenheter kan gällande riktvärden klaras utanför fasad genom tekniska åtgärder, i huvudsak genom att balkonger utformas på sådant sätt att ljudnivån vid fasad begränsas.

Med hänsyn till det begränsade antalet lägenheter samt att de är lokaliserade i en befintlig struktur och i bevarade byggnader som båda har höga kulturhistoriska värden, bedömer kontoret det som rimligt att här åstadkomma ljuddämpad sida med hjälp av tekniska åtgärder. För övrig bostadsbebyggelse, totalt ca 425 lägenheter, bidrar strukturen till att ljuddämpad sida klaras. Att byggnader, m.m. reflekterar ljud ingår i beräkningsmodeller av buller. Kontoret håller med Länsstyrelsen om att bullerutredningen, planbeskrivningen och MKB:n kan kompletteras och förtydligas avseende beskrivningen av bullersituationen och hur den hanteras i planförslaget. Planbeskrivningen kompletteras även avseende de bestämmelser om befintliga verksamheters villkor, i de fall nya bostäder uppförts i dess närhet, som infördes i miljöbalken 2016.

Bullerutredningen kompletteras med tillgängliga underlag gällande tåglängd, trafikflöde och växlar, stomljud och vibrationer, buller från teknikbyggnad vid eventuell flytt in i hotellbyggnad samt gällande ljusalstrande ventilationsanläggningar i närheten av planerade bostäder. Planbestämmelse gällande stomljud och vibrationer införs på plankartan.

Bostäder och verksamheter anpassas så att boendet inte kommer att störas av fartygstrafiken till och från Solnaverket.

Formulering av planbestämmelse för att reglera bullerpåverkan utreds i dialog med Miljöförvaltningen.

Riskutredningen kompletteras med risker för människor på kajen till följd av båttransporter med bränsle till Solnaverket, fördjupad riskidentifiering av verksamheter som kan påverka planområdet ur ett olycksriskperspektiv samt påkörningsrisk av fartyg. En separat Maritim riskanalys tas fram. Formulering gällande transporter av fossilbränslen ses över. Kontorets bedömning är att en riskutredning kopplat till ett eventuellt utkikstorn bäst tas fram i samband med uppförandet av tornet. Riskutredningen kompletteras med bedömning avseende kvarvarande industriverksamhet på fastigheten Gjutmästaren 4.

Kompletterande markmiljöundersökningar samt undersökning av föroreningar i bottensediment kommer att utföras i syfte att klarlägga föroreningskällor, spridningsrisker, möjliga och rimliga åtgärder samt ansvarsförhållanden. Underlaget kompletteras med en beskrivning av när och hur bergrummet sanerats samt efterkontroller och information om hur pumpning av grundvatten ska ske i framtiden och vem som ansvarar för det. Planbestämmelse införs om att koppar och zink inte ska användas som fasad- eller takmaterial.

Kontorets bedömning enligt befintligt kunskapsunderlag är att saneringskostnader för marken i samband med ändrad markanvändning från industri till bostäder är rimlig. Detaljplanen för fastigheterna Archimedes 1 och del av Mariehäll 1:10 har vid förnyad granskning lämnats utan synpunkter från Länsstyrelsen.

Dagvattenutredningen kompletteras med beskrivning av hur översvämningsrisk vid Tvärbanan hanteras och minimeras. Framkomligheten för räddningstjänst och blåljusfordon är säkerställd då kajen ansluter till allmän plats och ligger på nivån +5,0. Evakuering av byggnader vid eventuell översvämning kräver inte insats av

räddningstjänsten då entréer till byggnader vid kajen ligger på nivån +5,0. Lågt liggande utrymmen i befintliga lokaler som riskerar att översvämmas får inte utnyttjas för stadigvarande vistelse. Därmed bedöms risken för människors säkerhet och hälsa kopplad till eventuell översvämning av lågt liggande utrymmen vara minimal. B5-bestämmelsen justeras så att den reglerar vad ytor under +2,7 kan användas till. Under beräknad högsta nivå kan dörrar utföras vattentäta och byggnadens väggar och tak tätas på insidan för att minska risken för materiella skador invändigt.

Inför granskning utreds behov av eventuell skyddsbestämmelse för att minimera risken för skada i samband med översvämning. Kontoret bedömer det inte som lämpligt att två bostadshus kan bli stående under vatten. Bostadshusen som det refereras till utgörs av två stycken bevarade men ombyggda silos tillhörande det f.d. bryggeriet. Dessa silos som har mycket höga kulturhistoriska värden är grundlagda under nivån +2,7 och har befintliga lokaler under denna nivå. Att dessa befintliga lokaler kan utnyttjas som bostadskomplement e.d, dock ej lägenhetsförråd, med viss risk för materiella skador vid en översvämning men minimal risk för människors hälsa och säkerhet, bedöms av kontoret som acceptabelt.

Miljö- och klimataspekter

Miljökonsekvenser

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att det vid sprängning i berg ska säkerställas att berget inte innehåller sulfidförande bergarter och om detta är fallet ska lämplig hantering av bergkrossen utredas. Berg som innehåller sulfid har en försurande effekt på omgivande mark om bergmassor krossas och återanvänds.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen anser att de olika åtgärderna gällande vatten behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen med en analys av effekterna på kvalitetsfaktornivå. Denna bedömning finns delvis i underlagsrapporten Miljökonsekvensanalys (Tyréns 2018) men saknas i miljökonsekvensbeskrivningen. Tre hydromorfologiska parametrar har idag dålig status.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att flytbryggor och kaj längs och på Bällstaviken skulle kunna bidra till en försämring av ekologisk status, för kvalitetsfaktorn hydromorfologi. Kommunen behöver redogöra för hur den planerade utformningen av strandparken förhåller sig till det behovet av åtgärder som finns.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden framför att det är viktigt att de föreslagna flytande öarna tillskapas för att minska motorbåtstrafikens

påverkan på naturstranden. Flytande öar är också positiva för växt- och djurlivet i vattnet.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen framför att om flera vattenverksamheter ska genomföras behöver de samprövas och den totala bottenytan i vattenområdet som berörs sammanräknas. Därför bör det tydliggöras i planbeskrivningen om kommunen avser att söka tillstånd eller lämna in anmälan om vattenverksamhet.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att strandskydd kan upphävas för yta markerad som PARK. Kommunen bör dock komplettera med ett tydligare resonemang kring planerade åtgärder inom PARK- områdena samt avvägningen enligt 4 kap. 17 § PBL. Angående upphävande av strandskydd i vattenområde behöver kommunen komplettera med en närmare beskrivning av vilket angeläget allmänt intresse som avses, en lokaliseringsprövning samt en bedömning enligt 4 kap. 17 § PBL. För att göra en sådan bedömning behöver kommunen redogöra närmare för påverkan på växt- och djurliv i vatten.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden håller med om att den mark som redan tagits i anspråk saknar betydelse för strandskyddets syften. För de delar av planområdet som utgörs av naturmark idag bedöms det inte föreligga särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.

Habitatnätverk

Miljö- och hälsoskyddsnämnden föreslår att åtgärder vidtas för att förbättra villkoren för groddjur i planområdet. Träd och annan växtlighet i strandkanten gynnar groddjur och bör därför bevaras så långt det är möjligt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förekomst av sulfidförande bergarter utreds. MKB:n kompletteras med en analys av effekterna på kvalitetsfaktornivå. Bryggornas eventuella påverkan på kvalitetsfaktorn hydromorfologi samt hur strandparken och andra åtgärder förhåller sig till behovet av vattenförbättrande åtgärder utreds. Föreslagna flytande öar utreds vidare inför granskning. Det tydliggörs i planhandlingarna om kommunen avser att söka tillstånd eller lämna in anmälan om vattenverksamhet. Planhandlingarna kompletteras med ett tydligare resonemang kring planerade åtgärder inom PARK- områdena kopplat till upphävandet av strandskydd samt avvägningen enligt 4 kap. 17 § PBL. Angående upphävande av strandskydd i vattenområde kompletteras planhandlingarna med en beskrivning av vilket angeläget allmänt intresse som avses väga tyngre än strandskyddet. I kombination med att påverkan på växt- och djurliv i vatten utreds

görs en lokaliseringsprövning av föreslagna åtgärder i vatten. Omfattningen av upphävande av strandskydd tas upp med miljöförvaltningen. Träd och annan vegetation i strandkanten som gynnar groddjur bevaras. Andra åtgärder för att förbättra villkoren för groddjur diskuteras med Miljöförvaltningen.

Övriga frågor

Länsstyrelsen påpekar att det på plankartan finns planbestämmelse som anger ”Som skydd mot översvämning ska byggnadskvarter utformas med öppning mot allmän plats”. I planbeskrivningen anges att bestämmelsen syftar till bostadskvarter istället för byggnadskvarter.

Trafikförvaltningen Region Stockholm framför att det i planbeskrivningen anges att en ny spårstation ska byggas. Det stämmer inte och bör ändras.

Sjöfartsverket framför att all belysning inom planområdet måste utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att de skyddsvärda träd som fällt bör tas tillvara och placeras ut i skogsområdet vid Huvudstabron, där de kan fungera som faunadepåer. Eklevende arter bör främjas vid val av växtlighet. Då kan karaktärshabitat för eklevende arter förstärkas genom att befintligt habitatnätverk väster respektive öster om planområdet kopplas ihop. Vidare framförs att Stockholms stads rekommendation för konstgräs och gummigranulat bör följas vid projektering och utformning av aktivitetsytan.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Säkerhetsenheten, Verksamhetsutveckling) framför att förslaget visar brister på hur ytorna vid deras anläggningar och arrende ska användas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst) framför att Ulvsundasjön inte ligger inom sekundärt vattenskyddsområde för Östra Mälaren, vilket anges i planhandlingarna.

Gjutmästaren 5 i Ulvsunda AB c/o HSB Bostad AB önskar inbjudan till tidig dialog med Exploateringskontoret, gällande tecknande av föravtal och efterföljande exploateringsavtal i vilka kostnads- och ansvarsfördelning avseende bl.a. framtagande av utredningar och kommande projektering samt principer för intrångsersättning och genomförandet regleras.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB framför att de avser fortsätta använda fastigheten för industriändamål i framtiden och planerar för en utbyggnad där lastkajen kommer att byggas ut och användas i större omfattning. Marklov har beviljats för utbyggnaden och en anmälan om vattenverksamhet har skickats till mark- och miljödomstolen för prövning. Planer finns på att utöka smides- och plåtverkstaden med tillverkning även kvälls- och nattetid.

Hyresgästföreningen Bromma Ekerö menar att häckar m.m. bör med hänsyn till trygghet inte överstiga en höjd av 1 meter. Annan plantering bör också anpassas efter trygghetsaspekten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Skrivelsen i planbeskrivning om att bostadskvarter ska utformas med öppning mot allmän plats justeras till att det är byggnadskvarter som avses. Planbeskrivningen ses över gällande formuleringarna kring spårstationen. Utformning av belysning, hur skyddsvärda träd som fälls ska tas omhand, val av växter samt planteringshöjd och utformning är inte frågor som kan regleras eller på annat sätt omhändertas i en detaljplan. För avtalsfrågor gällande de utrymmen som SVOA hyr och den mark som de arrenderar ombeds SVOA kontakta fastighetsägaren. Planhandlingarna justeras med att Ulvsundasjön inte ligger inom sekundärt vattenskyddsområde för Östra Mälaren. Berörda fastighetsägare kommer att kontaktas av Exploateringskontoret gällande föravtal och efterföljande exploateringsavtal i vilka kostnads- och ansvarsfördelning avseende bl.a. framtagande av utredningar och kommande projektering samt principer för intrångsersättning regleras. Kontoret noterar att fastighetsägaren till Gjutmästaren 4 avser att fortsätta använda fastigheten för industriändamål, vilket beaktas i fortsatt planarbete.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter kunnat identifieras mellan stadens ambitioner att bygga bostäder inom planområdet samt anlägga en strandpromenad inklusive flytbryggor och Solnaverkets utveckling som en viktig regional resurs, fartygstrafik på Bällstaviken som en del av ”Inlandssjöfart (inre vattenvägar, IVV)”, riksintresset Bromma flygplats samt andra befintliga verksamheter i och utanför planområdet. Planeringsförutsättningarna i området är komplexa avseende bullerpåverkan, markföroreningar, läget nära Bällstavikens strand, MKN för Bällstavikens vatten samt områdets höga kulturhistoriska värden. Detta påpekas i flera inkomna yttranden. Kontorets sammanfattande bedömning är att ovan nämnda in-

tressekonflikter och komplicerade planeringsförutsättningar bör studeras vidare, men att de är hanterbara genom fördjupade utredningsinsatser och mindre revideringar av planförslaget.

Solnaverket är utpekat som regional resurs i RUFSS 2050. Gällande Solnaverkets framtida utveckling pågår planarbete i Solna Stad. Planerna för Solnaverket är att dess kapacitet ska utökas och att det ska kunna drivas med biobränsle i större utsträckning. Biobränsle planeras att delvis transporteras dit med båt, vilket innebär att större båtar jämfört med idag behöver kunna lägga till här. Båttrafiken till och från Solnaverket bedöms till mellan 0 och 5 transporter i veckan, med inga eller få transporter under den varma perioden på året. Lossning och lastning bedöms ske dagtid och i undantagsfall nattetid. Vid en eventuell lossning av gods nattetid kan gällande riktvärden för verksamhetsbuller komma att överskridas för delar av föreslagna bostadsbebyggelse. Kontorets och Miljöförvaltningens bedömning är att bullret från båttransporter till Solnaverket är försumbart för de planerade bostäderna i aktuell detaljplan.

Gällande föreslagna flytbryggor inklusive badmöjlighet har det påtalats att hänsyn måste tas till fartygstrafiken till och från Solnaverket samt att flytbryggorna kommer att påverka den allmänna farleden och vattenområdets manöverutrymme för fartyg negativt. Kontorets bedömning är att flytbryggor med möjlighet till gångpassage i nord-sydlig riktning för allmänheten är en viktig kvalitet att lägga fast i detaljplanen. Inför granskning föreslår kontoret att flytbryggorna placeras närmare stranden för att säkerställa framkomlighet och manöverutrymme för fartyg. Även riskfrågor kopplat till fartygstrafiken utreds i en Maritim riskanalys.

För att lägga fast en ändamålsenlig bebyggelsestruktur och ett bostadskvarter som är tillräckligt stort för att kunna inrymma såväl bostads- som förskolegård föreslås att ett hörn av kvarteret placeras innanför gränsen till Bromma flygplats influensområde. Influensområdet redovisar det område Bromma flygplats gör anspråk på avseende flygbuller upp till FBN 55 dBA. Den preliminära kurvan som redovisas i riksintressepreciseringen utgör en maximal utbredning av FBN 55dBA. Enligt Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller att buller från flygplatser inte bör överskrida FBN 55 dBA vid en bostadsbyggnads fasad. Med hänvisning till de marginaler som tillämpats i beräkningen av FBN 55 dBA, att antalet flygrörelser i nuläget är färre än i underlaget till beräkningarna av FBN 55 dBA (ca 60 000 per år jämfört med enligt avtalet max tillåtna 80 000 per år), att gårdsfasaden ligger utanför influensområdet samt att gårdsfasaden utgör ljuddämpad sida bedömer kon-

toret och miljöförvaltningen att avvikelserna är acceptabla. Planförslaget i övrigt har bearbetats för att minska bostädernas bullerexponering så mycket som möjligt. Med hänvisning till ovan bedömer stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen det vara en acceptabel och rimlig avvikelse att denna mindre del av kvarteret ligger inom Bromma flygplats influensområde.

I enlighet med översiktsplanen påbörjas planläggning för att omvandla Ulvsunda industriområde till ett område med blandad stadsbebyggelse och ett varierat innehåll. Frågan om fastighetsägare angränsande till de delar av planområdet som föreslås innehålla bostäder och som avser att fortsättningsvis bedriva industriverksamhet i enlighet med gällande detaljplan behöver utredas.

Sammantaget bedömer kontoret att planförslaget struktur och innehåll huvudsakligen kan ligga fast samt att de kulturhistoriska värdena har omhändertagits väl. Bebyggelsestruktur och byggnadernas innehåll kopplat till komplicerade planeringsförutsättningarna såsom markföroreningar och buller kan komma att justeras, men i begränsad omfattning.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och ger kontoret i uppdrag att upprätta ett slutligt planförslag i enlighet med tjänsteutlåtandet och att ställa ut planförslaget för granskning.

Föreslagna förändringar

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

- placering och utformning av den norra pumpstationen
- placering och utformning av tvärbanans ena teknikbyggnad
- kopplingarna över tvärbanan
- bostadskvarterets innehåll och utformning
- buller
- markföroreningar
- risk och störningar
- dagvattenhantering
- påverkan MKN vatten samt hydromorfologi
- behovet av gruppboende
- behovet av äldreboende

Kontoret föreslår att förslaget ändras så att flytbryggorna med rekreativa funktioner placeras närmare stranden så att manöverutrymmet för båttrafiken i farleden i Bällstaviken säkras. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2018-06893. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Förslaget är i stora drag förenligt med Stockholms kommuns översiktsplan som för området anger ”stadsutvecklingsområde - omvandling” och bedöms ha mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter. Inom dessa områden planeras bostäder, service, verksamheter, gator, parker, kultur och idrottsytor. Enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande, som utgör en del av översiktsplanen, behöver dock kommunen förtydliga hur riksintresset Bromma flygplats tillgodoses, när ny bostadsbebyggelse planeras inom dess influensområde och hur hälsofrågor gällande markföroreningar ska beaktas. Dessa frågor berör aktuellt planförslag.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att Ulvsundasjön inte ligger inom sekundärt vattenskyddsområde för Östra Mälaren, vilket anges i planhandlingarna.

Sammanfattande bedömning

Länsstyrelsen bedömer på nuvarande underlag att planförslaget genomförande medför en risk för att riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. miljöbalken inte tillgodoses, att sådana frågor som mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt samt att bebyggelsen blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor och översvämning. På nuvarande underlag kan inte Länsstyrelsen göra en bedömning om planförslaget genomförande innebär att miljökvalitetsnormen för vatten kan följas. Länsstyrelsen kan inte heller göra en bedömning om det finns särskilda skäl för upphävande av strandskydd eller om intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset.

Till granskningskedet bedömer Länsstyrelsen att kommunen behöver arbeta vidare med flera frågor och komplettera planhandlingarna. Mer specifikt vad det innebär framgår av punkterna nedan:

- Då delar av planområdet ligger inom influensområde till riksintresseanläggningen Bromma flygplats efterfrågar Länsstyrelsen ett fördjupande resonemang och redogörelse

- för kommunens förhållningssätt till hur riksintresset kan tillgodoseas.
- Gällande miljökvalitetsnormerna för vatten behöver kommunen redogöra för hur den planerade utformningen av strandparken förhåller sig till det behovet av åtgärder som finns.
 - För upphävande av strandskydd i vattenområdet saknas en närmare beskrivning av vilket angeläget allmänt intresse som avses samt en lokaliseringsprövning, vilket behöver kompletteras till granskningsskedet. Kommunen behöver också komplettera med en bedömning enligt 4 kap. 17 § PBL.
 - Kommunen behöver utreda vidare hur det är möjligt att utveckla strandområdet med brygganläggningar. Länsstyrelsen bedömer att nuvarande förslag med brygganläggningarna W2 och W3 är olämpligt att genomföra.
 - Ljudsituationen är problematisk i området, särskilt vid fasad för tänkta bostäder, eftersom området utsätts för buller i flera riktningar. Länsstyrelsen bedömer att kommunen ska beakta fler aspekter än vad som finns med i den nuvarande bedömningen av ljudmiljön. Det innebär även att kommunen behöver komplettera bullerutredningen och planbeskrivningen.
 - Kommunen behöver utreda förekomst av klorerade lösningsmedel inom planområdet till granskningsskedet.
 - Riskerna förknippade med båttrafiken längs strandområdet och frågan kring behov av påseglingsskydd behöver utredas vidare till granskningsskedet.
 - Frågan om översvämningsrisk behöver bearbetas i flera avseenden, se mer under avsnitt för översvämning och skyfall.

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.

Prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter på de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL. Synpunkterna nedan syftar till att ge kommunen underlag, råd och synpunkter inför nästa skede i planprocessen. Kommunen får på så sätt möjlighet att förtydliga och/eller komplettera planförslaget, så att ett statligt ingripande kan undvikas.

Riksintresse

Luftfart

Länsstyrelsen anser att risk finns för påverkan på riksintresset för luftfart. Luftfartsverket framhåller i sitt samrådsyttrande att fastigheten i sin helhet ligger inom skyddsområde för COM-anläggningar och att kommunen behöver ta fram en påverkansanalys. Länsstyrelsen anser att analysen behöver vara gjord innan ett antagande av planen. Kommunen behöver även samråda med Swedavia.

Bromma flygplats

Bromma flygplats ligger cirka 1 kilometer väster om planområdet. Den västra och södra delen av planområdet ligger inom influensområde till riksintresseanläggningen med ekvivalent flygbullernivå på FBN 55 dBA och däröver. Planförslaget innehåller i huvudsak annan markanvändning än bostäder inom influensområdet. Bostadsbebyggelse har i planförslaget dock lokaliserats i gränzonen till influensområdet. Länsstyrelsen framförde i yttrande till Stockholms översiktsplan att ny bostadsbebyggelse kunde utgöra risk för att påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen, Bromma flygplats. I planbeskrivningen till aktuellt planförslag framgår att Stockholms kommun har gjort avvägningen att de strukturella och stadsbildsmässiga kvaliteter som detaljplanens genomförande ger, väger tyngre än ett strikt förhållningssätt till influensområdet. Länsstyrelsen efterfrågar ett fördjupande resonemang och redogörelse för kommunens förhållningssätt till hur riksintresset i den aktuella detaljplanen kan tillgodoses. Det behöver även tydliggöras om ställningstagandet gäller generellt för ny bostadsbebyggelse inom influensområdet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

I samband med det aktuella detaljplanesamrådet har Länsstyrelsen inte tagit ställning det lokala åtgärdsprogrammet för Ulvsundasjön. Åtgärdsprogrammet har i dagsläget inte beslutats och har inte inkommit till Länsstyrelsen i det aktuella detaljplanesamrådet. Det tänkta parkområdet med planerade åtgärder längs Ballstaviken kan utgöra en förbättring för möjligheten att följa miljökvalitetsnormerna i Ulvsundasjön. Åtgärder kan även utgöra en försämring av dess status beroende på hur området utformas. En betongkaj med gräs ger inte samma positiva effekter som en bård med träd och buskvegetation längs stranden. Flytbryggor och kaj längs och på Ballstaviken skulle kunna bidra till en försämring av ekologisk status, för kvalitetsfaktorn hydromorfologi. Till granskningskedet behöver kommunen redogöra för hur den planerade utformningen av strandparken förhåller sig till det behovet av åtgärder som finns.

Strandskydd

Hela planområdet har tidigare omfattats av stadsplanen från 1967 vilket innebär att strandskydd om 100 meter inträder i den aktuella detaljplanen. Kommunen föreslår att upphäva strandskyddet inom

stora delar av detaljplanen. Inom en smal remsa i detaljplanens södra del markerat i plankartan som PARK samt inom stora delar av vattenområdet föreslås strandskyddet ligga kvar enligt illustrationen på plankartan som visar var strandskydd upphävs.

Parkområden

Av planbeskrivningen framgår att mark som är markerad som PARK är bevaransvärda ur ett kulturhistoriskt perspektiv. Inom båda områdena som planläggs som PARK, krävs skötsel och underhåll både gällande anläggningar och vegetation. Länsstyrelsen anser att underhåll och skötsel av mark i många fall varken väsentligt förändrar villkoren för djur- och växtliv eller påverkar allmänhetens tillträde till området. Kommunen bör ha som utgångspunkt att strandskydd ska ligga kvar och att ett upphävande endast sker där det är nödvändigt och där intresset av att ta området i anspråk väger tyngre än strandskyddsintresset. I den aktuella detaljplanen ser Länsstyrelsen att det kommer krävas så omfattande åtgärder inom områdena att intresset av att ta området i anspråk här väger tyngre än strandskyddsintresset. Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att strandskydd kan upphävas för yta markerad som PARK. Kommunen bör dock komplettera med ett tydligare resonemang kring planerade åtgärder inom PARK- områdena samt avvägningen enligt 4 kap. 17 § PBL.

Vattenområden

I vattenområdet planeras flera brygganläggningar, en klaffbro, en publik brygga med soldäck samt bastubrygga. Kommunen bedömer att dessa vattenytor behöver tas i anspråk för ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området i enlighet med 7 kap. 18 c § p. 5 MB. En närmare beskrivning av vilket angeläget allmänt intresse som avses samt en lokaliseringsprövning saknas och behöver kompletteras till granskningsskedet. Av lagkommentarerna till 7 kap. 18 c § p. 5 MB framgår att det kan handla om ett allmänt intresse såsom infrastrukturanläggningar, anpassning av miljön för funktionshindrade, ett friluft-, naturvårds- eller annat miljöintresse eller ett kulturintresse, förutsatt att det är knutet till strandskyddsområdet i fråga. Länsstyrelsen efterfrågar också en bedömning enligt 4 kap. 17 § PBL. För att göra en sådan bedömning behöver kommunen redogöra närmare för påverkan på växt- och djurliv i vatten.

Mellankommunal samordning

Planområdet sträcker sig fram till kommungränsen mot Solna kommun. Kommungränsen ligger mitt i Bällstaviken. I planbeskrivningen nämns Solnaverket, som ligger i Solna kommun, som en möjlig riskkälla. Det bör tydligare framgå om Stockholms kommun

har haft en dialog med Solna kommun inför framtagandet av detaljplaneförslaget. Med anledning av att planförslaget ligger i kommungräns och innebär en stor förändring av området behöver kommunen förtydliga hur planens genomförande påverkar Solna kommun. Solnaverket är utpekad som "fjärrvärme- renat avloppsvatten samt Fjärrvärme- restavfall" i den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050. Den är även med i kartan som visar energiproduktionen med såväl befintliga anläggningar som potentiella anläggningar. Att Solnaverket har möjlighet att utveckla sin verksamhet är en viktig regional fråga och en utveckling av det aktuella området får inte innebära inskränkningar på verksamheten. Utvecklingen av Ulvsunda Industriområde bör ses i ett större sammanhang och i dialog med Sjöfartsverket och Solna kommun. Enligt Sjöfartsverket nyttjas den allmänna farleden av fartygstrafik till Solnaverket, fritidsbåtar till Bällstaviken och Bällstaån och pendelbåtstrafik. Manöveringsutrymmet för fartygen kommer att påverkas negativt av de kommunens planerade åtgärder som går ut i vattenområdet. Länsstyrelsen anser därför att kommunen behöver utreda vidare om och hur det är möjligt att utveckla området (områdena W2 och W3) i enlighet med förslaget. Mot bakgrund av ovanstående bedömer Länsstyrelsen att kommunen behöver utforma detaljplanen på ett sätt så att genomförandet av planen tar hänsyn till att transporter kommer att ske till Solnaverket.

Hälsa och säkerhet

Buller

Planområdet ligger delvis inom influensområde till Bromma flygplats, dels avseende flygbuller, med bullernivåer på FBN 55 dBA och däröver och dels avseende s.k. markbuller från flygplatsen. Buller från flygverksamheten kan vara störande för boende och övriga som vistas inom planområdet, inte minst skolbarn och förskolebarn. Det framgår inte hur höga maximala flygbullernivåer som förekommer inom området eller hur kommunen bedömer dess bidrag till den totala bullerbelastningen av området. Området är utsatt för buller från flera riktningar, vilket kommunen behöver ha med i sin bedömning. Bullerutredningen har inte räknat med buller från fartyg mot bakgrund av att eventuella transporter med båt till Solnaverket bedömdes ske sällan, med bullerpåverkan endast under kort tid när det sker. Länsstyrelsen bedömer dock att kommunen ska titta närmare på bullerstörningar utifrån planförslagets sammanlagda hälsokonsekvenser och att varje typ av bullerstörning inte ska bedömas som en enskild fråga. När det gäller markbuller från Bromma flygplats visar beräkningar att stora delar av bostädernas fasader kommer att utsättas för nivåer över 45 dBA kvällstid. De byggnader som får en ekvivalent ljudnivå över 45 dBA hamnar inom zon B enligt Boverkets rapport (2015:21) om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder. Detta innebär att

en bullerdämpad sida behöver skapas där den ekvivalenta ljudnivån blir högst 45 dBA på dag och kväll. Med nuvarande utformning kan detta bli svårt vid det nordvästra delen av hus I då bullret reflekteras på hus H och skapar en ekvivalent ljudnivå på 46–47 dBA på den ljuddämpade sidan. För hus F blir det också svårt att få till en tyst sida då huset blir exponerat av buller från flera håll. Fasaderna som vetter mot Bromma flygplats blir utsatta för en ekvivalent ljudnivå mellan 51-52 dBA under dag och kväll. I Solnaverkets miljökonsekvensbeskrivning (SWECO 2019-04-02) framgår att området där hus F och G ligger, kommer få en beräknad ekvivalent ljudnivå vid bullerutsatta sidan över 45 dBA nattetid. Hur ljudet från Solnaverket reflekteras från hus H mot hus F och G framgår inte av bullerutredningen eller planbeskrivningen. Även hur hus H, I, E, D, C, B och A berörs av de beräknade bullernivåerna för Solnaverket nattetid saknas. I miljökonsekvensbeskrivningen framgår att det kan bli ekvivalenta ljudnivåer upp till 45 dBA, vilket inte verkar stämma överens med den utredning som Stockholms kommun gjort. Inför granskningen behöver kommunen titta närmare på ljudsituationen för de planerade bostäderna. Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att komplettera bullerutredningen och komplettera bedömningen av ljudmiljön.

Förorenade områden

Runtomkring den del av planområdet där klorerade lösningsmedel har påträffats, finns det uppgifter i EBH-stödet att det på angränsande fastigheter har funnits ett flertal verksamheter som har eller hanterar klorerade lösningsmedel. Mot denna bakgrund bedömer Länsstyrelsen att kommunen behöver utreda förekomst av klorerade lösningsmedel vidare inom planområdet till granskningsskedet. Länsstyrelsen anser att det inte är tillräckligt utrett i området för att kunna göra en bedömning att marken är lämplig för ändamålet. Finns det risker för människors hälsa påverkas negativt ska det i planhandlingarna framgå hur kommunen avser att säkerställa att riskerna för människors hälsa minimeras.

Transporter av bränsle med båt.

Av riskanalysen och planbeskrivningen framgår att båttrafik i form av båttransporter med bränsle till Solnaverket kan utgöra en risk för människor på kajen och strandpromenaden inom planområdet längs Bällstaviken. I planbeskrivningen framgår att ytterligare utredning i samband med utformningen av området kan krävas för att hantera risken förknippad med båttrafiken längs strandområdet och frågan kring behov av påseglingsskydd längs strandpromenaden. Länsstyrelsen anser att denna fråga ska utredas vidare till granskningsskedet och redogöra för hur riskerna ska hanteras. Om det är nödvändigt med hänsyn till människans hälsa och säkerhet ska detta säkerställas i detaljplanen.

Översvämning och skyfall

Av dagvattenutredningen framgår att spårvägen (Tvärbanan) kan drabbas av översvämning vid skyfallsregn. En del av planområdet lutar mot Tvärbanan och kan bidra till översvämningsrisken genom att belasta spårvägen i händelse av skyfall. Av planbeskrivningen framgår att Tvärbanan utgör ett låglänt stråk med instängda områden där det riskerar att uppstå översvämningar. Till nästa skede behöver kommunen tydliggöra hur man avser att hantera ett detta, så att planförslaget inte bidrar till en ökad översvämningsrisk och flödesbelastning på Tvärbanan. Vid Bällstavikens strand planeras de två befintliga silobyggnaderna att omvandlas till bostäder. Av planhandlingarna framgår att kajen vid den norra silobyggnaden ligger på + 1,6 meter över nollplanet och delar av byggnaden kommer därmed bli stående under vatten vid förhöjda vattennivåer i Mälaren. Effekten av ett förändrat klimat ska beaktas i detaljplanen. Länsstyrelsen rekommenderar att ny sammanhållen bebyggelse placeras ovan 2,7 meter för den beräknade högsta nivån. Det finns utrymmen vid kajen som ligger under Länsstyrelsens rekommendationer för lägsta grundläggningsnivå. Kommunen planerar för ett antal åtgärder i syfte att minimera risken för att människors hälsa och säkerhet äventyras. Trots de föreslagna åtgärderna bedömer Länsstyrelsen att kommunen behöver arbeta vidare med att säkerställa att människans hälsa och säkerhet inte äventyras på grund av översvämning. Nedan finns synpunkter listade som kommunen behöver beakta till nästa skede:

- Tydliggöra hur kommunen säkerställer framkomligheten för räddningstjänst och blåljusfordon samt möjlighet till säker evakuering av byggnaderna på kajen i händelse av översvämning.
- På plankartan möjliggörs centrumändamål och idrotts- och sportanläggningar under nollplanet på kajen. Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare beskrivning av hur dessa utrymmen förhåller sig till översvämningsrisken med hänsyn till människors säkerhet och hälsa.
- De befintliga silobyggnaderna på kajen planeras att göras om till bostäder.
- Kommunen behöver tydligare motivera varför det är lämpligt att två bostadshus delvis bli stående under vatten vid en beräknad högsta nivå till följd av förhöjda nivåer i Mälaren.

Rådgivande synpunkter

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripande-grunderna ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i

plan- och bygglagen, om det behövs från allmän synpunkt. Kommunen bör med hänsyn till synpunkterna fundera över om och hur planens utformning eventuellt kan ändras.

Kulturmiljövård

Föreslagen detaljplan innebär storskaliga förändringar med negativ påverkan av den befintliga anläggningens kulturhistoriska värden, som bedömts ha synnerligen högt kulturhistoriskt värde genom blå klassning. Blå klassning är inte juridiskt bindande och ska enligt kommunen vara ett vägledande kunskapsunderlag. Eftersom förslagna åtgärder innebär omfattande håltagning och rivning av delar av den sammanhängande volymen rekommenderar Länsstyrelsen att kommunen utreder hur man kan ta ytterligare hänsyn till de kulturhistoriska värdena. Skydd av kulturvärden som planbestämmelse ska avse på vilket sätt en byggnads befintliga egenskaper inte får ändras. Varsamhetsbestämmelser ska utgöra en precisering av de generella varsamhetskrav som finns i 8 kap. 17 § PBL och beskriva hur en befintlig byggnads egenskaper ska hanteras. Länsstyrelsen bedömer att flertalet av planbestämmelserna för skydd av kulturvärden (q) och varsamhet (k) är formulerade inte följer ovan angivna rekommendationer. Istället är formuleringarna i flera avseenden att likställa med utformningsbestämmelser. Se t.ex. q6: ”Håltagning får göras i sydvästra fasaden och i våning 1-2 på övriga fasader enligt principskiss C och E.

Naturvård

Länsstyrelsen rekommenderar kommunen att spara så många av de skyddsvärda träden som möjligt. Är detta inte möjligt är det positivt om grova grenar eller delar av grova stammar läggs upp på park- eller naturmark i solbelyst läge. Med hänsyn till de höga naturvärdena i planområdets östra del, bör grönområdet planläggas som naturmark. Om detta inte är möjligt efterfrågar Länsstyrelsen att kommunen förenar träd på parkmark med planbestämmelse om att det krävs marklov för att fälla träd och att avverkning enbart får ske vid dokumenterade sjukdoms- eller säkerhetsskäl och träd därför utgör fara för person och egendom. Det ska även framgå att om marklov medges ska träd ersättas med nytt träd av samma träslag.

Planbestämmelser

På plankartan finns planbestämmelsen som anger ”Som skydd mot översvämning ska byggnadskvarter utformas med öppning mot allmän plats”. I planbeskrivningen anges att bestämmelsen syftar till bostadskvarter istället för byggnadskvarter. Det bör förtydligas i planbeskrivningen hur bestämmelsen ska tolkas.

Övriga synpunkter och frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Biotopskydd

Inom planområdet förekommer flera alléer som omfattas av det generella biotopskyddet. Det är viktigt att tillräckliga skyddsåtgärder vidtas. Under genomförandetiden bör samtliga träd som avses att sparas skyddas i enlighet med ”Standard för skyddande av träd vid byggnation” av Östberg och Stål.

Vattenverksamhet

Om flera vattenverksamheter ska genomföras (fyllningar i vattenområde, anläggande av bryggor, grävningar/muddringar) behöver de samprövas och den totala bottenytan i vattenområdet som berörs sammanräknas (se MÖD M 494-11). Överskrider den totala bottenytan 3000 m² krävs tillstånd enligt 11 kap. 9 § miljöbalken. Mark- och miljödomstolen kan ge dispens från strandskyddet om den samtidigt prövar tillstånd för vattenverksamhet. Därför bör det tydliggöras i planbeskrivningen om kommunen avser att söka tillstånd eller anmälan om vattenverksamhet.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget kan antas medföra betydande påverkan på miljön. Kommunen har samrått avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen med Länsstyrelsen. Av Länsstyrelsens samrådsyttrande den 5 april 2019 framgår att Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att planförslagets genomförande kan antas få en betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömde att de miljö- och hälsoaspekter som kommunen lyfte fram i underlaget är väsentliga och att de behövde hanteras i miljökonsekvensbeskrivningen. Det framgick av avgränsningssamrådet att avgränsningen kan komma att ses över och uppdateras under miljöbedömningsprocessen. Utifrån nuvarande underlag anser Länsstyrelsen att de olika åtgärderna gällande vatten behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen med en analys av effekterna på kvalitetsfaktornivå. Denna bedömning finns delvis i underlagsrapporten Miljökonsekvensanalys (Tyréns 2018) men saknas i miljökonsekvensbeskrivningen. Tre hydromorfologiska parametrar har idag dålig status. Miljökonsekvensbeskrivningen tar upp att strandnära anläggningar över vatten kan ha liten negativ konsekvens för strandmiljön. Här saknas en bedömning av påverkan på miljökvalitetsnormen och kvalitetsfaktorer. Länsstyrelsen anser att kommunen ska komplettera miljökonsekvensbeskrivningen med en bedömning om åtgärdernas påverkan på miljökvalitetsnormerna.

Trafikförvaltningen Region Stockholm

Trafikförvaltningen instämmer i bedömningen att ytterligare buss- trafik inte behövs i området men det bör tydliggöras i planhandlingarna.

I planbeskrivningen anges att en ny spårstation ska byggas vilket inte stämmer och därmed bör ändras.

Det är angeläget att staden kontaktar trafikförvaltningen om ytterligare dialog avseende utformningen kopplat till Tvärbanans hållplats. Trafikförvaltningen önskar förstå hur tillgängligheten till hållplatsen och hela områdets tillgänglighet till kollektivtrafik är löst med avseende på nivåskillnaderna. Trafikförvaltningen önskar även samråd avseende utformningen av plankorsningen söder om hållplatsen.

Tvärbanans teknikhus föreslås flyttas till ett läge i en hotellbyggnad. Trafikförvaltningen har negativa erfarenheter av att placera den här typen av anläggning i närheten av eller under bostäder och andra utrymmen som människor vistas i en längre tid. Det gäller framförallt elektromagnetisk strålning, vibrationer och buller från ventilation och annan utrustning, men också möjlighet till underhållspersonals tillträde dygnet runt och förvaltningens möjlighet att byta ut byta ut tung utrustning. Trafikförvaltningen kan inte med stöd i planhandlingarna godkänna föreslagen lösning och ser att fortsatt dialog krävs. En eventuell flytt kräver avtal med trafikförvaltningen.

Likrikstarstationen föreslås bevaras i befintligt läge och integreras i torgytan. Trafikförvaltningen kan inte av planhandlingarna utläsa om alla behov kopplat till anläggningens användande och risker är omhändertagna. Ytterligare dialog med trafikförvaltningen krävs.

Tvärbanans närhet till föreslagen bebyggelse gör att arbeten i området behöver göras i samråd med trafikförvaltningen.

Trafikförvaltningen Region Stockholm (komplettering)

Av planhandlingarna framgår att Tvärbanan kan drabbas av översvämning vid skyfallsregn. En del av planområdet lutar mot Tvärbanan och kan bidra till översvämningens risk. Planhandlingarna anger att Tvärbanan utgör ett låglänt stråk med instängda områden där det riskerar att uppstå översvämningar vid skyfall delvis på grund av ytor inom planområdet. Det är viktigt att ett genomförande av detaljplanen inte förvärrar översvämningens risk för Tvärbanan. Önskar därför att kommunen tydliggör hur ett skyfallsregn avses hantearas så att föreslagen exploatering inte bidrar till en ökad översvämningens risk och flödesbelastning på Tvärbanan.

Storstockholms Brandförsvär

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit följande riskkallor som bedoms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- 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.

I övrigt har SSBF ingen kännedom om några ytterligare riskkallor i närheten till aktuellt planområde som bedöms kunna påverka planområdet i sådan omfattning att de behöver utredas vidare.

De verksamheter som idag har tillstånd att hantera brandfarlig vara omfattas varken av kraven på farlig verksamhet enligt LSO2 kap 4§ eller SEVESO-lagstiftningen. SBK bör dock utföra en fördjupad riskidentifiering för att undersöka om det finns verksamheter inom industriområdet, och i så fall vilka verksamheter, som kan påverka planområdet ur ett olycksriskperspektiv. SBK har tidigare inventerat i alla fall delar av berört industriområde i samband med planarbete. Det kan med fördel kollas upp om detta arbete kan nyttjas även för aktuell plan.

Tvärbanan bedöms huvudsakligen utgöra en risk med avseende på avåkning/urspårning. för järnväg rekommenderar Länsstyrelsen, en bebyggelsefri zon om 25 meter, vilket bl.a. avser skydd mot risk förknippad med avåkning samt urspårning. Med tanke på Tvärbanans relativt låga hastighet kan ofta ett kortare skyddsavstånd accepteras, men först efter att det påvisats att risknivån för aktuellt fall är låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Där bebyggelse planeras inom 25 meter från tvärbana bör riskfrågan beaktas. Förslagsvis kan de riskutredningar som har tagits fram vid planläggning av tvärbanan nyttjas för denna bedömning.

Enligt Länsstyrelsens översvämningskartering ligger delar av planområdet inom det område från Bällstaviken där behov av skyddsåtgärder vid ny bebyggelse behöver beaktas avseende översvämningsrisken. Om avsteg görs från Länsstyrelsens rekommendationer bör en riskbedömning upprättas för att värdera översvämningsrisken inom området samt ange eventuella riskreducerande åtgärder.

I och med att det inom planområdet planeras för broa och att bebyggelsen är spårområdesnara, vilka kan medföra risk för suicid, anser SSBF att frågan vad gäller suicidrisk bör lyftas under planarbetet.

Åtgärder för att förhindra suicid kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning, skyltar med nummer till hjälporganisationer med mera.

Utifrån tillgängligt underlag har SSBF i detta skede inga anmärkningar på planerad bebyggelse ur ett räddningsinsatsperspektiv. Framkomlighet, tillgänglighet och tillgång till brandvatten vid händelse av en räddningsinsats måste beaktas i det fortsatta planarbetet och i projekteringen.

SSBF rekommenderar fortsatt samverkan kring riskfrågorna om det finns osäkerhet i hur ovanstående yttrande ska beaktas i resterande del av planprocessen.

Trafikverket

Bromma flygplats är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar. I riksintresset flygplats ingår ett påverkansområde (influensområde) vad gäller höjrestriktioner och buller. Åtgärder inom påverkansområdet för Bromma flygplats kan innebära begränsningar för flygplatsen och därmed en påtaglig skada på riksintresset. Exempelvis kan högre objekt och bostäder inom påverkansområdet innebära en påtaglig skada på riksintresset. Trafikverket kan konstatera att bostadsbebyggelse har placerats inom FBN (flygbullernivå) 55 dBA kurvan. Trafikverket anser inte att det är möjligt att placera bostäder inom FBN 55 dBA kurvan för Bromma flygplats. Bostäder inom FBN 55 kurvan kan innebära en påverkan på flygplatsen och därmed en påtaglig skada på riksintresset. Vid en översyn av riksintressepreciseringen för Bromma flygplats kan möjligen påverkansområdet komma att ändras utifrån förändrade förutsättningar och ingångsvärden.

Trafikverket kan vidare konstatera att en flyghinderanalys behöver genomföras av LFV då nya byggnader planeras att bli över 20 meter höga och kan hamna i konflikt med Bromma flygplats tekniska utrustning.

Gällande sjöfart hänvisar Trafikverket till Sjöfartsverkets yttrande med beteckning 19-04725.

Försvarsmakten

Ingen erinran.

Luffartsverket

Enligt ICAO DOC 015 ligger denna fastighet i sin helhet inom skyddsområden för COM-anläggningar (olika radiosystem för luftfarten). LFV kan ej godkänna detaljplanen utan föregående särskild

utredning. LFV föreslår att Stockholms stad tar fram en påverkansanalys (med koppling till ”särskild utredning”) och delger LFV underlag från denna för vår analys och bedömning. LFV återkommer efter vår analys och bedömning med slutligt ställningstagande. Byggnation på fastigheten får inte ske innan LFV gett vårt slutliga ställningstagande. LFV:s analys grundar sig på ICAO DOC 015 som enligt beslut av EU-kommissionen skall gälla som lag inom EU.

Påverkansanalys skall innefatta en utredning och simulering av hur LFV:s radiotäckning påverkas av de byggnader och andra objekt som skall uppföras på fastigheten. Det finns ett antal företag som kan utföra detta, rådfråga Swedavia Bromma flygplats om detta som brukar utföra sådana analyser vid byggnation på och invid Bromma flygplats.

LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta (”Minimum Sector Altitude”) ca 60 km ut från flygplatsen. LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

Sjöfartsverket

Framför att de inte har fått detaljplanen tillsänt sig på remiss. Området för detaljplanen omfattas av ett mycket begränsat vattenområde med den allmänna farleden 913. Detaljplanen och planerade vattenverksamheter (bryggorna och flytbryggorna) ligger i anslutning till farleden som nyttjas av fartygstrafik till Bällstaviken, såsom fartygstrafik till Solnaverket, vilken planeras att utökas, fritidsbåtar till både Bällstaviken och Bällstaån samt pendelbåtstrafik, med eventuell utökning enligt samrådsunderlaget.

Bällstaviken kan också bli aktuell som en hamn som ingår i ”Inlandssjöfart (inre vattenvägar)”, benämns IVV. IVV är prioriterat från regeringen pga. att det är en viktig del för att kunna uppnå den önskade överflyttningen av gods till och från olika transportslag, både ur ett miljöperspektiv samt ur ett transportperspektiv.

Vid vattenverksamheter i allmänna farleder krävs det vattenrättslig rådgivning. Inga åtgärder får vidtas eller restriktioner införas i farleder och vattenområden som förändrar eller begränsar tillgängligheten för fartygens möjlighet till framkomlighet, säker manövrering och

sjösäkerhet. Farled och vattenområde med manöverutrymme för fartyg kommer att påverkas negativt av de planerade flytbryggorna med bastu och badanläggning med benämning W3 och av de planerade flytbryggorna med klaffbro med benämning W2. Sjöfartsverket anser pga. ovan skäl att den planerade vattenverksamhet W2 (med undantag för sträckan utefter W4) och den planerade vattenverksamheten W3 är direkt olämpliga.

Förutom fartygens möjlighet till framkomlighet och säker manövrering är det inte heller lämpligt med en brygg- och badanläggning vid farleden, pga. den begränsade vattenytan, den begränsade farleden och med hänsyn till den sjötrafik som trafikerar området, vilket innebär stora risker med hänseende till sjösäkerheten, dvs. det finns stora risker för påkörning. Det har inte upprättats någon maritim riskanalys angående de risker som finns för flytbryggorna med alternativa förslag på placeringar och kompletterade med eventuella riskreducerande åtgärder, men av samrådsunderlaget framgår det att det finns risk för påkörning. Påkörningsrisken är betydande och konsekvenserna vid en påkörning skulle kunna bli avsevärda då en verksamhet såsom en brygg- och badanläggning påbjuder att många människor samlas på ett begränsat utrymme på vattnet, i direkt anslutning till en farled.

Följande formulering från samrådsunderlaget ifrågasätts: ”Transporter av fossilbränslen på vatten kan förekomma, men planeras att ersättas med fossilfria bränslen efter 2025, vilket minskar risker kopplade till båtolyckor ytterligare”

Det noteras att befintlig ångbåtsbrygga eventuellt ska renoveras. Eventuell ytterligare pendelbåtstrafik till området ses som positivt, av samrådsunderlaget är det dock oklart var pendelbåtstrafiken ska gå. När planerna bearbetats ytterligare och konkretiserats förutsätts det ske i samråd med Sjöfartsverket.

Avseende buller måste anpassning av de bostäder och verksamheter som kommer att ligga mot farleden ske på ett sådant sätt att boendet inte kommer att störas av fartygstrafiken, vilket på sikt skulle kunna leda till klagomål och krav på inskränkningar för sjöfarten.

All belysning inom planområdet utformas så att den inte verkar bländande för sjötrafiken eller påverkar funktionen på de ljuspunkter som är avsedda för säker navigation. Detta gäller även arbetsbelysning under anläggningsfasen.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Stockholm Exergi

Framför att de gällande fjärrvärme och fjärrkyla har ledningar för inom fastigheten som måste beaktas. Gällande undermarksanläggningar ingen erinran.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsförvaltning anser att det är positivt att planerade verksamhetsbyggnader kan ombildas till bostäder om flygplatsen läggs ner efter 2038.

Det är viktigt att behovet av förskoleplatser täcks inom planeringsområdet utifrån en dialog med Bromma stadsdelsförvaltning.

I Bromma och staden som helhet råder brist på boenden för funktionshindrade varför förvaltningen vill framföra behov av gruppbo-städer inom programområdet.

Äldrebefolkningen efterfrågar andra boendetyper som är anpassade och integrerade i det ordinarie bostadsutbudet. Gärna med träffpunkter och möjligheter för socialisering, matlagning med mera. Det är därför väsentligt att äldreperspektivet finns med i bostadsplaneringen och att staden ställer kravet på byggherrar vid markupplåtelse.

Med tanke på den idag rådande trafikbelastningen i och omkring Ulvsunda Industriområde finns det en påtaglig risk för att den nya exploateringen medför ännu större tryck på vägnätet. Planförslaget anger att det redan idag är hög belastning och köbildning på exempelvis Norrbyvägen/Huvudstaleden. I förslaget beräknas enbart en "viss trafikökning" tillkomma parallellt med ett ökat nyttjande av närliggande kollektivtrafik.

Enligt trafikutredningen föreligger en ytterst liten risk för smittrafik genom planområdet då tidsvinsten för den möjliga smitvägen är obefintlig. Förvaltningens uppfattning är att denna risk bör tas på allvar och att det istället kommer att vara en realitet. Det finns redan idag en väg genom Johannesfred som går mellan Ulvsundavägen och Norrbyvägen, som används som "genväg" vilken bl.a. påverkar gångtrafiken vid Tvärbanans hållplats Johannesfred.

Även om parkeringsbehovet ser ut att vara ganska tillfredsställt i planen bör det beaktas att negativa sidoeffekter kan uppstå i exempelvis Johannesfredsområdet. Särskilt om det är en hög andel kulturarrangemang och aktiviteter som lockar.

Förvaltningen ser positivt på att detaljplanen innebär att befintliga alléer och grönområden bevaras och utvecklas, att stora ytor ny parkmark och friytor anläggs samt att ett stort antal nya träd planeras längs de nya gatorna och på de nya torgen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Är positiva till att industriområdet omvandlas och bebyggelsen är väl planerad ur miljösynpunkt, bl.a. är strukturen anpassad efter omgivande bullerkällor och mycket grönska tillförs området. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan med avseende på markföroreningar, hantering av vatten, buller samt grönstruktur och biologisk mångfald. Miljöförvaltningen bedömer att planhandlingarna behöver kompletteras gällande miljökonsekvensbeskrivningen, markföroreningar, påverkan på vattenmiljön och dagvatten.

Planområdet är en del av ett större verksamhetsområde där verkstads- och tillverkningsindustri har pågått under en längre tid. Marken inom planområdet samt grund- och ytvatten inom området har förorenats av de pågående och historiska verksamheterna.

Undersökningar visar att klorerade kolväten finns i grundvatten och porluft och i en tidigare undersökning har tetrakloreten påträffats i en punkt i djupare fyllnadsmassor. Källan/källorna till de klorerade kolvätena är inte identifierad och utredd, men finns troligtvis inom planområdet eller inom närliggande fastigheter utanför det aktuella planområdet. Om källan finns utanför planområdet kan det innebära ytterligare spridning av klorerade lösningsmedel till planområdet, även efter eventuell sanering av planområdet. Klorerade föroreningar som ångar upp ur marken till inomhusluften i ovanliggande byggnader och kan utgöra en risk för människors hälsa. Framtida sanering och ytterligare utredningar av klorerade lösningsmedel behöver säkerställa att planens föreslagna markanvändning bedöms lämplig. Miljöförvaltningen instämmer i stadsbyggnadskontorets förslag på åtgärder. Miljöförvaltningen bedömer även att källan/källorna till de klorerade lösningsmedlen måste fastställas, så att denna kan åtgärdas och därmed minimera risken för ytterligare tillförsel av klorerade lösningsmedel till planområdet. Detta för att utsluta risk för ohälsosam exponering för boende och arbetande människor i området.

I fyllnadsmassor har också hittats höga halter av PAH, oljeföroreningar och metaller. Miljöförvaltningen instämmer i att dessa föroreningar bör utredas vidare och vid behov åtgärdas om de utgör en risk för miljön i Ballstaviken.

I den nordöstra delen av planområdet har förhöjda halter av kvicksilver påvisats. Miljöförvaltningen instämmer i att detta bör åtgärdas i samband med schaktning när detaljplanen genomförs.

Utredningen av PFAS11 i grundvattnet påvisar att halter av ämnet förekommer i planområdet. De påträffade halterna indikerar att verksamheten vid Bromma flygplats skulle kunna ha påverkan på planområdet. De påträffade halterna av PFAS11 i grundvattnet kan utgöra en belastning på Bällstaviken och därmed utgöra en risk för miljön i grundvattnet eller Bällstaviken nu eller i framtiden.

Miljöförvaltningen instämmer i att vidare utredning av förekomst av PFAS11 i området bör utföras.

Sedimenten i strandområdet bör utredas med avseende på föroreningar om det planeras utföras arbete i sedimenten vid anläggning av bryggor.

I plankartan finns en planbestämmelse som reglerar att startbesked inte får ges för ändrad markanvändning förrän markens lämplighet har säkerställts genom att eventuella mark- och grundvattenföroreningar har avhjälpats i tillräcklig omfattning eller att skydds- eller säkerhetsåtgärder vidtagits. Bestämmelsen gäller för hela planområdet.

Miljöförvaltningen bedömer att planbestämmelsen som reglerar markanvändningen är bra. Miljöförvaltningen vill dock upplysa om att de storstadsspecifika riktvärdena nyligen reviderats, vilket medför att bedömningen av åtgärdsbehovet i lättillgänglig parkmark kan behöva revideras i det fortsatta planarbetet.

Under befintlig parkeringsplats inom Gjutmästaren 6 finns ett bergrum på 13 000 m³ på ca 15–25 meters djup. I bergrummet lagrades eldningsolja för uppvärmning av bryggeriets lokaler. Oljebergrummet är sanerat och taget ur bruk sedan länge. I samband med anläggandet av oljebergrummet sänktes den naturliga grundvattennivån i området. Bortpumpning av grundvatten har pågått sedan bergrummet byggdes, men bör begränsas i omfattning för att minska utsläpp och påverkan på grundvatten. I planhandlingarna bör det förtydligas när och hur saneringen av bergrummet gjordes och om efterkontroller gjorts. Det bör också framgå hur pumpningen av grundvattnet ska lösas vid genomförande av detaljplanen.

Miljöförvaltningen lyfter även frågan om sulfidhaltigt berg, som är en fråga som uppmärksammas den senaste tiden. Berg som innehåller sulfid har en försurande effekt på omgivande mark om berg-

massor krossas och återanvänds. Vid sprängning i berg ska det därför säkerställas att berget inte innehåller sulfidförande bergarter och om detta är fallet ska lämplig hantering av bergkrossen utredas.

Avrinning från planområdet sker mot Bällstaviken, som ingår i vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön, som har fastställda miljö kvalitetsnormer. Mälaren-Ulvsundasjön uppnår i dagsläget ej god kemisk status och har måttlig ekologisk status. Ulvsundasjön ligger inte inom sekundärt vattenskyddsområde för Östra Mälaren, vilket anges i planhandlingarna.

Eftersom marken inom planområdet kommer att saneras bidrar planen till att föroreningsbelastningen minskar till Mälaren-Ulvsundasjön.

I vilken utsträckning genomförandet av planen har påverkan på den hydromorfologiska statusen ska utredas i det fortsatta planarbetet.

I planbeskrivningen anges att byggaktören inte får förorena dagvattnet med tungmetaller eller andra miljögifter genom val av byggnadsmaterial. Koppar och zink utgör prioriterade riskminskningsämnen i Stockholms stads kemikalieplan då de kan orsaka negativa långtidseffekter i vattenmiljön. Miljöförvaltningen föreslår därför att det regleras i planbestämmelserna att koppar och zink inte ska användas som fasad- eller takmaterial.

Miljöförvaltningen ser positivt på att stranden tillgängliggörs med bryggor. Naturstrand och grunda vattenområden är de väsentligaste värdena att bevara samt utveckla inom planområdet. Ur denna aspekt är det viktigt att de föreslagna flytande öarna tillskapas för att minska motorbåtstrafikens påverkan på naturstranden vid strandparken (figur 3). Flytande öar är också positiva för växt- och djurlivet i vattnet. För att minimera påverkan på växt- och djurliv i grunda områden bör bryggor i grunda områden om möjligt utformas så att skuggning av grundområden minimeras.

Om det kommer att utföras arbete i sedimenten vid anläggning av bryggor strandområdet bör föroreningssituationen i sedimenten utredas.

Miljöförvaltningen bedömer att det behöver redovisas tydligare i planhandlingarna var ytorna för dagvattenhantering ska finnas och hur vattnet ska ledas dit. Det går inte att utläsa av planhandlingarna om stadens åtgärdsnivå kommer att klaras eller inte. Det finns en del oklarheter gällande dagvattenhanteringen som behöver redas ut i det fortsatta planarbetet, t.ex. ansvarsfrågan för dagvattenlösningen

mellan Prippsbyggnaden och SVOAS kontor och hur den dag-vattenlösningen ska få vatten utifrån de anslutningspunkter som finns i befintligt ledningsnät. I VA-utredningen nämns ett nytt ledningssystem som inte nämns i dagvattenutredningen. En annan fråga är om pumpstationerna kommer att förses med nödrädd och hur det i så fall kommer att påverka vattenkvaliteten i Bällstaviken.

Planområdet exponeras för flera bullerkällor av olika karaktär. Flygbuller och markbuller från Bromma flygplats, industribuller från verksamheter inom och utanför planområdet, vägtrafikbuller från framför allt Norrbyvägen/Huvudstaleden och Ranhammarsvägen samt spårtrafikbuller från tvärbanan.

Med föreslagen bebyggelsestruktur klaras riktvärden vid fasad för trafikbuller och verksamhetsbuller för samtliga bostäder utom cirka 20-25 (4-5 %) lägenheter i silosbyggnaderna, som utsätts för verksamhetsbuller från Solnaverket som riskerar överskrida riktvärdena kvällstid. För dessa lägenheter kan tekniska åtgärder i form av specialfönster, täta balkongräcken, delvis inglasning och ljudabsorbenter komma att krävas för att riktvärdena ska klaras. De tekniska åtgärderna regleras med hjälp av en planbestämmelse. Miljöförvaltningen bedömer att en god ljudmiljö kommer att kunna uppnås för bostadsbebyggelsen med hjälp av genomtänkt planlösning och kompensationsåtgärder för ett mindre antal lägenheter. Förvaltningen bedömer dock att planbestämmelsen ska ändras så att lydelsen blir: ” Där beräknad ljudnivå från verksamheter överskrider Leq 45 dBA kvällstid (kl 18-22) vid fasad, ska åtgärder vidtas så att riktvärdet uppfylls. Åtgärder på byggnaden kan bestå av täta räcken, absorberande material, delvis inglasning. Värdet ska uppfyllas för den mest bullrande timmen under tidsperioden.” Planområdet ligger till stor del inom influensområdet för flygbuller FBN 55 dB(A) enligt trafikprognos för år 2038, som anges i riksintressepreciseringen för Bromma flygplats. De föreslagna bostäderna har därför placerats utanför influensområdet för flyg-buller och resten av området planeras för hotell, kontor m.m.

Ett hörn av bostadskvarteret i nordost hamnar dock innanför influensområdet för flygbuller. Miljöförvaltningen tycker att det är acceptabelt med denna avvikelse eftersom det endast berör ett ytterhörn av bostadsbebyggelsen och att planförslaget har bearbetats för att minska bullerexponeringen så mycket som möjligt.

Solnaverket, som ligger på andra sidan Bällstaviken, kommer att ändra sin verksamhet och då bl.a. transportera pellets med båt. Båttransporter beräknas ske några gånger per vecka (inga transporter

under sommarmånaderna) och lossning bedöms ske dagtid. Miljöförvaltningen bedömer därmed att bullret från dessa båttransporter är försumbart för de planerade bostäderna i aktuell detaljplan.

Planområdet ligger i direkt anslutning till spårburen trafik, vilket medför ökad risk för att passerande fordon orsakar markvibrationer i byggnader. Vibrationer kan skapa fysiskt kännbara störningar både i marken samt omgivande byggnader. Vidare kan vibrationerna fortplantas i golv, väggar och tak för att sedan ge upphov till stom-ljud i byggnaderna. Vibrationer och stömljud kan ge upphov till olägenheter för människors hälsa. Byggnaderna närmast tvärbanan planeras inte som bostäder, men eftersom byggnaderna kan komma att omvandlas till bostäder i framtiden är det viktigt att säkerställa att vibrationer i byggnader inte överstiger 0,4 mm/s och att stömljud inte överstiger LAMax 30 dBA (slow). Sådana åtgärder kan inte kompletteras i efterhand utan behöver planeras och genomföras i samband med byggskedet. Miljöförvaltningen rekommenderar att detta regleras med planbestämmelser.

Planområdet är idag ett industriområde som till stor del består av hårdgjorda ytor. I den östra delen av området, närmast Huvudstabron, finns naturmark bestående av hällmarkstallskog och lövskog. I området kommer nya parker att anläggas och många nya träd planteras.

Naturvärdesinventeringen visar att det i planområdet finns naturområden med högt naturvärde. Det mesta av den värdefulla naturmiljön bevaras, men i den södra delen tas en liten del av skogsområdet bort. Miljöförvaltningen bedömer att de skyddsvärda träd som fallis bör tas tillvara och placeras ut i skogsområdet vid Huvudstabron, där de kan fungera som faunadepåer.

Miljöförvaltningen ser positivt på att mycket ny grönska tillförs det idag hårdgjorda området. I det fortsatta planarbetet bör man eftersträva att främja eklevande arter vid val av växtlighet. På så sätt kan karaktärshabitat för eklevande arter förstärkas genom att befintligt habitatnätverk för eklevande arter väster respektive öster om planområdet kopplas ihop.

Delar av planrådets naturmark och strandlinjen ingår i habitatnätverk för groddjur. Miljöförvaltningen föreslår att åtgärder vidtas för att förbättra villkoren för groddjur i planområdet. Träd och annan växtlighet i strandkanten gynnar groddjur och bör därför bevaras så långt det är möjligt. Träd som hänger ut över vattnet skapar miljöer som bör så långt möjligt bevaras då de bidrar med beskuggning, skydd och substrat för ryggradslösa djur och fisk.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att generellt strandskydd om 100 meter på land och i vatten inom planområdet upphävs delvis på land och i vatten. Miljöförvaltningen håller med om att den mark som redan tagits i anspråk saknar betydelse för strandskyddets syften. För de delar av planområdet som utgörs av naturmark idag bedömer miljöförvaltningen inte att det föreligger särskilda skäl för att upphäva strandskyddet.

I det nya bostadskvarterets nedre våningar föreslås en förskola på fyra avdelningar. Förskolans gårdsyta motsvarar ca 10 m²/barn. I Boverkets vägledning "Gör plats för barn och unga" rekommenderas 40 kvm friyta per barn i förskola och 30 kvm friyta per barn i grundskola. Vägledningen säger också att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm. I förtätningsprojekt och särskilt i innerstaden kan det vara svårt att avsätta så stora ytor vilket innebär att mindre förskolegårdar/skolgårdar kan behöva anläggas. Om det inte är möjligt att få till en större gård i denna plan bör en hög ambition för gårdens kvalitet eftersträvas samt att gångvägar till närliggande lekpark bör vara säkra och lättillgängliga för förskolegrupper.

Vid projektering och utformning av aktivitetsytan bör Stockholms stads rekommendation för konstgräs och gummigranulat följas.

Trafikkontoret

Är positiva till detaljplanen och anser att den ligger i linje med översiktsplanen för Stockholm. Stadsbyggnadsidén om att utveckla området till en blandad stadsdel med varierat innehåll och att överbrygga barriärer till omkringliggande områden är kontoret positiva till. Ser också positivt på att gång- och cykelbanor har prioritet i området.

Vändmöjligheter vid Järnvägstorgets södra sida måste ordnas i slutet av den nya lokalgatan för att undvika motorfordonstrafik på torget. Definitionen av torg och cykelstråk går inte ihop eftersom ett välfungerande torg förutsätter att inga tydliga "stråk" eller rörelsemönster uppstår. Kontoret anser att planen behöver ses över så att det blir tydligt vad som är torg och vad som är stråk. Alternativt bör beteckningen torg bytas ut till gata. Ett primärt cykelstråk är utpekat längs Järnvägstorgets södra sida. Denna yta behöver få beteckningen gata och inte vara torg om cykelstråk ska förläggas där. Gångbanors minsta mått skall alltid vara 2,5 meter för att säkerställa såväl funktion som drift och underhåll.

Detaljplanen anger att några av lokalgatorna i området utformas som mjuktrafikrum och därför inte anläggs med angöringsfickor,

Planen föreslår istället att angöring och lastning skall ske i körbanan, som skall göras tillräckligt bred för att klara en sådan lösning. Gatan måste därmed vara minst 5,5 meter bred för att klara detta på ett acceptabelt sätt. Parkering för rörelsehindrade behöver ordnas inom kvartersmark.

Med anledning av de nivåskillnader som förekommer i området blir fokus på tillgänglighet påtagligt. Gällande riktlinjer/krav för t.ex. utformning av trappor/vilplan samt tillåten lutning i ramper behöver därför särskilt säkerställas. Påtalar att samtliga entréer i detaljplanen skall vara tillgängliga för personer med funktionsnedsättning.

De inre bryggorna som ger möjlighet att promenera utmed vattnet tillför mycket positivt liksom önskan om att återskapa Martinssons ursprungliga planer. Det behöver tydliggöras vem som ansvarar för drift och underhåll av öar (ovala och fyrkantiga) och badanläggning i strandparken norra (W1, W2, W3 och W4). Ställer sig frågande till syftet med öarna och hur de ska utvecklas. Ansvar för drift och underhåll av spegeltaket på torgytan är också otydligt och detsamma gäller hanteringen av utkikstornet. Detta behöver klargöras i planen. En riskbedömning med att ha ett slutet torn eller överhuvudtaget ett torn bör göras om detta inte är gjort. Man bör undvika att ha q1 och q2 med t.ex. skydd av sittbankar och planteringar i plan. Det blir svårt att hantera detta på sikt om man av driftsskal behöver byta ut en bank eller plantering. Det finns för lite ytor för småbarnslek i området. Träden står för tätt. Det ryms inte tre tradrader på gatan, som är för smal för att rymma detta. Inga öppna regnbäddar accepteras, vanliga växtbäddar under beläggning skall projekteras.

Kontoret har inte ansvar för den belysningsanläggning som finns i området idag. Risk finns att kontoret får arva en äldre anläggning i och med att detaljplanen vinner laga kraft. I sådant fall saknas både koppling till vårt nät och dokumentation över anläggningen, vilket innebär att vi inte kommer kunna sköta anläggningen. Det är viktigt att det i detaljplanen säkerställs att området har belysning tills dess att byggnationerna stänger av området för allmänheten.

Kulturförvaltningen (Stadsmuseet)

Bedömningen är att detaljplanen kan tillstyrkas ur kulturmiljösynpunkt. Före detta Pripps bryggerianläggning återbrukas på ett sätt som innebär att vitala delar av produktionsprocessens byggnadsbestånd bevaras och fortfarande kommer att vara avläsbar. Störst påverkan på de kulturhistoriska värdena sker på objektsnivå. Anläggningens monumentalitet och symbol som stadsbyggnadselement och berättelsen om tidens strukturrationaliseringar och stordrift lever vidare om än i en ny kontext. Det är också mycket positivt att delar av f.d. Pripps bryggeri bevaras som ett centrum för idrott och kultur

samt att de offentliga rummen utformas för människors behov av möten, aktiviteter och rekreation. Mot den bakgrunden är graden av påverkan på områdets kulturhistoriska värde acceptabel.

Ulvsunda Industriområde, där f.d Pripps bryggerianläggning ligger, är ett av Stockholms största verksamhetsområden nära innerstaden, med verkstäder, kontor, lager, grossistfirmor, stormarknader med mera. Stadsbilden är sammanhållen, arkitekturen ofta välformad. De sammantagna kulturhistoriska värdena är stora. F.d. Pripps bryggerianläggning äger ett synnerligen stort kulturhistoriskt värde, blåmarkerad på Stadsmuseet kulturhistoriska klassificeringskarta. Byggnadernas monumentala verkan och placering vid vattnet ger stora miljöskapande värden i närmiljön och som landmärke från vattenrummet.

De flesta industribyggnaderna kommer att bevaras men genomgå stora förändringar vilket betyder att det kulturhistoriska värdet på byggnadsnivå kommer att minska. Påverkan på anläggningsnivå bedöms dock bli begränsad då ett mindre antal byggnader rivs.

Det är mycket positivt att delar av f.d. Pripps bryggeri bevaras som ett centrum för idrott och kultur. Med sådana verksamheter som innehållsligt nav skapas goda förutsättningar för området. Det är också positivt att de offentliga rummen utformas med utgångspunkt från människors behov av möten, aktiviteter och rekreation. Stadsutvecklingsenheten ser också att det ges möjlighet till en föreningsdriven samlingslokal i entréväningarna i bostadskvarteren med planbestämmelsen centrum. En sådan lokal kan både ha stor betydelse för de boendes behov av möteslokal och områdets tillgång till kultur- och föreningsverksamhet i mindre skala.

De byggnader som föreslås att rivas är utjämningsmagasinet, gulmarkerat på Stadsmuseets klassificeringskarta, lagerbyggnaden, del av kontor och verkstadsbyggnaden. De tre sistnämnda är blåmarkerade på Stadsmuseets klassificeringskarta. Berörda byggnader hade mer en understödande funktion i produktionen varför de bedöms ha ett lägre kulturhistoriskt värde i anläggningen. Förlusten av dem innebär att en del av berättelsen går förlorad, det gäller framförallt verkstadsbyggnaden som rivs av trafiktekniska skäl. Fotavtrycken efter lagerbyggnaden och utjämningsmagasinet kommer att finnas kvar i form av den planerade aktivitetsparken och dammen.

Bryggeriet med silos, mälteriet, tankhuset, tappningshall och huvudkontoret med förbindelsegång är de byggnader som föreslås att bevaras. De utgör kärnan i produktionsprocessen och är som sådana

väsentliga uttryck för den storskaliga och rationella bryggeriprocessen. Förutom de byggnaderna föreslås även laboratoriebyggnaden och del av kontoret i samma byggnadskropp att bevaras.

Vid en så genomgripande omvandling och återbruk av en storskalig industrimiljö till ny stadsdel med bostäder och blandade verksamheter är det oundvikligt att det medför omfattande ombyggnader. Föreslagna förändringarna bedöms acceptabla mot den bakgrunden. Nya murupptagningar för fönster och dörrar har tagit hänsyn till byggnadernas olikheter och arkitektoniska formspråk. De enskilda industrilokalernas skilda funktioner är efter ombyggnaderna fortfarande lätta att uppfatta. Ny bebyggelse föreslås placeras på områden som förut varit parkeringsplatser. Bebyggelsen grupperas i en struktur som följer grunddragen i bryggerianläggningens strikta plan. På så vis bevaras stråk och viktiga siktlinjer förtydligas. Det understryks av att Gunnar Martinssons markgestaltning och att hela kontorsparken kommer bevaras samt att nya trädrader planteras, vilket är positivt ur kulturmiljösynpunkt. Anläggningens betydelse ur stadsbildssynpunkt sett från entréerna kommer dock i stort sett att försvinna, vilket medför en negativ påverkan ur kulturmiljösynpunkt.

Skyddet i plan för den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen bedöms som väl avvägt och tillräckligt, men förslag på ytterligare några planbestämmelser framförs. Fornlämningen i fornminnesparken bör markeras med ett R i plankartan. De äldre skyddsvärda ekarna i den nya fornminnesparken bör ges ett skydd i plan med bestämmelsen n och formuleringen att de endast får avverkas om de uppvisar sjukdom. Detsamma gäller de övriga träd inom planområdet som är utpekade som skyddsvärda i naturvårdsinventeringen. Träden har ett kulturhistoriskt värde då de vittnar om tiden för Norrby gård, ett frälsehemman under Ulvsunda säteri med rötter i 1600-talet.

Ett område i fornminnesparken och parken bakom huvudkontoret, platsen för f.d. Norrbys gård, har betecknats med q-skydd2 och q-skydd 1. Bestämmelserna är en hänvisning till skyddsbestämmelser för området kring huvudkontoret och beskriver inte platsernas innehåll i de markerade parkområdena. Beteckningarna bör därför antingen tas bort eller så bör platserna ges egna q-beteckningar som rätt beskriver vad som ska skyddas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Framför att trots ett relativt högt exploateringsstal med tät stadsbebyggelse säkerställer planförslaget goda solljusförhållanden på allmänna parker, skol- och förskolegårdar. Tidigare verksamheter på

platsen har förorenat marken varför sanering av området blir nödvändig samtidigt som det är viktigt att strukturen säkerställer hantering av stora dagvattenmängder. Skönhetsrådet anser att planförslaget har stora kvaliteter och att stadsbyggnadskontoret i detta planförslag visar en mycket hög ambitionsnivå för såväl gatu- och parkstruktur som gestaltning av gaturum och byggnader. Rådet uppskattar att stora delar av industribyggnaderna i f.d. Pripps anläggning genom förslaget kan sparas trots att det rör sig om mycket stora byggnadsvolymer. Rådet konstaterar också att planförslaget rymmer förhållandevis mycket grönytor, träd planterade i gatumiljöer och uppskattar att den befintliga trädgårdsanläggningen vid f.d. Pripps kontorsbyggnad, utformad av Gunnar Martinsson Trädgårdsarkitektkontor AB, föreslås bevaras och utvecklas utgående från dess kulturhistoriska värden. Sammantaget anser Skönhetsrådet att planförslaget uppvisar en genomtänkt stadsmiljö i en mänsklig skala som, om stadsbyggnadskontoret fortsätter arbetet på den inslagna vägen, kan bli ett mycket väl gestaltat blandstadsområde. Rådet uppskattar i synnerhet att bebyggelsen i förslaget präglas av ett lugn snarare än den brokighet som en del senare stadsutvecklingsområden präglas av.

Idrottsförvaltningen

Staden ska verka för att det finns en bredd i anläggningsutbudet så det är positivt att stora ytor i förslaget planläggs för idrottsändamål. För att bygga i takt med befolkningsutvecklingen i Bromma finns det behov av flera nya idrottshallar fram till 2040. Idrottsnämnden är engagerade i utvecklingen av området tillsammans med fastighetsägaren genom den idrottsanläggning som föreslås i tapphallen och delar av högdelen. Bristen på byggbar mark i Stockholm innebär att omvandling av befintliga byggnader kan bli allt viktigare för att kunna tillgodose behovet av effektiva lokaler. Anläggningen kan fungera som centrum för flera idrotter som behöver fullstora hallar, men kan även skapa lokalutrymme för mindre utrymmeskrävande idrotter. Idrottsanläggningen kommer kunna nyttjas av såväl föreningsliv som planerad skola i området. Genom samverkan mellan utbildningsförvaltningen och idrottsförvaltningen kan de kommunala resurserna användas på ett effektivt och kostnadsmässigt fördelaktigt sätt.

Det är mycket positivt att det planeras för en aktivitetspark precis utanför idrottsanläggningen med möjlighet för olika aktiviteter såsom basket, fotboll, tennis, skateboard, dans och fria ytor att vistas på. Det är funktioner som kompletterar övriga idrottsanläggningar.

Förvaltningen har inget att erinra mot samrådsförslaget.

Fastighetskontoret

Är positiva till förslaget och ser en estetiskt tilltalande lösning med en positiv blandning av idrott, kultur, verksamheter och bostäder. Kontoret förvaltar de idrottsbyggnader som Staden äger, för vidare uthyrning till idrottsförvaltningen. I det fall privata intressen är tänkta att äga och ansvara för idrottsanläggningen, kommer fastighetskontoret därmed inte beröras. Om avsikten är att idrottsanläggningen ska stanna i stadens ägo, önskar kontoret delta i det fortsatta planarbetet.

Kontoret har ett uppdrag att fram till 2020 tillskapa 200 nya konstnärateljéer. Vi ser en möjlighet att inhysa några av dessa i de lokaler som avsatts till kulturändamål. Här önskar kontoret ett samarbete med den framtida fastighetsägaren. Detaljplanen möjliggör för en förskola med fyra avdelningar i bottenvåningen i det nya bostads-kvarteret. I det fall som bostäderna upplåts i bostadsrättsform, och förskolan ska drivas i kommunal regi, är det kontorets uppdrag att förvärva bostäderna samt upprätta nyttjanderättsavtal med bostadsrättsföreningen för förskolegården. Lokalerna hyrs sen ut till stadsdelen.

Kontoret anser att 10 kvm utomhusyta/barn är för litet och önskar se en större gård till förskolan. Kontoret önskar också här hållas informerad i det fortsatta planarbetet.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten och Avfall AB (Avfall – planering och utveckling)

Ser positivt på att maskinell insamling föreslås för område 1 och 3, samt eventuellt område 4, då detta går i linje med stadens princip om maskinell hantering. Vid mindre mängder avfall kan kärllhantering vara en fullgod lösning, men maskinell hantering bör alltid utredas i första hand om antalet bostäder i kvarteret överstiger ca 50 lgh. För bottentömmande behållare behöver förgårdsmark göras tillgänglig, med nära anslutning till angöring. Lyft av bottentömmande behållare över huvudcykelstråk och pendlingscykelstråk är inte tillåtet. Däremot kan lyft över cykelbana tillåtas efter samråd med Stockholm Vatten och Avfall och Trafikkontorets områdesplanerare. Det krävs dock god sikt, mindre flöden av cyklister och plan mark som gör det möjligt för chaufför och cyklist att uppmärksamma varandra.

Mobilopsug är ett yteffektivt och flexibelt system då anläggningen placeras under marknivå samt att storleken på anläggningen kan anpassas efter behov. Dockningspunkt kan placeras i fasad, i en upphöjd markdocka eller i gatan. Dockningspunkten ska placeras så att

bullerstörningar minimeras vid tömning. Placeringen ska ta hänsyn till både hushåll och verksamheter. Det är möjligt att passera förbi sugarmen vid tömning.

För att öka insamling och återvinning av förpackningar och tidningar rekommenderas att fastighetsnära insamling alltid planeras in och ges utrymme vid nybyggnationer, det gäller både för hushåll och verksamheter. Ser positivt på att det planeras för kompletterande miljörum för område 4, för insamling av förpackningar. Motsvarande lösning rekommenderas även för övriga områden. Även tidningar bör samlas in i miljörum om detta inte kan tas om hand maskinellt. För kärphantering ska stadens riktlinjer följas, t.ex. utrymmeskrav och rekommendationer gällande dragväg (se särskilt s. 28 samt 36-39 i Projektera och bygg för god avfallshantering).

Utrymme för insamling av grovavfall för bostäderna i område 1 samt 4 kan antingen regleras i miljörum eller ske via containerhämtningen två gånger per år. I det senare fallet bör uppställningsyta för container utformas. För område 1 bör placering av eventuellt miljörum väljas som inte föranleder backning eller långa dragvägar, förslagsvis i källarplan vilket möjliggör hämtning från garage.

Alla verksamheter som riskerar att släppa ut mer fett än vad normalt hushållsavloppsvatten innehåller – t ex restauranger, caféer och storkök – måste ha en typgodkänd fettavskiljare installerad. Anläggningar vid nybyggnationer bör vara försedda med fast sugledning och kopplingspunkt i fasad för att undvika långa slangdragningar. Slangdragning över 10 meter bör undvikas för att upprätthålla god arbetsmiljö.

För att bidra till att stadens mål om ökad matavfallsinsamling uppnås bör system för detta alltid finnas med vid nybyggnationer, både för bostäder och verksamheter. Från 2021 kommer det dessutom bli obligatoriskt med matavfallsinsamling för verksamheter som serverar mer än 25 portioner/dag (motsvarande för bostäder börjar gälla 2023). Insamling av matavfall kan ske via maskinell hantering (fraktion i sopsug alternativt bottentömmande behållare), i kärl eller via matavfallstank för verksamheter som genererar större mängder matavfall (t ex restauranger och storkök). En typ av matavfallstank som hanterar både matavfall och fett, en så kallad kombitank rekommenderas för dessa verksamheter.

Ser positivt på att det planeras för begränsade trafikrörelser i området genom avfallshämtning i garage. För hämtning i garage är det viktigt att kraven gällande fri höjd möts för respektive hämtfordon.

I nybyggnadsområden bör gatustrukturen utformas så att hämtfordon kan köra runt utan att behöva vända eller backa. Angöring bör säkerställas genom upprättande avlastplatser (angöringsfickor eller parkeringsförbud). För hämtning vid område 4 bör angöring utformas i ett tidigt skede för att säkerställa god arbetsmiljö för hämtpersonalen samt trafiksäkerhet för dem som vistas i området.

Samtliga riktlinjer i Projektera och bygg för god avfallshanteringska följas.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Säkerhetsenheten, Verksamhetsutveckling)

Är positiva till de planer som finns för närområdet i Ulvsunda. Hyr idag tre anläggningar/kontor och har ett markarrende. De är kontor (f.d. Pripps huvudkontor), lager (i högdelen ned mot kajen), garage (i f.d. verkstadsbyggnaden invid Tvärbanan) och plats för masshantering (markyta söder om f.d. verkstadsbyggnaden). *(Illustrationer som visar var anläggningarna ligger har bifogats yttrandet.)*

Förslaget visar brister på tillfartsvägar till våra anläggningar. Både vid kontoret, lagret och garaget. Kontoret har sin avfallshämtning och större varumottagningar på baksidan av huset. Tillfartsvägen är idag från norr via kajen. Kontoret har sin huvudentré vid Bryggerivägen 10. Mindre leveranser såsom bud, paket och post sker via denna entré. Lagret har hela sin varumottagning och hämtning vid norra gaveln på högdelen. Denna verksamhet innebär tung och mycket fordonstrafik. Garaget nyttjar två garageportar för lastbilar. Både garaget och masshanteringen innebär mycket och tung fordonstrafik.

Förslaget visar brister hur ytorna vid våra anläggningar och arrende ska användas. Både vid kontoret, garaget och masshanteringen. Kontoret har sin avfallshämtning och större varumottagningar på baksidan av huset. Strandparken och del av Martinssons park förhindrar detta i förslaget. Kontoret har sin huvudentré vid Bryggerivägen 10. Mitt emot huvudentrén har vi en besöksparkering för våra besökare. Masshanteringen nyttjar ytan där Fornminneslundan planeras.

Förslaget verkar sakna tillräckligt med parkeringsplatser. Vi hyr årligen 200 p-tillstånd åt vår personal. Vi bedömer att vi kommer behöva hyra mer p-tillstånd i framtiden, ca 250 – 300 p-tillstånd.

Stockholm Vatten och Avfall AB (Investering Väst)

Vattenanslutning kan beredas genom planerade vattenledningar inom området. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar ni-

vån +50 m vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån +30 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten och Avfall.

Anslutning kan ske till planerade spillvattenledningar inom området.

Dagvattenhanteringen för området behöver utformas med hänsyn till målen i Dagvattenstrategin "Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering", antagen av kommunfullmäktige i mars 2015. Med en hållbar dagvattenhantering avses i detta fall omhändertagande och fördröjning av dagvatten i helt eller delvis öppna system, i kombination med grönska. En viktig aspekt med denna hantering är att erhålla en fastläggning av föroreningar, vilket avlastar recipienten Bällstaviken. Målsättningen bör vara att allt dagvatten som avrinner hårdgjorda ytor passerar någon form av LOD innan det leds vidare ut i recipienten. En annan viktig aspekt med LOD är att skapa grönska med alla fördelar det medför i en tät stadsbebyggelse. Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur.

Skötselplan eller liknande måste tas fram för föreslagna anläggningar så att deras funktioner upprätthålls.

Dagvattenutredningen framtagen för detaljplanen (Dagvattenutredning Gjutmästaren 6 och 9 i Ulvsunda industriområde, Ramböll, 2019-09-30) bör kompletteras med information som efterfrågas i checklistan för dagvattenutredningar men som saknas i utredningen. Det galler bl a kartmaterial som tydligt visar hur dagvattnet rinner in i, genom och ut ur planområdet och hur det påverkar eller kan påverkas av omgivande områden, både i nuläget och i kommande framtida situation. För planförslaget saknas även en helhetsbild av dagvattensystemets olika delar samt hur dessa hydrauliskt hänger samman. I det fortsatta utredningsarbetet bör säkerställas att samtliga punkter i checklistan behandlas. I en revidering av utredningen bör det även förtydligas att utredningen har gjorts för hela aktuella detaljplanen och inte enbart en etapp i en tidigare större detaljplan (vilket det nu kan tolkas som i kap 1.2). Använd begreppen utbredningsområde och planområde enligt förklaring i checklistan för dagvattenutredningar, som det nu står är det otydligt vad som avses. I dagvattenutredningen namns att parkytorna nära Bällstaviken är lämpliga att reservera för dagvattenhantering, tex dagvattendammar eller översilningsytor. I detaljplanen bör man därför säkerställa att

dessa områden kan tas i anspråk för dagvattenhantering så att möjligheten finns att omhänderta dagvatten där om den slutliga planutformningen skulle innebära att det blir nödvändigt. I planbeskrivningens kapitel Konsekvenser, Hantering av vatten, bör det förtydligas att infiltration i marken endast kan ske om marken inte är förorenad och att dagvattenanläggningar som uppförs ovanpå potentiellt förorenade massor behöver göras täta. Jfr med text i kap Förutsättningar, Hydrologiska förhållanden och dagvatten. Kontrollera även i sistnämnda kapitlet påståendet att planområdet ingår i sekundär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, vilket torde vara fel.

Två pumpstationer behövs för att ansluta de nya kvarteren till spillvattennätet, dessa ska säkras med E-område i plankartan. De föreslagna E-områdena bör vara 10x10 meter. I nom detta område ryms uppställningsyta för driftfordon. Stockholm Vatten och Avfall accepterar inte att pumpstation för spillvatten placeras i befintlig byggnad. Vi förordar att den placeras i parken i anslutning till vändplanen på ett sådant sätt att den uppfyller Stockholm Vatten och Avfalls tillgänglighetskrav. Se föreslaget område inom vilket E-område kan placeras i bifogad plankarta (grå markering). Pumpstationen kan inte placeras i befintlig byggnad på grund av tillgänglighetskrav och krav gällande arbetsmiljö. Det bedöms också svårt att konstruera ett bräddutlopp från en sådan konstruktion. Minsta fria höjd för utstickande byggnadsdelar över allmän platsmark är 4,5 meter enligt plankartan vilket inte uppfyller Stockholm Vatten och Avfalls tillgänglighetskrav på 4,6 meter fri höjd på transportvägar till sina anläggningar.

Gatan längs med kajkanten har markerats som kvartersmark i plankartan. På kajen mellan silos är det inte möjligt att anlägga ledningar enligt Stockholm Vatten och Avfalls tillgänglighetskrav på grund av kajens konstruktion. U-område är nödvändigt för att säkra VA-ledningar från den södra vändplanen till förbindelsepunkt för södra silon (se bl markering i bifogad plankarta). Li-område bör vara 6 meter brett enligt Stockholm Vatten och Avfalls projekteringsanvisningar och markeras ut längs kajgatans sträckning mellan den allmänna vågens slut fram till bjälklagets början. Det bedöms inte nödvändigt att ha u-område för VA-ledningar från den norra vändplanen till norra silon, då servisledning till förbindelsepunkt kan placeras i den allmänna parken. I norra och södra strandparken planeras dagvatten- och bräddledningarna ha sina utlopp. Fastighetsindelningen har inte specificerats för det nya planområdet i plankartan, och Stockholm Vatten och Avfall förutsätter därför att varje kvarter motsvarar en fastighet. Stockholm Vatten och Avfall

erbjuder en servisanslutning per fastighet och förbindelsepunkten upprättas i allmän gata, med så kort servisledning som möjligt.

Ellevio

Området försörjs idag genom ett högspänningsabonnemang på 33 kV. Både avlämningspunkten samt dess ingående kablar hamnar i konflikt med planerad bebyggelse. Detta tolkas som att befintligt högspänningsabonnemang ska avvecklas och att området framgent ska försörjas via lokalnätet som byggs ut inom området. Dialog om abonnemanget och därtill relaterade frågor måste emellertid föras, mellan Ellevio och nuvarande kund samt tillkommande.

Kapacitet för planen kan endast tas från fördelningsstation vid Karlsbodavägen. Tidigt i processen det framfört att den enda tillgängliga försörjningsvägen till planområdet går från Gjuterivägen, tvärs över Gjutmästaren 5 och vidare in i området via Smältvägens förlängning. Det är den sträckning Ellevio planerar för 11 kV förband fram till området.

Området har tidigare matats via en kundstation på 33 kV nivå. Det förutsätts att befintlig kundstation och det interna elnätet avvecklas i sin helhet. Ellevio lokalnät förlägger nytt ledningsnät i området. Med kännedom om de verksamheter som hittills presenterats planeras för fyra nya nätstationer i detaljplanen. Om tillkommande verksamhet eller mycket stora effekter presenteras, utöver det som framgår av nuvarande underlag, kan ytterligare nätstation behövas. Det är viktigt att lokalisering av nätstationerna sker med hänsyn till lägsta grundläggningsnivå enligt Länsstyrelsen i Stockholms län rekommendationer.

Som bilaga till yttrandet finns information om de funktioner som måste tillgodose för nätstationer, samt information om stora serviser och nätstationer. Stadens policy för magnetfält och myndigheters rekommendationer avseende industribuller måste beaktas i samband med lokalisering av nätstationer i förhållande till omgivande verksamheter. Ellevio lokalnät vill bli kontaktade för fortsatt ledningssamordning och lokalisering av nätstationer. Åtgärder i befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio och bekostas av beställare.

Norrenergi Nätavdelningen

Framför att de har befintlig värmeledning i anslutning till planområdet. Norrenergi förutsätter att de beaktas i detaljplanearbetet. Om ledningarna behöver flyttas för att möjliggöra byggnation enligt det aktuella planförslaget utgår de från att omläggning av de befintliga

ledningarna bekostas av exploitören. Vid omläggningen skall väderförhållande och urkopplingstider beaktas, så att kringliggande värmekunder ej drabbas mer än nödvändigt.

Norrenergi Strategi och utveckling

Norrenergi AB ägs av Solna (2/3) och Sundbybergs stad (1/3) och ansvarar för produktion och distribution av fjärrvärme och fjärrkyla i ägarkommunerna med omnejd. Stockholm Vatten och Avfall AB har beslutat att lägga ned Bromma reningsverk och har erhållit nödvändigt miljötillstånd för att flytta verksamheten till Henriksdals reningsverk. Stängningen planeras för närvarande ske under år 2026 varvid leverans av spillvärme i form av renat avloppsvatten från Bromma reningsverk kommer att upphöra. För Norrenergi kommer nedläggningen att innebära ett väsentligt bortfall av värme- och kylproduktion som måste ersättas. Norrenergi eftersträvar vidare att den framtida värmeproduktionen ska vara helt baserad på förnybara bränslen och återvunnen energi. Arbetet med ett nytt miljötillstånd för Solnaverket är därför ytterst prioriterat.

Norrenergi konstaterar att Stockholms stads bedömning är att den sedan länge planerade utvecklingen av Solnaverket och den nu planerade utvecklingen av kv Gjutmästaren kan ske på ett för helheten gynnsamt sätt. Solna stads detaljplanarbete för Krukmakaren inleddes februari 2016 med planprocessen och Norrenergi har givit in tillståndsansökan i juni 2019 till Mark- och miljödomstolen. Det angeläget att Stockholm Stad står fast vid att Solnaverket kan utvecklas på sätt som angetts i detaljplanen och i ansökan.

I nom ramen för Solnaverkets utveckling avses effektiv transport av bränsle med fartyg ske. Varje fartyg kan beräknas ersätta 45 landsvägstransporter. Vattenområden W1, W2 och W3 i Gjutmästarens detaljplan får inte påverka farleden i Bällstaviken eller hindra manövrering av fartyg vid vändning. Det är därför av yttersta vikt att områdena W2 och W3 begränsas och området W1 i förslaget till detaljplan görs tillräckligt stort så att vändplatsen för fartygen fredas. För att transporter till Solnaverkets planerade kaj ska kunna ske måste fartygen, vars längd kan komma att uppgå till 90 m, kunna vända i Bällstaviken, vilket innebar att storleken på den planerade bryggan i område W3 måste anpassas till detta. Aven förverkligandet av byggnationerna i område W2 är beroende av Sjöfartsverkets bedömning av lämpligheten för dessa, med hänsyn till de transporter som ska kunna ske i viken.

Den högsta byggnadshöjden för bostäder sammanfaller i stort sett med befintlig skorstenshöjd för Solnaverket. Norrenergi saknar en redovisning i underlaget som redovisar hur detta har beaktats.

Det är av stor vikt att etableringen av bostäder inte begränsar Solnaverket under några tänkbara vind- och driftförhållanden.

I Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen 2050 (RUF5) är Solnaverket utpekad som en sådan teknisk anläggning som har en regional betydelse och som ska bibehållas och utvecklas. Vidare sägs i RUF5 att det är betydelsefullt att säkerheten och framkomligheten i farlederna genom Södertälje kanal och Mälaren förbättras så att hamnarna i Södertälje och runt Mälaren kan ta emot längre och bredare fartyg samt att befintliga områden för energianläggningar som har potential att rymma en utbyggnad till kraftvärme och annan energiproduktion ska säkras. Därvid ska enligt Region Stockholm säkerställas platser för nya anläggningar i strategiskt goda lagen, nära hamn- eller järnvägsanslutningar och i närheten av bränsletillgång. Såsom Länsstyrelsen i Stockholm angett i sitt granskningsyttrande 402-21566-2019 om detaljplanen för Huvudsta 3: 1, ett planerat bostadsområde i Solna, ska bostadsbebyggelsen planeras så att Solnaverket - som utgör ett angeläget mellankommunalt intresse - inte riskerar att drabbas av restriktioner. Länsstyrelsen anför i samma yttrande att den lämpliga ordningen är att detaljplanen för Solnaverket antas innan detaljplanen för intilliggande område, Huvudsta 3: 1, antas, för att tillgodose det mellankommunala intresset. Länsstyrelsen kan därför sagas redan ha angett hur prioriteringen ska ske mellan å ena sidan den långt framskridna detaljplanen och ingivna miljötillståndsansökan för Solnaverket och å andra sidan de planer som befinner sig i ett tidigt skede för intilliggande planerade bostadsområden, såsom Gjutmastaren 6.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Se fastighetsförteckning

Solna Stad Stadsledningskontoret

Ser huvudsakligen positivt på att Ulvsunda industriområde utvecklas till en attraktiv blandstad. Dagvattenåtgärder och sanering av föroreningar i marken kommer att ge positiva effekter på vattenkvaliteten i Bällstaviken, vilken är av gemensamt intresse för städerna. Förslaget måste dock anpassas till de förutsättningar som Solnaverkets utbyggnad innebär.

Solnaverket, som försörjer Solna och Sundbyberg med fjärrvärme och fjärrkyla, behöver kunna utöka sin kapacitet med anledning av expansionen i de båda kommunerna. Norrenergi har därför lämnat in ansökan om miljötillstånd för utökad verksamhet och miljö- och byggnadsförvaltningen arbetar med att ta fram en ny detaljplan för att möjliggöra denna utveckling. Ett detaljplaneförslag har varit föremål för samråd och granskning och beräknas antas under första kvartalet 2020.

Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret i Stockholms stad har yttrat sig under både samråd och granskning över detaljplane-förslaget. Av vad som framgår av planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning till detaljplanen har utbyggnaden av Solnaverket inte ingått som en förutsättning för detaljplanearbetet i Ulvsunda industriområde. Hänsyn har inte tagits till den påverkan från rökgasplym, buller och andra emissioner, som utbyggnaden kan ge på framför allt bostäderna. Den föreslagna brygganläggningen innebär sannolikt också ett försvårande av transporter med båt till Solnaverket. Samtliga dessa frågor har inte utretts inom detaljplanearbetet, vilket måste ske innan granskning och antagande av detaljplanen sker. Annars ser förvaltningen en stor risk för inskränkningar i Solnaverkets verksamhet i framtiden, vilket skulle få stora konsekvenser för både Solna och Sundbyberg.

Svenska hus i Stockholm AB

I samrådsunderlaget konstateras bla att föroreningar i jord och/eller grundvatten av bla PFOS och div klorerade alifater förekommer i inte helt klarlagd omfattning samt att det givet grundvattnets strömningsriktning inte kan uteslutas att äldre föroreningar på Bromma flygplats och/eller Ulvsunda industriområde skulle kunna ha påverkan på planområdet och Bällstaviken.

Ulvsunda industriområde och flygplatsen funnits på platsen i ca 70 år och en stor mängd verksamheter som hanterat klorerade alifater och andra potentiella föroreningar (flygets PFOS exv) bedöms ha verkat i området. Erfarenhetsmässigt från liknande områden kan det förmodas förekomma föroreningar i särskilt stor omfattning i tidigare spårområden till följd av spill eller olyckor i samband med lastning/lossning (tvärbanevallen och nu igenlagda spårområden i industriområdet). Eftersom det inte kan uteslutas att eventuella äldre föroreningar i verksamhetsområdet, flygplatsen eller spårområdet i framtiden, oaktat om Gjutmästaren 6 och 9 saneras, ”läcker” över i det område som nu planeras för känsligare markanvändning, bör kommunen och/eller exploatören tydligt redovisa hur man avser säkerställa att inget sådant läckage kan ske i framtiden.

Om planerad förändrad markanvändning inom Gjutmästaren 6 och 9 kan komma att påverka angränsande fastighetsägare eller verksamhetsutövare i form av krav på eventuella miljöutredningar/saner-ningar eller eventuella andra inskränkande eller kostnadsskapande åtgärder, måste detta i första hand hanteras och bekostas av exploatören/staden. I andra hand bör det förtydligas så att konsekvenser tydligt klarlagts för befintliga fastighetsägare, tomträttsinnehavare

och verksamhetsutövare så att dessa på ett adekvat sätt kan ta ställning till planförslagens konsekvenser för verksamhetsområdet och dess nuvarande och historiska verksamheter och fastighetsägare.

Motsvarande klargörande konsekvensanalys bör göras rörande i verksamhetsområdet förekommande ljudalstrande ventilationsanläggningar.

I planförslaget har bla den möjliggjorda överfarten/väggkopplingen mellan planområdet och Ranhammarsvägen (via induktorn 33) studerats översiktligt. I planförslaget bedöms smit-trafik” från planområdet till den idag kraftigt belastade Ranhammarsvägen som försumbar pga tvärbanans prioritering. Oaktat eventuell smit-trafik via denna koppling, har inte planens påverkan på trafiksituationen på Ranhammarsvägen utretts eller i underlaget tydligt redogjorts för. Givet en större dagbefolkning, ökad kontorstäthet i området och dess dragning till Bromma Blocks/flyget samt att majoriteten av områdets busstrafik, taxitrafik till flyget och annan yrkestrafik redan idag väljer Ranhammarsvägen istället för Ulvsundaleden vid resor från Norrbyvägen mot Bromma Blocks, flyget eller vidare mot Sundbyberg/Kista, kommer genomfartstrafiken på Ranhammarsvägen sannolikt att öka markant vissa kritiska tider

För att inte bidra negativt till framkomligheten i verksamhetsområdet bör föreslagna plan/exploatering inkludera anläggandet av en ny extra utfart (oreglerad högersväng) på Ulvsundaleden i Ranhammarsvägens förlängning, alternativt möjliggöra samnyttjande av bussfältets befintliga parallellgata till Ulvsundaleden, eller möjligen en kombination av lösningarna så att buss och bil leds ut i egen fil på Ulvsundaleden med möjlig direktavfart in på Karlsbodavägen igen. En sådan åtgärd bedöms kraftigt minska köbildningen/belastningen på den aktuella, ej ändamålsenliga trafikplatsen, vid flygplatsinfarten. Planerad sk ”fly-over” bedöms inte på något sätt förbättra trafiksituationen inom verksamhetsområdet och på Ranhammarsvägen, snarare ytterligare komplicera och ”förtränga” befintlig ut-/ infart.

För att dessutom motverka onödiga fördröjningar på Ulvsundaleden vid nämnda trafikplats till följd av korsande gångtrafikanter bör planförslaget inkludera en till GC-bro över Ulvsundaleden samt kompletterande trappa från verksamhetsområdet (i läge kring parken/ Motståndet 1).

I det fall ovan nämnda angelägna trappa till GC-bron över Ulvsundaleden samt kompletterande högersvängsfil ut på Ulvsundaleden från Ranhammarsvägen inte kan inkluderas i denna plan, bör staden

avsätta medel för dessa åtgärder i samband med genomförande av planerade projekt Gjutmästaren 6-9 samt Trafikflyget/flygplatsinfarten.

Gjutmästaren 5 i Ulvsunda AB c/o HSB Bostad AB

Fastigheten Gjutmästaren 5 är planlagd för industri, lokalerna är uthyrda och full verksamhet pågår. HSB Bostad gemensamt med Stockholms stad avser att på sikt ta fram en ny detaljplan och därmed omvandla även Gjutmästaren 5 m.fl. till ett område med blandad stadsbebyggelse, likt nu aktuellt planförslag för Gjutmästaren 6 m.fl. HSB är mycket positiva till en sådan framtida planändring och angelägna om att planarbetet kan påbörjas så snart som möjligt.

Fastigheten Gjutmästaren 5 kommer att påverkas av det förslag till ny detaljplan som kommunen nu har tagit fram. Störst påverkan har det intrång som sker i fastigheten pga. de nya allmänna gatorna som föreslås i förslag till detaljplan. I förslaget föreslås Smältvägen ges en ny sträckning och förlängning. Det medför att den kommer att dras fram över fastigheten Gjutmästaren 5 i hela sin bredd, dvs ca 25 meter. En ny gata föreslås även söder om Gjutmästaren 5, mellan fastigheten och Gjutmästaren 6. Här bedöms intrånget till ca 8 meter. Den befintliga gatan Gjuterivägen kommer sannolikt att behöva breddas om den ska motsvara stadens önskade bredd om 18 meter.

Smältvägens nya sträckning över fastigheten ianspråkar i stort sett hela den del av fastigheten som ligger utanför Bromma flygplats preciserade riksintresseområde och därmed influensområde för flygbuller. Det är enbart inom denna yta som bostäder är möjliga att uppföra. Intrånget uppgår uppskattningsvis till ca 3 500 kvm. Om Gjuterivägen breddas i samband med att förslag till detaljplan för det norra planområdet tas fram, kommer fastigheten Gjutmästaren 5 sannolikt att drabbas av ytterligare intrång. Om samtliga intrång genomförs kommer de kraftigt att reducera en ny möjlig byggrätt inom fastigheten Gjutmästaren 5 och försämrar därmed möjligheten för en omvandling av fastigheten i linje med översiktsplanens intentioner.

Med anledning av ovanstående önskas att staden ser över strukturen så att den bättre förhåller sig till befintliga fastighetsgränser, oavsett om fastighetsägaren är delaktig i pågående eller framtida planarbete. En mer jämn fördelning av intrång i befintliga fastigheter och pågående verksamheter är önskvärd och torde vara möjlig att åstadkomma i det pågående samt framtida planarbetet. Inbjudan till tidig dialog med staden genom Exploateringskontoret, gällande tecknande av föravtal och efterföljande exploateringsavtal i vilka kost-

nads- och ansvarsfördelning avseende bl.a. framtagande av utredningar och kommande projektering samt principer för intrångsersättning och genomförandet regleras, skulle uppskattas.

Förvaltnings AB Bällstaviken c/o Primula Byggnads AB

På fastigheten Gjutmästaren 4 bedrivs verksamhet i lokalerna. Övervåningen i byggnaden används som lager för den fastighetsverksamhet som bedrivs inom Primula och i bottenvåningen bedrivs en smides- och plåtverkstad. Till fastigheten hör en lastkaj. Förvaltnings AB Bällstaviken avser att fortsätta använda fastigheten för industriändamål i framtiden och planerar för en utbyggnad av verksamheten där lastkajen kommer att byggas ut och användas i större omfattning. Marklov har beviljats för utbyggnaden och med anledning av detta har det gjorts en anmälan om vattenverksamhet som nu ligger för prövning i mark- och miljödomstolen.

Det finns också planer på att utöka smides- och plåtverkstaden med tillverkning även kvälls- och nattetid. Planområdet har hanterats i fyra olika delområden, där den delen av Gjutmästaren 6 som är belägen närmast Gjutmästaren 4 ska innehålla hotell, kontor och bostäder. Detta är det enda delområdet som även ska innefatta bostäder, i planbeskrivningen uppges även att hotellkvarterens storlek och gatustruktur är anpassad för att möjliggöra en framtida ändring till bostadsfunktioner om flygbullerbegränsningen för Bromma flygplats upphör.

Förutom den nya bebyggelsen planeras även för en ca 20 meter bred allmän strandpark längs Bällstaviken vilket på sikt kommer att innebära att marken närmast strandlinjen i hela stadsdelen planeras att omvandlas från hårdgjord privatägd industrimark till allmänt tillgänglig parkmark. Intill denna planeras för anläggning av flytbryggor längs med kajen för att tillgodose allmänhetens tillgång till strandområdet.

Stockholms stad har valt att utesluta Gjutmästaren 4 från planläggningen av Bällsta Hamn. Planläggningen av Bällsta Hamn innebär att samtliga fastigheter förutom Gjutmästaren 4 kommer att ha blandad bebyggelse som ändamål. Skälen för denna uppdelning behöver klargöras samt konsekvenserna av planläggningen för Gjutmästaren 4 redovisas.

I samrådshandlingen nämns endast mycket kortfattat att de verksamheter som är belägna väster om tvärbanan inte bedöms utgöra någon risk för planområdet. Eftersom Gjutmästaren 4 är belägen öster om tvärbanan kan konstateras att Stockholms stad varken har kommenterat eller utrett hur verksamheterna på Gjutmästaren 4 kommer att påverkas av planen.

Trots att Förvaltnings AB Bällstaviken är rågranne till Gjutmästaren 6 har Stockholms stad inte heller inkluderat Förvaltnings AB Bällstaviken som sakägare enligt sändlistan.

Den nya detaljplanen innebär väsentliga förändringar och helt ändrade förutsättningar för användningen av fastigheten Gjutmästaren 4 och de verksamheter som bedrivs. Utformning riskerar att leda till begränsningar för fastighetens pågående markanvändning ifråga om buller och andra störningar om de närmaste grannarna skulle bli bostadsinnehavare och hotellboende. Den pågående markanvändningen av fastigheten begränsas ytterligare av att Stockholms stad planerar att anlägga en allmänt tillgänglig strandpark i hela stadsdelen. När det gäller anläggande av strandparken så skulle denna inskränka den pågående markanvändningen i sådan omfattning att Gjutmästaren 4 omfattas av detaljplanen eller annan tvångsåtgärd. Stockholms stad måste redovisa ett tydligare helhetsgrepp och om, och i så fall hur, fastigheternas olika ändamål kommer att kunna samverka, i denna helhetsbedömning måste Stockholms stad beakta Förvaltnings AB Bällstavikens intressen för att säkra en pågående markanvändning av fastigheten i enlighet med de gällande planbestämmelserna.

I övrigt bedöms planläggningen innebära ett antal svårigheter med tanke på den komplexa miljö som omger planområdet. I Ulvsunda industriområde har verkstads- och tillverkningsindustrin pågått sedan 1940-talet. Området är starkt utsatt för buller på grund av närheten till bl.a. Bromma flygplats, Huvudstaleden och Ulvsundaleden. Marken, byggnaderna, grund- och ytvattnet i området är starkt belastade av förorenade ämnen. Att sanera marken och vattnet och göra området lämpligt för blandad stadsbebyggelse medför stora kostnader. Dessa kostnader står i orimlig proportion till att istället behålla området för verkstad och industri. Länsstyrelsen har beslutat att upphäva liknande planer i området just på grund av ovanstående problemställningar, se bl.a. detaljplanen för fastigheterna Archimedes 1 och del av Mariehäll 1:10.

Det är svårt att se vilka andra platser i staden som bättre skulle lämpa sig för industriändamål. Stockholms stad har inte redogjort för alternativa lokaliseringar för de verksamheter som finns i området. Stockholms stad måste redovisa och möjliggöra för lösningar med utgångspunkt i ett helhetsgrepp där man även tar hänsyn till stadens industri- och verksamhetsutövare. Förslaget till detaljplan innehåller inte heller en avvägning av dessa motstridiga intressen på ett korrekt sätt.

Boende, person 1 i Johannesfred (1 av 2)

Framför att förslaget för inte närområdets service framåt. Var skall tex Johannesfredsborna få sin närservice i fortsättningen? Vi har vant oss med närheten (gångavstånd) till bla en stor fullsorterad mataffär, post och apotek. Därtill finns det ett fullsorterat byggvaruhus. Både matvarubutiken och byggvaruhuset har tack vare den generösa parkeringen betjänat en stor del av Brommas befolkning. Kommer allt detta att försvinna? Är det meningen att vi skall åka ända till Barkarby för att uträtta våra ärenden. Visst kan området utvecklas, men det är inte utveckling att avveckla när servicen för Brommaborna. Här bör nog Stadsbyggnadskontoret verkligen tänka om.

Boende, person 1 i Johannesfred (2 av 2)

Framför att Stockholms stads ambitioner att omvandla industriområdet, som hela Bromma har stor nytta av, till nya bostäder är problematiskt. Byggvaruhus, matbutiker, m.m. fyller genom sitt centrala läge i Bromma ett utmärkt behov för Brommas befolkning. Byggvaruhuset är till gagn för de flesta villaägarna i Västerort, Mälaröarna m.fl. Närmaste motsvarande anläggning ligger i Barkarby. Att åka dit kostar både tid och är en miljömässig påfrestning. Livsmedelsbutiken betjänar idag både närboende och andra Brommabor. Många i Johannesfred som uppskattar denna butik inom gångavstånd från hemmet. Mathem har en stor distributionscentral som förser en stor del av Stockholm med hemlevererade matkassar. Alternativet som Stockholms stad antyder för livsmedel är Bromma Blocks. Men det är inte tillgängligt inom gångavstånd. Att åka med tvärbanan dit för att göra sina matvaruinköp är inte praktiskt, vare sig för större eller mindre saker. Bromma Blocks är mer lämpligt för de som har bil, men börjar få kapacitetsproblem under rusningstid. Ulvsundaleden är redan nu hårt belastad. Det är många Johannesfredsbor som har sin utkomst vid nuvarande verksamheter i Ulvsunda industriområde. Totalt kommer flera hundra arbetsplatser att försvinna från området om Stockholms stad genomför sina planer. Stockholms stad påstår att de gör en stor ekonomisk vinst genom att anlägga bostäder i området, vi betvivlar detta. Ingen redovisning av detta har gjorts. Möjligen avser man marken från befintliga parkeringsplatser som man tar i anspråk till tomtmark. Det är inte en vinst för Ulvsundaborna att arbetsplatser och parkeringsplatser försvinner, snarare är det ett steg bakåt. Med hänsyn till den yta och marktillgång Stockholms stad har och behovet av rekreationsområden är det i princip fullbyggt i dessa områden. Boende i de nya husen har inte möjlighet att ta emot besök från bilburna vänner och bekanta, på grund av att gatuparkering inte blir tillåten. Det nya bostadsområdet i Ulvsunda är början till ett hopträngt bostadsgetto, där man går bakåt i utvecklingen. Stockholms stad borde i stället upprätta ett samarbete med kommunerna utanför Stockholm, tex

Kista med omnejd, som har bra närhet till Arlanda. Med ovanstående argument anser jag och många andra Brommabor att Stockholms stads planer att bygga bostäder på Ulvsunda industriområde inte är till gagn för stadsdelen och att planerna i nuvarande form bör skrotas. Observera, att den ökningstakt av befolkningen som Stockholms stad anger inte är tvingande. Det finns stora möjligheter att i stället utlokalisera verksamheter. Då kan Brommaborna fortsätta med att leva ett behagligt liv.

Boende, person 2 i Johannesfred

Framför att förslaget ser väldigt bra ut och får gärna sättas igång så snart som möjligt. Ha i åtanke att med den utveckling som föreslås så försvinner City Gross och därmed den enda livsmedelsbutiken (och postombudet) på gångavstånd för alla boende i Johannesfred. Det behöver planeras för utrymme för åtminstone en halvstor närbutik i den del av fastigheten som är närmast Johannesfred, alternativt skapa utrymme för en sådan i Johannesfred. Att restiden till Alvik eller Bromma blocks inte är så lång är inte nog för att bortse från det behovet. Det är också viktigt att se till att skapa bra förbindelser från Johannesfred över den barriär som Norrbyvägen ändå skapar, om det så är en gång/cykelväg under bron i höjd med Johannesfredsvägens slut, eller ett bättre sätt att ta sig över vägen utan alltför stora omvägar (det enda övergångsstället som finns i dagsläget är inte tillräckligt, och är ärligt talat ganska farligt med flertalet olyckor). Detta kan inte skjutas upp till senare, utan behöver planeras i samband med att området utvecklas - redan i dagsläget skapar boende egna vägar på mindre optimala sätt (bland annat genom att klättra över räcket till bron).

Övriga, ej sakägare

Samfundet S:t Erik

Planförslaget har goda möjligheter att resultera i god stadsplanering. Intentionen blir tydlig redan i anslaget till planbeskrivningen där man skriver att utgångspunkten varit att bevara och utveckla platsens mångfald av värden från olika tidsperioder. Detta återspeglas både i ambitionen att tillvarata de kulturhistoriskt intressanta miljöerna från skilda tidsepoker, som ännu är bevarade i områdets obebbyggda delar, samt i ambitionen att bevara och bygga om merparten av Pripps tidigare bryggerianläggning.

Det aktuella planförslaget innebär att området kan omvandlas till en helt ny stadsdel trots ovissheten om flygplatsens framtid. Vi beklagar dock att ett av de sista centralt belägna verksamhetsområdena i regionen kommer att försvinna i sin nuvarande form och att detta inkluderar möjligheten till tunga transporter på vatten.

Huvuddelen av den befintliga bryggerianläggningen bevaras, vilket innebär att den sammanhållna industrimiljöns front mot Ballstaviken som den f.d. bryggeribygnaden, silobyggnader och kontor får fortsätta att prägla stads- och landskapsbilden. Även det ursprungliga varulagrets underliggande konstruktioner i planområdets centrala del kommer att kunna avläsas. Förslagets hantering av silo och mälteri framstår som mycket skickligt och genomarbetat. Svårigheten att bevara denna typ av produktionsanläggningar har ofta lett till att byggnadstypen försvinner när industrimiljöer omvandlas. Förslagets bevarande av det industriella fasaduttrycket i betong, i kombination med nygestaltade partiets vertikala betoning, ger möjlighet att även i framtiden berätta om bryggeriets tillverkningsprocess.

Balkongerna på mälteriets sidor riskerar att förta de pedagogiska och upplevelsemässiga effekter man i övrigt vinnlagit sig om. Stora byggnadsvolymer med mängder av fönsterpartier, i kombination med balkonger, för tankarna mot kontorshus snarare än till industrimiljö.

Ibland saknas en logisk slutledning mellan kulturmiljöanalysens känslighets- och tålighetsanalys och konsekvensanalysens bedömningar. Tankhuset bedöms i kultur- och miljöanalysen som mycket känsligt avseende förändringar av exteriör och stomme, samtidigt som konsekvensanalysen vilar på hanen avseende de omfattande murgenombrott som presenteras i förslagets skiss- och visionsbilder. Man nöjer sig med att konstatera att förändringarna ”är omfattande”. Behovet av ljusinsläpp i den slutna byggnadsvolymen vid ny användning är viktigt, men förslaget riskerar att upplösa de sammanhållna murytorna som är viktiga för förståelsen av byggnadsvolymens ursprungliga funktion och tankhusets samhörighet med övrig bebyggelse, särskilt anläggningens mer slutna front mot vattnet. Förslaget bör gällande tankhuset omstuderas avseende mängden murhåll, liksom storleken och placeringen av dessa håltagningar, för att undvika att exteriörernas kulturhistoriska värden avsevärt minskar.

Den antikvariska konsekvensanalysen är mycket gedigen och utgör en i huvudsak nyanserad och väl motiverad analys. Ett genomgående problem är däremot att bedömningarna ofta har karaktären av ”å ena sidan, å andra sidan”. Exempelvis medger analysen att flera av de föreslagna ändringarna innebär att det kulturhistoriska värdet minskar på objekt eller detaljnivå, men att detta är acceptabelt och positivt även ur kulturmiljösynpunkt för att det möjliggör ett storskaligt återbruk. En sådan relativisering gör att man som mottagare

lämnas villrådig. Vilka konsekvenser riskerar den föreslagna ändringen att få för kulturmiljön och hur stor blir egentligen påverkan? Att hävda att förändringar i förlängningen blir positiva trots att värdefulla egenskaper går förlorade (underförstått att byggnaderna skulle riskera att rivras om kravet inte tillgodosetts) är ett motsägelsefullt resonemang som inte bör föras i en antikvarisk konsekvensanalys. Konsekvensanalysens syfte ska vara att på ett så sakligt och tydligt sätt som möjligt presentera en bedömning av konsekvenser för de kulturhistoriska värdena, inte att vikta fastighetsutvecklande intressen mot de kulturhistoriska eller ännu värre, att mildra risker och konsekvenser för att man lyckades samverka fram en kompromiss. Konsekvensen är vad den är. Hur man sedan väljer att förhålla sig till bedömningen för att nå en lösning är en annan sak. Det är viktigt att avvägningen mellan olika intressen och motiveringen av dessa avvägningar och beslut görs av Staden själv med stöd i sakliga kunskapsunderlag.

Det är tillfredställande att planförslaget inkluderar väl motiverade och varierade torg, parker och grönområden, och att området runt fornminnet och Gunnar Martinssons anläggning från Prippsepoken föreslås bli bevarade och vidareutvecklade. Förslaget att bevara eller återplantera den ursprungliga trädraden vid entrétorget, som är en viktig del av anläggningens modernistiska komposition av utemiljöerna, är också bra. Den uttalade ambitionen – att landskapets och platsens säregna historia och kulturmiljö från järnålder till nutida industrilandskap ska göras läsbara i stadsmiljön – ges goda förutsättningar. Förverkligandet av förslaget till strandpark förutsätter dock att markföreningarna i utfyllnadsområden längs stranden sätts ner.

Placeringen och utformningen av de föreslagna nya kvarteren har enligt planförslaget skett med utgångspunkt i den befintliga bryggerianläggningen samt dess kontors- och lagerdelar. Samfundet S:t Erik stödjer de intentioner som redovisas i planförslaget och förutsätter att Staden kommer att hävda detta förhållningssätt i den fortsatta processen.

Förslaget har förutsättningar att bli ett förebildligt exempel på återbruk av en av det moderna samhällets industrimiljöer i Stockholm, förutsatt att den fortsatta bearbetningen av i synnerhet fasaderna leder till att de tidigare bryggerianläggningarnas industriella karaktär stärks.

Bromma Ulvsunda Företagargrupp

Vi är mycket positiva till att planen innehåller en mängd arbetsplatser. Skälet till detta är att bullernivåerna begränsar bostadsbyggnad. Negativt är naturligtvis att ett antal verksamheter måste flytta från området.

Byggnaderna ut mot Huvudstaleden ligger mycket tätt. Vi skulle önska mer luft mellan husen dels genom bredare mellanrum och kanske trappvis indragna våningsplan på de övre planen för att få ner mer ljus. Vi uppskattar de gröna träden mellan husen. Mycket viktigt. Vi skall ha trevliga kreativa miljöer där människor vistas större delen av sin dag. Restaurangdelen i kontorsområdet kommer att uppskattas även av de befintliga verksamheterna i Ulvsunda. Speciellt saknas idag en restaurang med bordsservering för representation.

Det är bra att vi kommer att få en genomfartsgata i området, Bryggerivägen-Smältvägen. De kontorsbyggnader som planeras i område 2 och 3 bör anpassas åtminstone delvis till verksamheter av servicekaraktär. Det innebär mycket transporter och då tycker vi att Bryggerivägen är för smal. Det måste också göras plats för lastning och lossning utmed byggnaderna. Dessa platser bör göras digitalt styrda så att chauffören kan se i sin bil var lastnings- och lossningsplats är ledig. I byggnaderna bör också göras plats för utrymmen där lossning av gods kan ske nattetid. Nattdistribution kommer att bli en nödvändighet i Stockholm när staden skall ha 50% fler innevånare år 2040 och alltså 50% mer gods skall transporteras på i stort set samma gatunät som vi har idag.

En bilpassage över Tvärbanan planeras och skall vara styrd för få överfarter. Men den kommer ändå att försvåra trafikförhållandena inom det befintliga företagsområdet där utfarten från Ranhammarsvägen till Ulvsundavägen idag är frekvent igenkorkad. Vi föreslår en obevakad utfart på Ulvsundavägen norrut i en extra högerfil som möjliggör smidig infart på Karlsbodavägen.

Eftersom många distributionsbilar kommer att röra sig i området Ulvsunda och Bromma handelsplats vill vi också att plats reserveras för en fossilfri drivmedelsstation.

Många människor i planområdet kommer naturligtvis att vilja förflytta sig till Bromma Blocks. En trappa upp på den planerade GC-bron över Ulvsundavägen parallellt med Tvärbanebron skulle underlätta deras promenad.

Med en utbyggd tvärbana till Bromma Flygplats-Kista-Helenelund inom några år kommer trafiken på tvärbanan genom området troligen att komma ner på endast några minuter mellan tågen. Att då ha en övergång för gång- och cykeltrafikanter i samma plan som spårren verkar vara alltför riskfyllt. Vi förordar en planskild övergång, över eller under spårren.

Av planen framgår inte hur många parkeringsplatser som skall byggas utan detta skall behandlas i samband med byggnadsloven. I området beräknas det finnas 7 000 arbetsplatser och det kommer att kräva många P-platser. Vi vill betona att bristen på parkeringsplatser i företagsområdena i Stockholm är orsak till dålig effektivitet.

Bromma Hembygdsförening

Godtar förslaget till detaljplan som en del av Ulvsundas stadsutvecklingsområde längs Bällstaviken. Förslaget är väl genomarbetat. Det uppskattas att de kvarvarande fornlämningarna i området har blivit väl omhändertagna. Detta gäller även de kulturhistoriska värdena hos det f.d. Prippsbryggeriet. Anser dock att balkongernas utformning på Mälteriets nordvästra sida är störande i den kulturhistoriska kontexten. Eventuella balkonger måste ha en utformning som tydligt underordnar sig den befintliga byggnaden. G/C-tunneln under Huvudstaleden är ett värdefullt tillskott.

Hyresgästföreningen Bromma Ekerö

Upplåtelseformer och fördelning av dessa framgår inte. Ser helst att hela området innehåller enbart hyresrätter om inte åtminstone en majoritet av bebyggelsen, förslagsvis 75%. Parkeringstalet 0,4 är lågt räknat om området ska locka människor till både handel, aktiviteter samt övernattningar. Häckar m.m. bör med hänsyn till trygghet inte överstiga en höjd av 1 meter. Annan plantering bör också anpassas efter trygghetsaspekten. Kriminella element utnyttjar lätt områden som vuxit igen och ger skydd för insyn. Belysning och bullernivåer är också av högsta vikt för trivsel och trygghet.

Karin Norlander
planchef

Tua Sandberg
stadsplanerare