

Utlåtande 2005:115 RII (Dnr 311-1099/2000)

Planering av bebyggelse m.m. i Mariehällstriangeln

Motion av Cecilia Obermüller m.fl. (mp) (2000:55)

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Motion (2000:55) av Cecilia Obermüller m.fl. (mp) om planering av
bebyggelse m.m. i Mariehällstriangeln anses besvarad med vad som
anförs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Kersti Py Börjeson anför följande.

Ärendet

I motion 2000:55 till kommunfullmäktige den 17 oktober 2000 föreslår Cecilia Obermüller m.fl. (mp) bland annat att staden skyndsamt påbörjar planarbete för Mariehällstriangeln i samarbete med Sundbybergs stad, *bilaga*. Mariehällstriangeln är ett område i stadsdelen Mariehäll som avgränsas av Bällstavägen i söder, Bällstaån i nord/nordöst och Ulvsundavägen i väster. I motionen nämns ett antal punkter. Motionärerna vill att planeringen sker i samarbete med Bällstagruppern för att garantera vattenkvalitén och förbättra de biologiska värdena i och omkring ån. Motionärerna vill också att snabbspårvägen utreds och att godsspårsreservatet bibehålls.

Remisser

Motionen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd och gatu- och fastighetsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden anser att delar av Mariehällstriangeln redan är på planeringsstadiet och att det finns problem bland annat med marksanering och osäkerhet kring godsspåret.

Bromma stadsdelsnämnd är positiv till motionen och anser att planarbete för Mariehällstriangeln bör påbörjas snarast möjligt.

Gatu- och fastighetsnämnden anser att en utbyggnad enligt motionärernas förslag av den västra delen av norra Mariehäll är ett intressant alternativ som kan prövas när planeringen kommer igång. För den östra delen skulle en omvandling kräva stora ingrepp i grönområden och rivning av befintliga byggnader och gör förslaget svårare att genomföra.

Mina synpunkter

Motionärerna tar upp ett angeläget ämne. Det handlar om vilken strategi Stockholm har för att bereda plats för nya stockholmare. Prognosen i RUF5 (Regional utvecklingsplan för stockholmsregionen) 2001 pekar på 150 000 fler människor och 80 000 nya bostäder fram till år 2030. Bostäder är en förutsättning för en levande stad och framtida hållbar tillväxt. Företag tvekar att etablera sig i regioner med bostadsbrist. Därför har kommunfullmäktige beslutat bygga 20 000 nya lägenheter mellan 2003-2006. Staden är på väg att uppfylla målet. Staden arbetar fram nya detaljplaner. Planberedskapen är god. Stockholm kommer att uppfylla målet.

Motionärerna anför ett område i Mariehäll där de föreslår att Stockholm anpassar sig efter den stadsstruktur som finns i Sundbybergs centrum, nära det föreslagna området. I delar av det föreslagna området har arbetet med planläggning i detta syfte inletts, medan andra delar är svårare eftersom det finns kontors- och industribyggnader som ger stora exploateringsförluster vid en eventuell inlösen för rivning eller ombyggnad.

Planerna är att kv Baltic i Mariehäll ska förvandlas från ett arbetsområde till ett bostadsområde och att hela Mariehällsområdet ska gå från att vara ett arbets- och bostadsområde i utkanten av Stockholms stad till att bli en del av stadens och regionens utvidgade kärna sammanbyggt med Sundbyberg och ett första steg i den framtida bebyggelsen på Bromma flygplats.

Staden genomförde under 2003 en arkitekttävling med inbjudna deltagare. Syftet var att låta ett antal arkitekter belysa frågan hur kvarteret Baltic skulle byggas med bostäder men också med skola, arbetsplatser och lokaler. Tävligen vanns av Erskine Tovatt arkitekter med ett förslag uppbyggt kring ett centralt parkrum. Målsättningen är att området ska bli ett attraktivt bostadsområde i nordvästra Bromma med god boendemiljö och en stadsmiljö

av hög arkitektonisk kvalitet. Parkrummet korsas av ett diagonalt stråk från ett litet torg mitt för Mariehällskyrkan vid Bällstavägen till en hamnbassäng vid Bällstaån. Bebyggelsen utgörs av stadsmässiga kvarter mot Bällstavägen och Ulvsundavägen och friliggande punkthus mot parken och Bällstaån. Området får en lekfull och livlig karaktär genom täta variationer i hushöjd och takutformning. Området blir särskilt lämpligt för barn och därför har majoriteten föreslagit att områdets gator namnges efter Astrid Lindgrens omtyckta sagofigurer.

Det befintliga koloniområdet ska bevaras. I området kommer ett antal parker att skapas. I bostadsplaneringen tas med erfarenheter med miljöarbete från stadens tidigare utvecklingsområden i syfte att bygga för ett långsiktigt hållbart boende. Bällstaån är Stockholms mest förorenade vattendrag. Samordnande insatser för Bällstaån är därför en viktig del i den vidare exploateringen i Mariehällstriangeln.

Kvarteret Baltic kommer att bli välförsörjt med kollektivtrafik. Mariehäll korsas av de planerade tvärbanelinjerna mot Solna respektive Kista. Området har nära till både tunnelbana och pendeltåg i Sundbyberg.

Förslaget till program för området kommer att gå ut på samråd under våren 2005, samtidigt som området markanvisas. Programmet kommer att redovisas för stadsbyggnadsnämnden under hösten 2005 och därefter påbörjas detaljplanarbetet.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Mikael Söderlund* (m) och *Jan Björklund* (fp) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. delvis bifalla föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande.

Stockholms befolkning förväntas öka med 150 000 människor fram till år 2030. Det behövs uppemot 80 000 nya bostäder. Vi är därför positiva till motionärernas förslag om fler bostäder i nordvästra Bromma. Däremot får inte en satsning på fler bostäder i området äventyra Bromma flygplats verksamhet.

En välfungerande, citynära flygplats är viktig för en ökad tillväxt i stockholmsregionen. Eftersom Stockholm ligger avsides i världen är goda kommunikationer därför avgörande för konkurrenskraften i den allt mer globaliserade ekonomin. Jämfört med Arlanda är Bromma en liten flygplats, men den är ändå Sveriges fjärde flygplats i antal passagerare räknat. Den har stor betydelse för

affärsflyget och för flygkapaciteten i regionen. Brommas centrala läge är en stor fördel för den typ av flyg som kräver snabba förbindelser med innerstaden.

En eventuell nedläggning av Bromma tillsammans med redan antagna tillväxtfientliga beslut som skattehöjningar, utjämningskatter, ökade avgifter, samt biltullar kommer långsamt att kväva Stockholms möjligheter att växa.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Motion (2000:55) av Cecilia Obermüller m.fl. (mp) om planering av bebyggelse m.m. i Mariehällstriangeln anses besvarad med vad som anförs i utlåtandet.

Stockholm den 25 maj 2005

På kommunstyrelsens vägnar:

ANNIKA BILLSTRÖM

Kersti Py Börjeson

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Mikael Söderlund, Kristina Alvendal och Rolf Könberg* (alla m) och *Ann-Katrin Åslund och Ulf Fridebäck* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) och (fp) i borgarrådsberedningen.

ÄRENDET

I motion 2000:55 till kommunfullmäktige av den 17 oktober 2000 föreslår Cecilia Obermüller m.fl. (mp) bland annat att staden skyndsamt påbörjar planarbete för Mariehällstriangeln i samarbete med Sundbybergs stad, bilaga.

REMISSER

Motionen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd och gatu- och fastighetsnämnden.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 17 maj 2001 att i huvudsak godkänna, överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen samt att anföra följande.

I detta sammanhang bör Sundbybergs framgångsrika omvandling av området längs Bällstaån lyftas fram. Vi vill understryka att det är önskvärt att åstadkomma motsvarande omvandling med attraktiva bostäder och strandpromenad för området på Stockholms sida av Bällstaån.

Reservation anfördes av vice ordförande *Dag Larsson* (s) till förmån för kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp) och *Dick Urban Vestbro* (v) enligt följande.

Nämnden anser att det fina läget i förhållande till befintlig och kommande högklassig kollektivtrafik talar för snar utbyggnad av området till ett tät stadsmässig "triangel" med huvudsakligen bostäder – efter samma princip som i fallet Hammarby Sjöstad, dvs. en fortsättning av de centrala delarna av Sundbyberg. Nämnden anser att ev. konflikter med snabbspårvägs-utbyggnad och bibehållna järnvägstransporter av gods till Ulvsunda Industriområde inte är av den grad att man måste vänta med utbyggnaden. Området bör i stället planeras så att centralt belägna spår i bebyggelsen kan härbärgera såväl spårvägstrafiken som några enstaka godståg per dag. För trafikens del bör ett alternativ studeras där en bred esplanad ("Mariehällsesplanaden") förläggs till ungefär samma sträckning som godsspåret idag har. I mitten av esplanaden läggs ett dubbelspår – på samma sätt som i Hammarby Sjöstad. Två hållplatser kan vara lagom för snabbspårvägen. Dubbelspåret utformas så att åtminstone ett av spåren kan bära tunga godståg. Antalet plankorsningar hålls nere och alla korsningar förses med signaler – ev. bommar i de punkter där den korsande

trafiken är stor. Denna höga säkerhetsnivå är helt motiverad bara utifrån snabbspårvägens krav, där en turtäthet i framtiden under maxtimmen kan bli en vagn/2-3 minuter (om såväl tvärbanans trafik plus en ev. Kistagrens trafik skall gå fram här). Det kan då inte vara något större problem att under lågtrafik köra 2-5 kortare godståg dagligen i denna sträckning. För säkerhets skull kan samma principer som tillämpades i Helsingborg, innan tunnelns färdigställande då tåg (betydligt fler än vad som kommer bli aktuellt genom Mariehäll) kördes i gatuspår genom centrum och växlaren gick framför med en röd flagga hållandes uppsikt och varnande folk som skulle kunna hamna i konflikt med det mycket långsamt framförda tåget.

Givetvis bör i framtiden den nya växelloksgenerationen drivas elektriskt (batterier) eller med den bästa tänkbara förbränningsmotorsteknik, sett till avgaser och buller.

”Mariehällsplanaden” kan bli huvudgatan i området (ersätter Tappvägen). Med fördel kan Annedalsvägen bli en nordvästlig förbindelse ut ur området till Ulvsundaleden. I denna gata bör i så fall Kistagrenen av snabbspårvägen gå. I korsningen mellan ”Mariehällsplanaden” och Annedalsvägen kan ett ”3-spårskors” ordnas så att man kan köra spårvagnar mot Kista från såväl Alvik – Ulvsunda som från Solna – Sundbyberg.

En kort tunnel för Bällstavägen under ”puckeln” i Mariehäll bör - som vid flera tidigare tillfällen sagts – anläggas för att minska de idag stora bullerpåfrestningarna.

Nämnden anser att det mesta av den befintliga kontors- och bostadsbebyggelsen i ”Mariehällstriangeln” mycket väl kan vara kvar. Det bör ses som en utmaning för Stadsbyggnadskontoret och senare i processen byggherrarnas konsulter att skapa en fin integrerad stadsdel med såväl bra utnyttjande av marken, tillskapande av god stadsmässighet och variation av hustyper och hushöjder, som underordnandet av bebyggelsen i förhållandet till topografin samt skapandet av trädplanterade gator, gröna rum, riktiga torgbildningar, etc.

Ytterligare ett argument för att bebygga Mariehällstriangeln är att villaföreningen i Mariehäll är positiva. Framför allt för att området kommer att förses med service som butiker, bankomat m.m.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande av den 12 april 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I en motion och en likalydande skrivelse föreslås att planering skyndsamt skall påbörjas för ”Mariehällstriangeln”, med ambitionen att förse området med en tät och stadsmässig bebyggelse med blandade verksamheter i likhet med centrala Sundbyberg.

I områdets östra delar är en sådan utveckling redan på gång. I kvarteret Baltic m.m. i väster avbröts ett planarbete pga fastighetskrisen i början av 1990-talet. Förutom problem med markföreningar m.m. avvaktar kontoret för närvarande ett definitivt beslut om det industrispår som klyver detta område på mitten.

Bakgrund

Mariehäll är en av Stockholms äldsta förstäder. Redan på 1880-talet tillkom den första bostadsbebyggelsen, genom avstyckningar från Mariehälls Gård, och decenniet efter etablerades de första fabrikena, med tillhörande arbetarbebyggelse. År 1908 fick Mariehäll ställning av municipalsamhälle inom Bromma socken och med dess inkorporering 1916 blev stadsdelen en del av Stockholms stad.

Mariehäll präglas än idag av en vildvuxen men charmig blandning av äldre industribebyggelse och en- och flerbostadshus från grundarepoken, blandat med yngre byggnader från snart sagt varje epok i stadsdelens historia. Rakt genom området i östvästlig riktning från Bällsta bro går Bällstavägen. Denna utgör gräns i söder för den sk Mariehällstriangel, som i väster avgränsas av Ulvsundavägen och i norr av Bällstaån.

Söder om Bällstavägen ligger huvuddelen av bostadsbebyggelsen och utmed vägen planeras idag över 200 nya lägenheter i kvarteret Hingsten, Minnet och Fredsfors. Norr om vägen, i Mariehällstriangeln, ligger bland annat Mariehälls Gård från 1700-talet, som nyligen skyddats i ny plan, samt en del bevarad grönska som även den fredats i plan nyligen. I övrigt domineras området av större industri- och kontorsfastigheter.

Längst i väster ligger kvarteret Baltic och Tappen, skilda åt av industrispåret till Ulvsunda. Dessa båda kvarter har länge funnits med i stadens långsiktiga bostadsplanering, som potentiellt läge för nära 1000 nya lägenheter. Ett programsamråd för området genomfördes 1991 kring ett förslag med 900 lägenheter och 55 000 kvadratmeter kontor i en relativt tät struktur. Den uppseglande fastighetskrisen i kombination med den stora osäkerheten kring Brommaflygets och industrispårets framtid, samt behov av evakueringar och marksanering gjorde dock att projektet då gick i stå.

Dagsläge

Som nämnts kommer nu över 200 nya lägenheter snart att byggas omedelbart söder om Mariehällstriangeln. I samband med dessa projekt kommer Bällstavägen att rustas och Mariehälls gård kommer genom rivning av en nedgången butikslänga att återfå sin kontakt med vägen. De stora industri- och kontorsfastigheterna representerar stora ekonomiska och delvis även kulturhistoriska värden, varför någon omfattande omvandling till bostäder för närvarande inte synes vara aktuell. Dock finns propåer från enskilda fastighetsägare i området att förädla och förtäta fastigheterna och samtidigt pröva möjligheten att tillföra ett mindre antal lägenheter. Kontoret har sagt sig se mycket positivt på en sådan utveckling mot en mer integrerad struktur.

Den stora bostadspotentialen ligger dock i kvarteret Baltic och Tappen närmast Ulvsundavägen. Mellan dess går som nämnts industrispåret till Ulvsunda, med Pripps som enda kvarvarande nyttjare. Gatu- och fastighetsnämnden beslöt nyligen att spåret ska kvarligga åtminstone fram till dess att Tranebergsbron återinvigts 2004. Ett permanentande därefter fordrar investeringar som mot bakgrund av det låga utnyttjandet visat sig svåra att finansiera. Om industrispåret ska ligga kvar förändras

också förutsättningarna drastiskt för bostadsbebyggelse i området, då stor hänsyn måste tas till buller- och säkerhetsaspekter etc.

Vad gäller tvärbanans förlängning norrut studerar kontoret för närvarande en dragning upp mot Kista, antingen som en ersättning för eller som komplement till en dragning genom Sundbyberg och Solna. Den exakta dragnigen förbi Mariehäll avgörs av en rad olika faktorer, men den mest sannolika dragnigen i Kistaalternativet är utmed Ulvsundavägen i stadsdelens västra kant.

Stadsbyggnadskontorets synpunkter

En omvandling av Mariehällstriangeln i riktning mot en tätare och mer stadsmässig struktur stämmer väl överens med såväl nämndens som kontorets tidigare intentioner för området. Både närheten till Sundbybergs innerstadslignande kärna och Mariehälls goda kommunikationsläge talar för ett högt markutnyttjande där värdefull äldre bebyggelse blandas med ny i en struktur där bostäder och arbetsplatser integreras som i den klassiska stenstadens och centrala Sundbyberg.

En sådan utveckling är, som redan nämnts, redan på gång i områdets östra del. I kvarteret Baltic m.m. i väster är läget, som framgått ovan, mera komplicerat. Innan frågan om industrispårets framtid slutgiltigt avgjorts är det svårt att dra upp ramarna för planeringen. Så snart denna fråga fått sitt avgörande är dock kontoret berett att återuppta planarbetet för att rätta ut de många frågetecken som kvarstår därutöver.

Bromma stadsdelsnämnd beslutade den 30 november 2000 att nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på motion om planering av bebyggelse m.m. i Mariehällstriangeln.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande av den 17 november 2000 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

I Stockholmsområdet råder stor brist på bostäder samtidigt med en fortsatt förväntad befolkningsökning. Cecilia Obermüller m.fl. (mp) har, i en motion den 16 oktober 2000, föreslagit att ett område i Mariehäll, den så kallade Mariehällstriangeln, planeras för bostadsbebyggelse. Området begränsas i nordost av Bällstaån, i väster av Ulvsundaleden och i söder av Bällstavägen. Förvaltningen är positiv till motionen och anser att planarbete för Mariehällstriangeln bör påbörjas snarast möjligt.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av kultur- och miljöavdelningen vid Bromma stadsdelsförvaltning.

Bakgrund

Sedan 80-talet har inriktningen varit att omvandla kvarteret Baltic, som ingår i Mariehällstriangeln, från industriområde till ett attraktivt bostadsområde. Det har setts

som en viktig tinte bara av bostadsförsörjningsskäl utan även för hela stadsdelen Mariehäll. Stadsdelen ligger avskuren från övrig bostadsbebyggelse i Stockholm med en befolkning som är för liten för att utgöra ett tillräckligt serviceunderlag. Mariehällsborna är därför, för sin service, hänvisade till Sundbybergs centrum, stormarknadsområdet på hangarplattan samt till Sundbyskolan vid galler grundskola. Mariehällstriangeln är idag ett nedslitet, låganvänt och avskilt utkantsområde, utan några större naturvärden, med problem som tjuvtippning av avfall, massor och skrotbilar samt andra illegala verksamheter.

I Stockholms stads förslag till översiktsplan, behandlat av kommunstyrelsen 23 juni 1999, är området angett som ett av stadens så kallade stadsutvecklingsområden. Det innebär att området är ett av Stockholms viktigaste utvecklingsresurser för framtida stadsbebyggelse.

Förvaltningens förslag

Bostadsbristen är stor i Stockholm varför det är mycket angeläget att bostadsbyggandet ökar kraftigt under det närmaste decenniet. Mariehällstriangeln skulle kunna ge ett större tillskott på bostäder. De senaste åren har Stockholmregionen årligen fått 20 000 nya invånare och merparten av dessa söker bostad i Stockholms stad. Det låga bostadsbyggandet i Stockholm medför negativa konsekvenser för en positiv tillväxt och riskerar att leda till att allt fler företag tvingas flytta från Stockholm för att finna arbetskraft. Huvudstrategin i Stockholms översiktsplan är att bygga staden inåt genom att återanvända redan ianspråktagen mark vilket möjliggör att Stockholms karaktär och gröstruktur bevaras. Det är därför viktigt, att på de få kvarvarande större områden som återstår för bebyggelse i Stockholm, åter bygga stad och skapa stadsvärden. Mariehällstriangeln ligger nära Sundbyberg som har en struktur som i mycket liknar innerstaden. Målet bör vara att utifrån en helhetssyn tillskapa en tät sammanhängande stadsmässig bebyggelse av samma typ som Sundbybergs centrala delar med bostäder, arbetsplatser, service, kultur och parker väl integrerade. Läget intill Sundbybergs station med pendeltåg och T-bana och den planerade nya snabbspårvägen erbjuder goda möjligheter att nyttja kollektivtrafiken. Om snabbspårvägen dras via godsspåret från Ulvsunda industriområde, kan en spårvägsstation anläggas mitt i den nybyggda området, vilket ger förutsättningar för en mycket god kollektivtrafik. Att skapa täta kärnor av bebyggelse ger större möjligheter att genomföra Agenda 21 och ett kretsloppsanpassat samhälle vilket förordas i Stockholms översiktsplan. En stadsmässig karaktär med goda kollektiva kommunikationer bidrar även till en mindre ökning av biltrafiken.

Ett problem för byggnation i norra Mariehäll är trafiken på Bällstavägen, en hårt belastad genomförtsgata, som bildar en störande barriär mellan stadsdelens nordliga och sydliga delar. Detta har lett till att upprustnings- och andra omvandlingsidéer under en lång period legat i vila, i avvaktan på att Bällstavägens problem skulle få sin lösning genom att bygga den så kallade Tritonbron över Bällstaviken för att avlasta Bällstavägen från trafik. Under den närmaste tiden planerar Gatu- och fastighetskontoret att bygga om Bällstavägen till en miljö- och säkerhetsanpassad gata.

När även problemen med bullerstörningar, markföroreningar och belastningen av godsspår till Ulvsunda löses, så öppnas möjligheterna för en storskalig utbyggnad av området. En viktig fråga för Mariehäll är även osäkerheten kring utbyggnaden av snabbspårvägen, vilket är besvärande för planeringen av området.

Med tanke på att Stockholm i det närmaste är fullbyggt, och att stora områden som är möjliga för bebyggelse är sällsynda, utgör norra Mariehäll en unik resurs med sina goda kollektivtrafiklägen. Det är därför viktigt att norra Mariehäll blir ett attraktivt bostadsområde med en sammanhållen stadsplanering som skapar stadsdelar och inte bara bostadsområden. Under efterkrigstiden har vi fått en starkt uppdelad ytterstad, med bostäder för sig, arbetsplatser för sig och service och kultur i särskilda centra. För att få en levande stadsdel både dag- och kvällstid bör området få en blandning av dessa funktioner, vilket skapar förutsättningar för möten mellan människor och möjligheter för affärer och restauranger med ett serviceutbud liknande det närbelägna Sundbyberg och Stockholms innerstad. Bromma stadsdelsförvaltning ställer sig positiv till motionen och anser att planarbete för Mariehällstriangeln bör påbörjas snarast möjligt.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 12 december 2000 att överlämna och åberopa kontorets utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Ann-Marie Strömberg* och *Hamid Mosavi-Porasl* (båda v) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden ser positivt på möjligheterna att tillskapa nya bostäder i den så kallade Mariehällstriangeln.

Kvarteret Baltic har länge varit aktuell för nybyggnation. Markföroreningar och ett gammalt industrispår har försinkat projektet. Under tiden förfaller området och kostnaderna för sanering av marken lär inte bli lägre med tiden. Det är nu hög tid att påbörja planarbetet för kvarteret Baltic så att arbetet med de nya bostäderna kan komma igång.

Mariehäll är en blandning av bostadsområde och arbetsplatsområde som är en del av områdets charm. Flyttning av de befintliga industrierna och övriga arbetsplatserna skulle sannolikt åsamka staden både svårigheter att finna ersättningslokalisering och dessutom avsevärda evakueringskostnader.

I den mån ytterligare bostadsbyggnation utöver den i kvarteret Baltic kan ske måste hänsyn tas till den nuvarande bebyggelsen och också till att Mariehäll är underförsörjt med både grönområden och kollektivtrafik, vilket också måste beaktas i det fortsatta planarbetet. Gatu- och fastighetsnämnden tar inte idag ställning till vilken dragning snabbspårväg Nord skall ha, men konstaterar att en dragning genom Mariehäll förvisso vore en fördel för Mariehäll.

Då nyproduktionen av bostäder de senaste åren har dominerats av bostadsrätter byggda av privata byggherrar, skall markanvisning för nybyggnation i Mariehäll i

första hand erbjudas de kommunala och kooperativa byggherrarna för byggnation med hyresrätter och kooperativa hyresrätter. Markupplåtelse skall ske med tomträtt.

Reservation anfördes av *Per Bolund* och *Viviann Gunnarsson* (båda mp) enligt följande.

Bebyggelse i Mariehällstriangeln kan ge ett värdefullt tillskott av bostäder till Stockholm som har en stor bostadsbrist. En bebyggelse med stadsmässig miljö i enlighet med motionen kan genomföras utan att bebygga den tidigare oexploaterade grönområden i området. Grönområden bör istället omvandlas till parkområden.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande av den 19 november 2000 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Kontoret konstaterar att för den västra delen av norra Mariehäll är en utbyggnad enligt motionens förslag- det vill säga en stadsmässig bebyggelse som liknar Sundbybergs centrala delar- ett intressant alternativ som kan prövas när planeringen om något år kommer igång. För den östra delen skulle en omvandling kräva stora ingrepp i grönområden och omfattande rivningar av värdefulla kontors- och industrifastigheter. Dessa uppoffringar gör förslaget enligt kontorets mening svårare att genomföra.

Kontorets synpunkter

För den västra delen av Mariehällstriangeln kommer om några år ett nytt bostadsområde utbyggas i kvarteret Baltic och Tappen om markföreningarna kan bemästras. Planeringen bör inledas om någor år. Enligt kontorets mening är detta område inte ännu moget för exploatering med hänsyn till buller, markföreningar, oklarheten och godsspåret m.m. Erforderliga evakueringar m.m. tar också lång tid. I planeringen bör detta områdes utformning prövas förutsättningslöst. En utbyggnad enligt motionens principer är ett intressant alternativ.

Den östra delen är som framgår av bilagd karta ett område som är mycket svårt att förändra. Det är till större delen bebyggt med tung kontors- och industribbyggelse, ofta mycket värdefull. Som exempel kan nämnas att fastigheten Vandenbergh 9 har ett taxeringsvärde på 102,6 Mkr. Enigheten 25-26 har ett taxeringsvärde på 42 Mkr och Linaberg 19 har 32,3 Mkr. Det ger en antydning om storleksordningen av de exploateringsförluster som en inlösen för rivning eller ombyggnad skulle medföra. Dessutom finns ett antal mindre flerbostadshus utspridda i området.

För närvarande inriktas planeringen på att säkra grönområdena i det mycket parkfattiga Mariehäll. I kvarteret Enigheten, Alphydda och Mariehälls Gård utläggs ny park- och naturmark. För någon enstaka äldre industrifastighet övervägs för närvarande om- och nybyggnad för bostäder.

En omvandling av området enligt motionens förslag skulle rimligen behöva ta i anspråk grönområden, däribland de som för närvarande läggs ut som park och skulle också innebära utomordentligt kostsamma rivningar av industribebyggelse.

Frågorna skulle eljest väl kunna diskuteras. Det är spännande att föreställa sig en tät, skiftande bostadsbebyggelse längs områdets gator. Kontoret anser dock att uppföringarna vad gäller miljö och ekonomi rimligen gör en sådan förvandling svår att genomföra.

Frågan om industrispårets nedläggning föreläggs nämnden för ställningstagande samtidigt med detta ärende. Den framstår enligt kontorets uppfattning som oundviklig på sikt. Den kan också komma att ske mycket snart, eftersom hittills ingen velat ta på sig de betydande kostnader som krävs för att trafiken ska kunna fortsätta. För närvarande är Pripps den enda kvarstående nyttjaren.

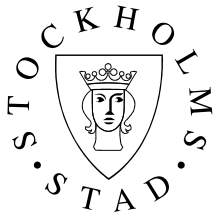
Kontoret anser vidare att läget för koloniområdet längs Ulvsundavägen inte motsvarar de krav på ren och lugn miljö som denna verksamhet ställer och har inledningsvis tagit upp diskussioner med föreningen om evakuering/nedläggning, detta inte minst för att den mark kolonierna ianspråktar representerar på sikt stora ekonomiska värden.

För tvärspårvägen är två dragningar aktuella, det vill säga dels det huvudalternativ som visas i systemprojekteringsförslaget via Karlsbodavägen- Sundbybergs centrum och dels det av Stockholm förordade alternativet från Karlsbodavägen mot Kista varvid spårvägen måste passera väster om norra Mariehäll längs Ulvsundavägen.

En dragning genom Mariehäll skulle i det förra fallet vara en försenande omväg, som inte motiveras av bebyggelsen i kvarteret. Omvägen vore olycklig eftersom avsikten med spårvägen är att skapa en snabb tvärförbindelse. Det var huvudskälet för att man prioriterade en genare dragning genom Sundbyberg. Om banan istället ska ledas mot Kista förefaller en draning mot väster genom kvarteret Baltic upp på västeråsbanan mycket svårlöst. Spårvägen skulle också vara en belastning och en barriär för bostadsområdet Baltic. Några slutliga beslut om den framtida dragningen av spårvägen finns dock ännu ej.

Kontoret anser således sammanfattningsvis att en omvandling av områdets östra del enligt motionens förslag är svår att genomföra, medan det är ett alternativ att planera Balticområdet enligt motionens förslag. Det får prövas när planeringen av detta område om något år kommer igång.

I övrigt hänvisas till i akten befintliga dokument.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2000:55

2000:55

Motion av Cecilia Obermüller m.fl. (mp) om planering av bebyggelse m.m. i ”Mariehällstriangeln”

Stockholms län ökar med 20 000 invånare per år. I Stockholmsområdet råder därför stor bostadsbrist och befolkningsökningen förväntas fortsätta. Den ekonomiska tillväxten är koncentrerad till ett fåtal regioner i landet.

Miljöpartiet kräver dock en allsidig utveckling av hela landet. Glesbygden och mindre städer ska också leva och utvecklas. Men faktum kvarstår, storstadsregionerna växer. Det tar också lång tid att minska inflyttningen och de som föds i staden ska också kunna bo här. Vi har också inflyttning från andra länder. Trycket på byggandet är därför stort och efterfrågan på fler och olika boendetyper är stort. Planeringen och framförhållning bör förbättras.

Innerstaden är i princip färdigbyggd med undantag av ett fåtal områden där det finns möjlighet att tillskapa bostäder. Därför måste man försöka finna lägen utanför stadskärnan som också är attraktiva. Nya bostäder bör placeras så att reseavstånden till arbetsplatser och service blir så små som möjligt. Det är också viktigt att bebyggelsen kommer till i lägen där det finns bra – helst spårbunden -kollektivtrafik, eller där det planeras snabba, turtäta och bekväma förbindelser i en snar framtid. Bästa lägena blir därför i de halvcentrala områdena närmast innerstaden. Här finns också ett flertal områden av impedimentkaraktär, d.v.s. ytor som tidigare använts till verksamheter som inte längre existerar, eller är av alldeles för lågvärdig karaktär i förhållande till de fina lägena i regionen. Det är viktigt att understryka att grönytor ej får tas i anspråk till bebyggelse.

Ett område som snarast skulle kunna byggas ut är det vi kallar ”Mariehällstriangeln”, i Bromma. Det är ett område som begränsas i nordost av Bällstaån (Sundbybergs stadsgräns), i väster av Ulvsundaleden och Solvalla och i söder av Bällstavägen.

Detta område lämpar sig väl för en tät bostadsbebyggelse av samma stadsmässiga karaktär och skala som det angränsande Sundbyberg. Områdets närhet till Sundbybergs och Solnas utbud av service och arbetsplatser är också en stor fördel då många kan nå sina mål till fots eller med cykel.

Att bygga tätt är dels viktigt för att ge underlag till en bra och mångfacetterad lokal service och dels för att ge bästa förutsättningar för att få till stånd en kvalitativt högklassig kollektivtrafik. Redan idag finns både T-bana och pendeltåg i relativ närhet från ”Mariehällstriangeln”. Vidare är snabbspårvägen planerad att passera genom Ulvsunda – Mariehäll. Många skäl – icke minst den över förväntan stora tillströmningen av resenärer på nyligen öppnade sträckor av ”Tvärbanan” – talar för en snar fortsatt utbyggnad av denna snabbspårväg från Alvik via Ulvsunda och Sundbyberg till Solna. En utbyggnad redan nu, av ”Mariehällstriangeln”, ger ytterligare ett starkt argument för en tidigare start av denna spårvägsutbyggnad än vad man nu planerar.

Vi vill dock understryka vikten av att välja det ursprungliga utbyggnadsalternativet – d.v.s. det där spårvägen använder sig av det gamla godsspårutrymmet från Ulvsunda industriområde via Mariehäll fram till Sundbybergs station. Senare föreslagna alternativ med en mer östligare dragning kommer att ge alldeles för långa gångavstånd till ”Mariehällstriangeln”, vilket gör att värdet av att bygga just här minskar drastiskt.

Trycket på innerstaden visar att många vill bo i en stadsmässig miljö med slutna kvarter, torg, parker och gator med blandade verksamheter, alltså inte bara bostäder. Detta plus att vi vill hushålla med marken och att erbjuda så många människor som möjligt att få bo i detta mycket fina läge, gör att vi vill att området får samma täthet och liknande karaktär som det intilliggande centrala delarna av Sundbybergs stad.

Stadsmässigheten ska inväga hänsynstaganden såväl för klimatologiska som för boendekvalitets aspekter.

Byggandet ska följa stadens program för ekologiskt byggande. Det är önskvärt att området blir en parallell till Hammarby Sjöstad med högt satta miljömål.

Kolonistugeområdet ska bevaras.

Då byggnation sker vid Bällstaån måste stor hänsyn tas till strandvegetationen och åns vattenkvalitet. Arbetet bör ske i samråd med Bällstagruppern (d.v.s. Järfälla, Stockholm, Sundbyberg och Solna kommuner samt Länsstyrelsen).

Målet måste vara att förbättra vattenkvalitén i vattendraget och att det ska kunna gå att bada i både ån och dess utlopp i Bällstaviken och Ulvsundasjön. Stor hänsyn skall tas till existerande djur och växtliv kring ån och biologiska spridningsvägar. Ett hänsynstagande som också ger fördelar i en vacker stadsbild samt tillför kvalitéer till boendet.

Med hänvisning till ovanstående föreslås att fullmäktige beslutar att

1. tillse att skyndsamt påbörja planarbete för ”Mariehällstriangeln”
2. planeringen sker i samarbete med Bällstagruppern för att garantera att vattenkvalitet samt biologiska värden förbättras i och kring ån
3. staden tillsammans med landstinget skyndsamt skapar finansiella och planmässiga förutsättningar för utbyggnad av ”Snabbspårväg nord”
4. tillse att det ursprungliga alternativet för snabbspårvägens sträckning, mellan Ulvsunda och Sundbybergs station, genom Mariehäll används
5. oavsett andra omständigheter tillse att godspårsreservatet behålls
6. planeringen utförs i samarbete med Sundbybergs stad så att en enhetlig och bra miljö kan skapas kring Bällstaån
7. området förses med en tät och stadsmässig bebyggelse med blandade verksamheter och att området planmässigt skall ses som en fortsättning av Sundbybergs centrala delar.

Stockholm den 16 oktober 2000

Cecilia Obermüller

Christer Öhgren

Viviann Gunnarsson

Emil Marczak

Sabina Bossi

Eivor Karlsson