

# BALTIC I MARIEHÄLL

Inbjuden arkitekttävling  
Juryns utlåtande



Stockholms stad genom  
Gatu-och Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret  
i samverkan med Svenska Bostäder  
2003

Stockholms stad, genom Gatu- och Fastighetskontoret och Stadsbyggnadskontoret, i samverkan med Svenska Bostäder inbjöd i maj 2003 följande arkitektföretag till en arkitekttävling om Balticområdet i Mariefältet:

1. **Brunnberg & Forshed Arkitektkontor AB**, Stockholm (I förväg utvalda, deltog i tidigare planarbete)
2. **Erskine Tovatt Arkitektkontor AB**, Stockholm (Johannes Tovatt, Geoffrey William Denton, Kristina Winberg Henschen) + **Ossi Aalto**, Tyskland, landskap
3. **White arkitekter** (Elisabeth Melin, Owe Swanson, Thomas Rudin)
4. **West8** (Aadrian Geuze), Holland + **Thorbjörn Andersson**, SWECO FFNS, landskap
5. **Arkitekturkompaniet**, Göteborg (Pietro Raffone, Bibbi Olsson, Mikael Andersson) + **Landskapsgruppen**, landskap
6. **General Architecture**, Stockholm (Josef Eder, John Billberg) + **Olofgörs & Peterson**, landskap
7. **A1 Arkitekter AB**, Stockholm (Anna Karin Edblom, Ola Andersson) + landskapsarkitekt **Rainer Stange**, **Snöhetta AS**, landskap

Tävlingen har genomförts som en formgivningstävling i enlighet med LOU, och föregicks av ett öppet kvalificeringsförfarande för val av tävlingsdeltagare.

### **INLÄMNAD TÄVLINGSFÖRSLAG**

Inom utsatt tid, senast 2003-08-29, inlämnades sju tävlingsförslag:

- **7KAMP**
- **Bonanza**
- **BÄLLSTA TIGERS**
- **FORE**
- **main street**
- **Norra Mariefältet**
- **TILL BERGETS LOV**

### **JURY**

Tävlingsförslagen har bedömts av en jury bestående av:

- **Per Kallstenius** stadsarkitekt, SAR/MSA, Stockholms stadsbyggnadskontor
- **Karin Månsson** planarkitekt, SAR/MSA, Stockholms stadsbyggnadskontor
- **Tomas Victorin** projektledare, arkitekt, Stockholms gatu- och fastighetskontor
- **Helena Djurstedt** landskapsarkitekt, LAR/MSA, Stockholms gatu- och fastighetskontor
- **Charlotte Axelsson** vd Svenska Bostäder AB
- **Jan Enfors** arkitekt SAR/MSA utsedd av Sveriges Arkitekter
- **Stefan Nilsson** arkitekt LAR/MSA utsedd av Sveriges Arkitekter

**Thomas Nordberg**, ark SAR/MSA, Sveriges Arkitekters tävlingservice, har varit juryns sekreterare.

Juryen har under bedömningstiden haft fyra möten.

Granskning av trafiklösningar för utvalda förslag har utförts av SWECO VBB AB.

Ekonomisk granskning av utvalda förslag har utförts av Svenska Bostäder.

Företrädare för Sundbybergs kommuns stadsbyggnadskontor har givits möjlighet att kommentera förslagen.

## **TÄVLINGSUPPGIFTEN OCH DESS FÖRUTSÄTTNINGAR**

Tävlingsuppgiften och dess förutsättningar beskrivs ingående i tävlingsprogrammet. En sammanfattning följer nedan:

### **Förutsättningar**

Tävlingsområdet ligger i nordvästra Mariehäll, på gränsen mot Sundbyberg. Det kallas i tävlingsprogrammet för Baltic eller Balticområdet, men omfattar ytterligare några små kvarter. Området avgränsas av Bällstavägen i söder, Ulvsundavägen och Solvalla travbana i väster, Bällstaån i norr och Tappvägen i öster. Det omfattar kvarteren Baltic (exklusive Baltic 8), Bällstaån, Tappen och Fålen. Ytan är ca 20 ha. Marken ägs av Stockholms stad.

Baltic har goda vägförbindelser och nära (1,5 km) till Sundbybergs centrum, där det finns pendeltåg och tunnelbana.

Balticområdet är ett gammalt industriområde och är delvis förorenat av tidigare industriverksamheter. Huvuddelen av marken utgörs idag av en avriven grusyta som är utarrenderad och används för kross, kompostering, jordåtervinning m m. I norra delen av tävlingsområdet, vid Bällstaån, finns bilskrotning och skrotupplag. Föroreningarna innebär bl a att en relativt hög exploatering behövs för att kunna täcka saneringskostnaderna.

Mitt i tävlingsområdet ligger ett stycke naturmark, en ekbacke, som skall bevaras.

Koloniområdet Solvalla koloniförening med drygt 40 stugor ligger i ett mycket bullerstört läge intill Ulvsundavägen. Ett huvudalternativ för staden är att området avvecklas och att kolonisterna erbjuds fullgod ersättning. De tävlande är dock fria i sin bedömning av områdets eventuella bestånd.

Bällstaån är en viktig förutsättning för utemiljön i Baltic. Den berömda Marabouparken ligger nära ån och kommer förhoppningsvis i framtiden att ges en bättre kontakt med ån och ett planerat gångstråk längs denna.

I södra delen av området, mot Bällstavägen ligger Mariehälls fotbollsplan. De tävlande är fria i sin bedömning av om bollplanen skall bevaras eller inte.

På fastigheten Baltic 8 finns ett modernt industri- och kontorshus som inte ingår i tävlingsområdet. Byggnaden och verksamheten skall vara kvar.

Den direkta infarten till området från Ulvsundavägen och Bällstavägen via Travarvägen-Södra travkopplet skall behållas. Någon ny utfart mot Bällstavägen är inte lämplig, utan trafikmatningen till tävlingsområdet bör ske via Tappvägen, Kranvägen och Annedalsvägen.

Parkeringen bör dimensioneras efter parkeringstalet 1,0 bilplats per lägenhet. För kontor gäller 12 – 18 bilplatser per 1000 kvm ljus BTA. Enbart ytparkering räcker ej.

Diagonalt över tävlingsområdet går ett industrispår. Spåret skall enligt avtal trafikeras till och med år 2004 och sedan läggas ned.

I nordost finns två broar över ån, dels en järnvägsbro som avses rivas, dels en vägbro mot Sundbyberg.

Området är omgivet av bullrande vägar, järnväg och flyg:

Ulvsundavägen: Ca 44.000 trafikrörelser/dygn.

Bällstavägen: Ca 20.000 trafikrörelser/dygn. Bällstavägen utgör idag en påtaglig barriär mellan norra och södra Mariehäll. Vägen skall enligt beslut i Gat- och fastighetsnämnden under 2003 byggas om till skiljögata.

Tappvägen: Drygt 4000 trafikrörelser/dygn

Västeråsbanan (fjärrtåg och pendeltåg): Bullernivån överstiger 70 dB(A). Primärled för transport med farligt gods. Banan kan komma att breddas från två till fyra spår.

Bromma flygplats: Bullergränsen 55 dB(A) tangerar Baltic i det sydvästra hörnet. På grund av närheten till flygplatsen gäller höjdstrektioner inom hela tävlingsområdet. Byggnader får inte byggas högre än + 59,4 m över stadens nollplan (totalhöjd).

Tvärbanans (snabbspårväg) förlängning från Alvik till Kista planeras passera Baltic omedelbart väster om Ulvsundavägen. SL planerar en omstigningsstation mellan pendeltåg och tvärbana norr om Solvalla travbana. (Exakta hållplatslägen för tvärbanan är ej bestämda. När programmet skrevs bedömdes det som mindre troligt att det skulle bli en hållplats mitt emot Baltic vid Solvallas entré. Vid den fortsatta planeringen av Baltic bör dock en sådan placering studeras.) Också tvärbanans gren mot Sundbyberg och Solna via Karlsbodavägen/Bällsta Bro bidrar till en förbättrad kollektivtrafik för Baltic. Även om det ännu saknas definitiva beslut om tvärbanan skall den ses som en förutsättning för tävlingen.

### ***Tävlingsuppgiften***

Uppgiften är att ge förslag till hur ett attraktivt bostads- och arbetsområde, med egen karaktär och en medveten landskapsgestaltning, kan skapas på gammal industrimark i ett halvcentralt läge. Bebyggelsen skall utformas för att vara kostnadseffektiv och långsiktigt hållbar och medge ett rationellt byggande. Viktigast är dock att forma ett område som är attraktivt att bo i och bostäder med goda bostadskvaliteter och god handikapptillgänglighet.

Förslaget skall visa hur tävlingsområdet kan kopplas till omgivningen, främst till övriga delar av Mariehäll och till Sundbyberg, liksom hur grönstrukturen i tävlingsområdet kan kopplas ihop med grönytor och gångstråk utanför området i en sammanhängande struktur.

Park- och grönmiljön måste vara hållbar och robust och ha låga skötselkostnader.

Området bedöms rymma upp mot 1000 lägenheter och 1000 arbetsplatser (=20-30.000 kvm BTA) i kontor och andra ickestörande verksamheter, som skall kunna byggas ut i etapper, rymma olika projektstorlekar och upplåtelseformer och delas upp på flera olika byggherrar. Det ingår i tävlingsuppgiften att föreslå lämpligt antal lägenheter, att analysera var och i vilken utsträckning det är lämpligt med arbetsplatser samt att ge förslag till etappindelning. Tävlingsförslaget skall också visa lämplig plats för en skola, där kanske hälften av eleverna kommer från övriga Mariehäll.

## **JURYNS BEDÖMNING**

Juryns bedömning av tävlingsförslagen har utgått från de kriterier som formulerades i tävlingsprogrammet:

- Förslagets bärande idé
- Stadsbyggnadsmässiga kvaliteter (inkl landskapsgestaltning, stads- och landskapsrumsliga kvaliteter)
- Potential till att skapa attraktivitet
- Arkitektoniska kvaliteter
- Bostäder och bostadskvaliteter
- Buller, markföroreningar, risk
- Genomförbarhet/Ekonomisk realism
- Utvecklingsbarhet

### ***Juryns bedömning av tävlingsresultatet***

Tävlingsresultatet visar det framtida Balticområdet som ett bostadsområde i ett nytt regionalt sammanhang, med länkar till såväl Stockholms nordvästra ytterstad som till stadskärnan i Sundbyberg. I tävlingsuppgiften har också legat att skapa länkar och stadsmässigt sammanhang till det äldre Mariehäll. Sett mot det behov av ökat bostadsbyggande som finns i Stockholm visar tävlingsförslagen Baltics framtida möjligheter för i första hand bostäder, men på sikt med en utvidgad andel av lokaler. Trots att området har förhållandevis låga utgångskvaliteter har tävlingen visat att där finns en stor potential för att åstadkomma en attraktiv stadsmiljö. På längre sikt bedöms områdets läge kunna bli en stor fördel med en unik direktkontakt med två tvärbanelinjer och till den urbanisation som kan följa längs den norra tvärbanelinjen.

Tävlingens resultat har givit intressanta och för uppgiften berikande svar på frågor om bl a helhetsstruktur, delområden och etappvis utbyggnad. Genom tävlingsförslagen belyses också skillnaderna mellan vad som kan vara en attraktiv bostadsmiljö i området på kortare respektive på längre sikt. Vid bedömningen av förslagen har juryn i sina diskussioner vägt för- och nackdelar med sådan attraktivitet som utgår från bostadsmarknadens idag kända premisser och den möjlighet som kan ligga i ett kommande tätare urbant nätverk med ett högre utnyttjande. Det vinnande förslaget och de två hedersomnämningarna har visat olika strukturella och stadsmiljömässiga grepp med vilka attraktiva stadsmiljöer kan skapas och representerar tillsammans en väsentlig kunskapsbas för det fortsatta programarbetet.

### ***Juryns generella slutsatser***

Syftet med att arrangera en arkitekttävling var att få Balticområdets utvecklingsmöjligheter analyserade och mångsidigt belysta, som underlag för det kommande arbetet med ett områdesprogram.

Genom att ta del av och sätta sig in i de tävlandes förslag har juryns syn på Baltics möjligheter vidgats och utvecklats. Juryn har funderat mycket på vad som kan göra Baltic attraktivt att flytta till. Successivt har en bild tonat fram av hur det som idag är ett ödsligt grusområde i Stockholms utkant kan bli en del av ett nytt urbant sammanhang, en tät stadsbygd utgående både från den nordvästra ytterstaden, den nya tvärbanan och centrala Sundbyberg. Om vi inte hade sett denna potential hade det varit mer naturligt att välja en låg radhusbebyggelse, men nu vill vi se ett större grepp, ett rejält urbant uttryck som vänder sig utåt och blir tydligt också i den större stadsbygden.

Avgörande för juryn vid bedömningen av tävlingsförslagen blev tre ställningstaganden:

- Bedömningen att Balticområdet genom den planerade tvärbanan och genom närheten till centrala Sundbyberg kommer att få förutsättningar för en urban karaktär, och därmed en hög exploatering.
- Bedömningen att Balticområdet måste profileras med ett tydligt grepp och en större tydlig form.

- Vikten av att Baltic blir en attraktiv bostadsmiljö, dit människor väljer att flytta.

Juryn vill betona att en spännande och högkvalitativ byggnadsgestaltning och en omsorgsfull utformning av de offentliga rummen är en förutsättning för att ett högt exploaterat område skall bli attraktivt.

I bedömningsarbetet har juryn kommit fram till ett antal ställningstaganden som bör utgöra grunden för det fortsatta program- och detaljplanarbetet:

### **1. Baltics framtida roll i den större stadsbygden**

Mariehäll kommer i en framtid att ingå i stadens och regionens utvidgade kärna. Redan idag märks ett ökat exploateringsstryck för bostäder som utgår från Sundbybergs centrum. När Baltic bebyggs kommer det att förvandlas från ödlig utkant i Stockholm till en integrerad del av en tät stadsbygd. Baltic kommer kring 2010 att ligga mellan två tvärbanor. Tvärbanan bedöms komma att få en stor roll som urbaniserande och attraktivitetshöjande faktor, vilket möjliggör en hög bostadsexploatering och på sikt också arbetsplatser. Den påbörjade planeringen av tvärbanorna mot Kista respektive Sundbyberg/Solna har visat att det nu är nödvändigt för kommunerna att planera tillsammans över gränserna, och att det i de gamla gränstrakterna finns stora outnyttjade potentialer. Baltic kan bli ett pionjärområde i denna utveckling. En tvärbanehallplats vid Solvallas entré omedelbart väster om Baltic skulle ytterligare öka Baltics attraktivitet och konsekvenserna av de olika alternativa hållplatslägena bör studeras vidare.

### **2. Samband, förankring, koppling med omgivningen**

I uppgiften ligger att skapa en meningsfull anknytning till södra Mariehäll och forma en sammanhängande helhet. Sambandet med den befintliga bostadsbebyggelsen i södra Mariehäll, med Mariehällskyrkan och den gröna platsen framför kyrkan är väsentlig (se vidare nedan).

Det fysiska sambandet med Sundbyberg är redan tydligt men bör stärkas ytterligare, dels i norr där Baltic gränsar direkt till Sundbyberg och det finns möjlighet till en grön koppling mellan en å-park i Baltic, strandpromenader på ömse sidor om Bällstaån och en utvidgad Maraboupark, (se vidare nedan), dels genom förbättrade möjligheter till gång- och cykelförbindelser genom bostads- och arbetsområdet öster om Baltic.

### **3. Fronter mot omgivningen**

De visuella fronterna mot Ulvsundavägen, Bällstavägen och Bällstaån/järnvägen/Sundbyberg blir viktiga för hur Baltic uppfattas utifrån. Baltic bör i största möjliga mån vara öppet och integrerat med omgivningen, både funktionellt och visuellt, och inte bli en isolerad enklav med höga murar.

### **4. Planstruktur, tyngdpunkt, koppling till tvärbanehallplatsen**

Baltic bör ges en stark och kraftfull form, som gör området tydligt både i sitt nuvarande och kommande sammanhang. Det kvarvarande koloniområdets gröna zon utmed Ulvsundavägen bör mötas av en distinkt kvartersbildning med öppning till flera stråk och riktningar in i området. Tätheten i planmönstret bör bibehållas i zonen mot ån och runt det centrala parkrummet och fastigheten Baltic 8. Centralt i området markeras en tvärxel med gång- och cykelförbindelser till en tvärbanehallplats på andra sidan Ulvsundavägen. Gång- och cykelförbindelsen till den andra tvärbanelinjen genom Sundbyberg bör också studeras.

### **5. Utnyttjande/exploatering**

Juryn förespråkar ett högt utnyttjande i Baltic och bedömer att den "urbanitetshöjning" som tvärbanan medför, samt närheten till Sundbybergs centrum, skall göra det attraktivt att bosätta sig i ett högt exploaterat Baltic. Tävlingsförslagen visar att det kan vara möjligt att öka de 1000 lägenheter som var utgångspunkten i tävlingen med 300-400 lägenheter. Området skall kunna byggas ut under längre tid.

### **6. Det offentliga rummet, skola och service**

Det offentliga rummet i Baltic kommer att höra lika mycket till övriga Mariehällsbor som till invånarna i Baltic. Områdets givna naturförutsättningar - eckbacken, Bällstaån och koloniområdet - skall utnyttjas och utvecklas som stomme i det offentliga rummet, tillsammans med den nya skolan och gång/cykelstråk mot ån och tvärbanan. Det är angeläget att man kan välja mellan alternativa stråk, t ex parkväg på dagen och trygg bostadsgata på kvällen. Trygghet och

orienterbarhet är viktiga. Gatusektioner bör utformas omsorgsfullt med materialvariationer, trädplantering och belysning. Förutsättningar för livsmedelsbutiker och ett torg i traditionell mening saknas, men någon form av öppen plats/mötesplats bör eftersträvas, dit tillkommande service och butiker på sikt kan förläggas. Sambanden med skolan är därvid viktiga. Sambandet med den befintliga bostadsbebyggelsen i södra Mariehäll bör utgå från Mariehällskyrkan och den gröna platsen framför kyrkan och koppla den till sekvensen av offentliga rum i Baltic.

## 7. Trafik

Balticområdet nås från Travarkopplet och Tappvägen. Ytterligare infarter från Bällstavägen är trafiktekniskt olämpliga. Utformningen av trafikplatsen Ulvsundavägen/Bällstavägen och dess anslutning till Baltic bör vidareutvecklas för att ge en bättre in- och utfart till Baltic. Eventuellt går det att lägga in en direktavfart från Ulvsundavägens norrgående vägbana till Bällstavägen när industrispåret läggs ner. Internt i området bör trafiken differentieras mellan gator med god genomströmning och lugnare angöringsgator där fotgängare har företräde. Möjlighet till busstrafik inom Balticområdet bör studeras.

Vid en expertgranskning av tävlingsförslagets trafiklösningar konstaterades att endast förslaget **7KAMP** har en genomarbetad och godtagbar trafiklösning.

## 8. Parkering

Hur parkeringen löses kan vara avgörande för områdets ekonomi. Garage under hus och gårdar är en dyr lösning. Vid hög exploatering är det dock nödvändigt att en stor del av parkeringen placeras i garage under hus och gårdar, då stora markparkeringar annars riskerar att ta värdefull mark i anspråk och bryta planmönstret. Faktorer som närhet, trygghet m m måste studeras noga. Inget av tävlingsförslagen presenterar någon riktigt bra parkeringslösning.

## 9. Arkitektoniska kvaliteter

Tävlingsuppgiften är i första hand en stadsbyggnadsuppgift, vilket speglas i de relativt summariska redovisningarna av byggnadernas yttre. Tävlingsförslagen koncentrerar sig på kvartersmått, byggnadernas och gaturummens skala och relationen mellan bostadskvarteren och det offentliga rummet. Det vinnande förslaget **7KAMP** visar i skisser och modell hur en livfull och intressant byggnadsgestaltning kan göra en hög exploatering attraktiv. En av de viktiga uppgifterna i programskedet blir att tydliggöra en övergripande arkitektonisk idé för området, med helhetsupplevelse, detaljupplevelse, byggnadsvariationer, materialval osv.

## 10. Bostäder/bostadskvaliteter/rationella bostäder

Bostadskvaliteter som efterlystes i tävlingsprogrammet var t ex goda yteffektiva planlösningar, vackra fönster, skyddade uteplatser, inbjudande entréer, handikapptillgänglighet, trivsel, fysiska åtgärder för ökad trygghet, lek-, motions- och rekreativsmöjligheter i anslutning till bostaden.

Förslagen visar att en exploatering i kv Baltic med 900-1200 lägenheter ger goda möjligheter att åstadkomma en rationell bostadsproduktion i förening med goda bostadskvaliteter och en tät och varierad stadsmiljö. Erfarenheterna från andra områden i Stockholm pekar på betydelsen av att inom varje utbyggnadsenhet skapa högkvalitativa trapphusenheter med bostadslösningar som kan upprepas till serier, inom en i övrigt varierad planstruktur. Trapphusenhetens storlek, förmågan att variera i höjd, bära en hissinstallation och ge ytsnåla goda lägenhetslösningar är avgörande för att en tät stadsmiljö med en mänsklig skala skall kunna nås.

Av de tävlande har framför allt **Norra Mariehäll** arbetat kreativt med grundmoduler som kan sättas samman till olika hustyper och som lämpar sig för prefabricering. Juryn ser gärna att de byggherrar som får markanvisningar i området arbetar aktivt för ett rationellt byggande för att på det viset hålla kostnader och hyror nere.

## 11. Koloniområdet

Juryn har under arbetets gång kommit fram till att koloniområdet om möjligt bör bevaras. Det skulle utgöra ett positivt tillskott till ett nytt bostadsområde. Koloniområdets grönska har en detaljeringsgrad, blomprakt och skötselnivå som en allmän park inte kan ge. En bullerskärm utmed Ulvsundavägen kan förbättra ljudmiljön. Övriga miljökrav och krav på skydd mot olyckor med farligt gods på Ulvsundavägen kan dock försvåra möjligheten att detaljpanelägga kolonistugor i detta läge.

## 12. Området kring Bällstaån

Den smala vassbevuxna Bällstaån har i många av tävlingsförslagen breddats till en större vattenspegel. Området kring ån har förädlats till park av olika karaktär, t ex engelsk park, kaj, hamnbassäng eller vasslandskap för fågellivet. De flesta har också utnyttjat marken mellan ån och järnvägen, trots att den inte ingick i tävlingsområdet och delvis ligger i Sundbyberg. Det förslag som visar på den för allmänheten bästa lösningen längs Bällstaån bedöms vara **BÄLLSTA TIGERS**.

Vid kontakter med Sundbyberg har det kommit fram idéer om en grön koppling över kommungränsen. När industrispåret läggs ner kan Marabouparken utökas västerut över det som idag är industrimark och knyts ihop med Baltics å-park, som även med en relativt anspråklös utformning kan komplettera och harmoniera med Marabouparken och strandpromenaderna på ömse sidor om ån. Området bör studeras vidare i samarbete med Sundbyberg. Om det visar sig ekonomiskt realistiskt att bebygga marken närmast söder om ån blir det ännu viktigare att möjligheterna till grönytor norr om ån tas till vara.

## 13. Baltic 8

Verksamheten i den befintliga kontors- och industribyggnaden i Baltic 8 måste begränsas till ickestörande verksamhet om bostäder skall kunna byggas i närheten. Det innebär bl a restriktioner för fläktbuller och utsläpp av lösningsmedel. Den idag branta bergskärningen i fastighetsgränsen skulle kunna motbyggas för att ge en mjukare övergång mot naturmarken. Några tävlingsförslag visar möjlighet till ytterligare verksamhetsbyggnader öster om befintlig byggnad när industrispåret läggs ner. Alternativt kan här dras en gen gång- och cykelförbindelse mot Sundbyberg.

## 14. Buller, markföroreningar och risk

En bullerskärm, som skyddar koloniområdet och nytt bostadsområde, bör byggas utmed Ulvsundavägen. Juryn bedömer det i dagens konjunkurläge inte som realistiskt att räkna med kontorsbebyggelse utmed vägen som bullerskydd. Faktorerna buller, markföroreningar och risk har beaktats i vissa tävlingsförslag, t ex **FORE** som täcker den förorenade marken med betongdäck, men inga helt övertygande lösningar presenteras. I programskedet kommer en Miljökonsekvensbeskrivning att utföras som kommer att ge tydligare förutsättningar för bebyggelsen.

## 15. Genomförbarhet/Ekonomisk realism

I den ekonomiska expertutvärdering som gjorts av fyra av förslagen bedöms hög exploateringsgrad, stort antal lägenheter, rationellt byggande, punkthus, ytsnåla lägenheter, utnyttjande av befintliga vägar, hög andel lättskött parkmark/natur, enkla lösningar kring ån samt bibehållande av kolonilotter och fotbollsplan som fördelar, medan låga hus, dyra exteriörer, stora glasytor, dyra parkeringslösningar (garage), nya gator ses som fördyrande. Enligt utvärderingen har **7KAMP** bäst värden på exploateringsgrad, uthyrningsbara ytor och antal lägenheter. **Norra Mariehäll** har de ytsnålaste lägenheterna och är tillsammans med **main street** bäst anpassat för prefabricering och ett rationellt byggande. Totalt sett uppnår inte **Norra Mariehäll** och **BÄLLSTA TIGERS** målsättningarna ur byggnadsekonomiskt perspektiv medan **7KAMP** och **main street** bedöms ha hög grad av ekonomisk realism.

## 16. Utvecklingsbarhet

Med utvecklingsbarhet menar juryn utvecklingsmöjligheter i de detaljskeden som följer efter tävlingen. Förslaget **Norra Mariehäll** redovisar en bygglåda med olika hustyper, medan kvarteren i **BÄLLSTA TIGERS** kan fyllas med önskad mängd små flerbostadshus eller radhus. I förslaget **7KAMP** kan inom den skisserade planstrukturen rymmas olika byggherrar och arkitekter för att skapa variation och olika identiteter. I **TILL BERGETS LOV** kan gatunät och kvartersformer kombineras med flerbostadshus och trapphusenheter, som medger den önskvärda tätheten och tillgodoser kraven på tillgänglighet.

## ***INDIVIDUELLA OMDÖMEN OM FÖRSLAGEN***

Uppgift om förslagsställare inlagd efter avslutad bedömning.  
För fullständig förteckning över förslagsställare och upphovsmän se sid. 26

## 7KAMP

**Förslagsställare: Erskine-Tovatt Arkitekter AB**, Stockholm  
1 377 bostäder, lokaler 30 500 kvm BTA, skola 7 300 kvm BTA.  
Totalt antal p-platser 1 853, varav 1 450 i garage.



Med utgångspunkt i en insiktsfull diskussion och analys om områdets roll i stadsbygden, samt osäkerheten om hur framtida förändringar i och omkring området kommer att påverka dess utveckling, föreslås en enkel och tydlig planstruktur, hållbar nog att tåla de förändringar och justeringar som kan bli aktuella. Genom att medvetet höja exploateringsgraden vill förslagsställaren skapa möjligheter till en god projektekonomi. Därmed finns också möjligheter att "pruta bort" bebyggelse på mark som kan visa sig orimligt dyrbar att exploatera, t ex längs ån.

Bebyggelsen formas med tydliga fronter åt alla håll. Mot Ulvsundavägen en i höjd varierad stadsfront med slutna storgårdskvarter, mot Sundbyberg och gamla Mariehäll mer genomsiktig och småskalig bebyggelse. Därmed kan området bli den förenande länken mellan Sundbybergs traditionella stadskvarter och Mariehälls småskaliga villabebyggelse. Byggnaderna längs Bällstavägen föreslås användas för kontor, liksom ett längst i norr placerat höghus. Juryn är tveksam till lämpligheten att placera kontor i båda dessa lägen. De skapar en distans till gamla Mariehäll och drar in trafik genom hela området.

Inåt, mot ekkullen, öppnar sig bebyggelsen med punkthus i park. Genom att bebyggelsen hålls relativt tät och hög har det centrala grönområdet kunnat göras till ett stort och sammanhängande stycke naturmark som också har en fin koppling till skolan. Naturmarken med alla ekar omgärdas av gång- och cykelstråk, som tydliggör gränsen för de privata gårdsmiljöerna, skolan och den allmänna naturmarken.

Koloniområdet har ersatts av ett parkområde med boll- och tennisplaner. Denna omvandling utgör knappast någon förbättring och möjligheterna att behålla koloniområdet bör övervägas. Behandlingen av landskapet längs ån är måttfull med en smal parkremsa längs åns norra sida. En lokal vidgning av ån till en liten hamnbassäng ger stor effekt med begränsade medel. Längs åns södra sida föreslås bebyggelse med strandpromenad på kajen. 7KAMP är ett av två förslag som valt att bygga direkt mot Bällstaån.

Förslagsställaren definierar korsningen Bällstavägen/Tappvägen som traktens tyngdpunkt, och utifrån en liten platsbildning i detta läge, som bildar en inbjudande entré till området, sträcker sig två parallella huvudstråk diagonalt genom området som en ryggrad– ett parkstråk och en körbar

gata som ska fungera "helt på de gåendes villkor". Dessa stråk utgör fina alternativa vägar genom området, och gör det lätt att orientera sig i det.



Området försörjs via infarter från två olika håll. Dels via en cirkulationsplats från Ulvsundavägen-Travarkopplet, dels via tre infarter från Tappvägen. Detta ger en bra tillgänglighet för biltrafiken till och från området. Rondellösningen bedöms tveksam, men ger onekligen denna infartspunkt en särskild dignitet. Gatornas bredd medger god framkomlighet för biltrafiken inom området. Kolonivägens, Tappvägens och Annedalsvägens utformning tillåter eventuell framtida busstrafik. Antalet parkeringsplatser är tillräckligt.

Den föreslagna bebyggelsens arkitektur antyds i perspektivbilder och modell som visar en i höjd, volym och material varierad bebyggelse. Hushöjdsskillnader och takpåbyggnader gör 6-8-vånings-hus till spännande delar av en varm och inbjudande bostadsmiljö. Det föreslagna planmönstret kan uppfattas som något ensartat, och juryn tror att det är viktigt att inom detta mönster behålla och utveckla möjligheterna till variation och lekfullhet i arkitekturen.

Förslaget bryter angivna tomtgränser åt öster genom att föreslå flyttning av Tappvägens norra del österut för att få plats med nya byggnader, något som förutsätter rivning av en befintlig byggnad

utanför tävlingsområdet. Juryn har inte tagit ställning till denna del, eftersom den inte är en förutsättning för förslaget i övrigt.

Förslaget har de bästa värdena på exploateringsgrad, uthyrningsbara ytor och antalet lägenheter. Den höga exploateringsgraden ger dock kostsamma parkeringslösningar i garage.

**7KAMP är ett spännande förslag till ett flerbostadsområde med en stor, kraftfull och samlande form, med en huskaraktär där höjdvariationer och takuppbyggnader ger 6-8-våningshusen både lekfullhet och värme och där det offentliga rummet är samlat till ett starkt och tydlig stråk från Bällstavägen till Hamnbassängen. Förslaget visar en attraktiv struktur med den långsiktiga hållbarhet för utbyggnad som ett projekt i detta läge kräver, med en god trafiklösning, hög exploatering och förutsättningar för en god byggnadsekonomi.**



## **Bonanza**

**Förslagsställare: A1 Arkitekter AB, Stockholm**

1007 bostäder, lokaler 23 000 kvm BTA, skola 6 000 kvm BTA. Totalt 1400 p-platser, varav ca 1150 i garage.



Förslagets huvudgrepp är enligt beskrivningen att integrera Baltic med Mariehäll i söder och öster. Den föreslagna "pelousen" knyter samman kyrkans park söder om Bällstavägen med ekbacken i Baltics centrala del till ett fint sammanhängande grönstråk. Ekbacken omgärdas av gator, som tydligt definierar naturmarken. Den föreslagna bebyggelsen längs Bällstavägen och Tappvägen är däremot inte lika övertygande som integrerande element – de ganska tunga kontors- och skolbyggnaderna ger ett lite avvisande intryck mot omgivningen.

Mot Ulvsundavägen vänder området en tydlig "mur" av flerbostadshus i sju våningar, även om det bevarade koloniområdet mildrar intrycket. Juryn har kommit till övertygelsen att Baltic-områdets ansikte mot Ulvsundaleden är viktigt för attraktiviteten, och menar att ett så avskärmande uttryck inte är det önskvärda.

Innanför den höga muren formar sig bebyggelsen i ett rätvinkligt kvartersmönster med en blandning av flerbostadshus i 4 – 5 våningar och radhus i 1,5 – 3 våningar kring relativt intima gårdar. Det befintliga järnvägsstråket/-dikedet behålls och används som ett gång- och cykelstråk

diagonalt genom området. Det är en tilltalande idé att på detta sätt påminna om områdets industriella historia men juryn ställer sig tveksam till resultatet. Stråkets många korsningar med gatunätet blir komplicerade och behovet av denna extra förbindelse mot Sundbyberg kan ifrågasättas.

Gatusystemet är lättorienterat, men bedöms ha trafiktekniska brister. Bl a mynnar tre nya gator i Bällstavägen, trots att nya in-/utfarter till denna ej är lämpliga enligt programmet. Planens säckgator överensstämmer f ö ej helt med modellen.

Omfattande urschaktning längs åns södra sida för att vidga vattenspegeln till en sjö lämnar endast en smal strandpromenad mellan vattnet och Annedalsvägen. Juryn finner det svårt att motivera kostsamma urschaktningar av denna omfattning.



De redovisade bostadslösningarna är enkla och rediga, om än inte direkt ytsnåla. Radhus med bilplats och källardel, försänkt under omgivande gårdsnivå och ljusschakt är en mindre attraktiv lösning. Ett tredje våningsplan över mark kan inte få tillgänglighet utan hiss. Trappsystemet utsträcks till fyra plan.

Sammanfattningsvis en ganska konventionellt formad plan med "jämt utspridd" bebyggelse utan de extra kvaliteter som krävs för att skapa attraktivitet i detta läge i staden.

## **BÄLLSTA TIGERS**

**Förslagsställare: Brunberg och Forshed Arkitektkontor AB, Stockholm**  
Bostäder 96 000 kvm BTA, lokaler 17 700 kvm BTA+ skola 6 200 kvm BTA  
1000 p-platser, varav 450 i garage.



BÄLLSTA TIGERS kan karaktäriseras som ett tätt/lågt alternativ. Bebyggelsen är i sin helhet formad som småskaliga kvarter i 2 –3 våningar, med några enstaka punkthus i 6-8 våningar som accenter/landmärken. Den låga skalan samspelar väl med södra Mariehäll och skulle kunna bli en mycket attraktiv bostadsmiljö.

I varje kvarter blandas små flerbostadshus och smala stadsradhus kring en liten gård. Ett finmaskigt småskaligt nät av körbara "gårdsgator" med omsorgsfull markbehandling omger varje kvarter. Med små variationer och förskjutningar av kvarter skapas ett område som låter ana något extra och oväntat – kanske en ny sorts trädgårdsstad. Juryn bedömer dock risken som stor att dessa subtila kvaliteter får svårt att överleva en genomförandeprocess. Juryns upplevelse av förslaget som något rumsligt splittrat. Förslaget har dock många förtjänster - småskaligheten och omsorgen i detaljer ger många trivselvärden. Gentemot omgivningen innehåller förslaget goda övergångar i alla riktningar, inte minst mot gamla Mariehäll.

Den föreslagna bebyggelsen visar ett sparsmakat nymodernistiskt formspråk med karaktäristiska skorstenar som ett genomgående och påtagligt formelement. Det ser spännande ut på de redovisade perspektiven – frågan är hur detta sammanhållna arkitektoniska koncept skulle klara uttolkningen av olika arkitekter, entreprenörer och byggherrar under en lång utbyggnadstid.

Ett föreslaget torg i korsningen Bällstavägen-Tappvägen är viktigt för knytningen till Mariehäll. Tyvärr visar erfarenheterna att det kan vara svårt att få förortstorg som detta att överleva kommersiellt. Torget kan dock i detta läge fungera bra som mötesplats även om det kommersiella inslaget kanske kommer att stanna vid ett café eller liknande.

Både koloniområdet och fotbollsplanen är kvar och blir till kvaliteter i det nya området. Längs den endast marginellt breddade ån anläggs på båda sidor en fin romantisk park utan några stora åthävor. Den centrala lilla anlagda parken är ett värdefullt tillskott till bostadsområdet. Ekkullen har bevarats och placeringen av skolan i anslutning till naturmarken ger möjlighet till en varierad lekmiljö.

Skolans gymnastiksal föreslås placeras ovanpå det befintliga p-däcket på Baltic 8. Juryn konstaterar att en sådan lösning, om den är praktisk genomförbar, visar på en bra möjlighet att trola bort den brutala bergskärningen in i eckbacken för p-däcket.

Området försörjs via två infarter från Bällstavägen och tre infarter från Tappvägen. Förslaget med in och utfarter till Bällstavägen är olämpligt. Den föreslagna cirkulationsplatsen vid av- och påfarten från Ulvsundavägen har dålig trafikteknisk utformning.

Gatorna är genomgående utformade som gårdsgator med enkelsidig parkering. Förslaget saknar struktur på gatorna. Det finns ingen tydlig huvudgata i och igenom området och de sidoförskjutna gatorna ger en svår korsningsutformning. Man får köra sicksack mellan Tappvägen och de bortre delarna av området. Ett utpekad gång- och cykelstråk förbi och igenom området saknas. Tillsammans kan detta ge ett svårorienterat område.

Gatornas bredd ger dålig framkomlighet för större fordon, utryckningsfordon m m och omöjliggör också eventuell busstrafik inom området. Antalet parkeringsplatser bör räcka.

Förslaget har låga värden på exploateringsgrad, mängden ytor och ytsnålhet.

Produktionskostnaden per ytenhet bedöms hög, bl a p g a låga hus. BÄLLSTA TIGERS bedöms därför ej uppnå målsättningarna ur ett byggnadsekonomiskt perspektiv.



**BÄLLSTA TIGERS** är ett förslag till ett charmigt och genomarbetat tätt-lågt område med trivsamma gaturum och platser, som med sin skala an knyter väl till södra Mariehäll och ger förutsättningar för en attraktiv boendemiljö. Den låga exploateringen, dåliga byggnadsekonomin och odifferentierade trafiklösningen bedöms dock som mindre realistiska utifrån den bedömning av Baltics långsiktiga utvecklingspotential som juryn gjort.

## FORE

Förslagsställare: **General Architecture**, Stockholm

1400 bostäder (119 500 kvm BTA), lokaler ca 40 000 kvm BTA

1 375 p-platser.



Med ett koncept som huvudsakligen bygger på elegant formade 15-17-våningshus på däck i park gör förslaget "FORE" ett intressant inlägg i stadsbyggnadsdiskussionen och uttolkningarna av begreppen "stadsmässighet" och "urban". Förslaget är närmast brutalistiskt i sin framtoning med stora upplyfta betongflak som bas för bebyggelsen, samtidigt romantiskt med sin slingrande väg som sammanbinder alla flaken, de stora sammanhängande partierna av engelskt parklandskap (t ex "Äppeldalen" som ersätter det befintliga koloniområdet) och alla bilar gömda under betongflaken. Betongflakens artificiella markyta är också ett radikalt sätt att hantera områdets markföroreningar.

Juryn vill gärna uttrycka sin uppskattning av att förslagsställaren vågat ta ut svängarna, men trots dennes egen beskrivning av bebyggelsen som "en fortsättning på en befintlig urban situation som

sträcker sig från Sundbyberg” är det juryns mening att konceptet är en främmande fågel på denna plats och att och risken är stor för att det kan bli ett negativt laddat landmärke.



Den stora koncentrationen kring trapphus, entréplan och parkeringsdäck riskerar att ge stora förvaltningsmässiga svårigheter.

Förslaget vänder också mycket hårda och avvisande fronter mot Sundbyberg och gamla Mariehäll genom en tät rad av 6-våningshus längs ån och dominerande kontorslameller längs Bällstavägen.

Sammanfattningsvis ett djärvt, men för tävlingsområdet olämpligt, försök att skapa en ny stadsmässighet med höga arkitektoniska ambitioner.

## **main street**

**Förslagsställare: Arkitekturkompaniet, Göteborg**

Bostäder 100 000 kvm; lokaler 33 000 kvm BTA, skola 6 300 kvm BTA

1 330 p-platser, varav 440 i garage.



Förslagsställaren har enligt beskrivningen eftersträvat att skapa ett enkelt och tydligt uttryck. Förslaget har mycket riktigt en enkel uppbyggnad – i princip kvartersbebyggelse i 4-5 våningar längs en enda bred, genomgående gata som i en lång båge sträcker sig norrut från infarten från Tappvägen för att, när den närmar sig ån, vika av i en gren parallellt med denna och Annedalsvägen. Kvarteren avgränsas av tvärgående säckgator. Bebyggelsen breder därmed ut sig likt en solfjäder med ekbacken (och industrihuset Baltic 8) i fokus.

I de kvarter som ligger närmast Ulvsundaleden, alltför nära leden för bostäder, placeras tre tunga kontorshus som bullerskärm. Det innebär att trafiken dit måste passera genom en stor del av området. Koloniområdet har ersatts av ett smalare parkstråk med oklart innehåll.

Förslaget placerar skolan i korsningen Bällstavägen/Tappvägen, vilket juryn ser som ett intressant alternativ.

Det valda konceptet ger ekonomiska och produktionsmässiga fördelar samt gör området lätt att orientera sig i. Juryn saknar dock en mer medveten relation och koppling till såväl Sundbyberg som gamla Mariehäll. Baltic-området ligger här som en sluten enklav utan den önskade anknytningen till omgivningen.



Den breda genomgående gatan tillsammans med de relativt höga husen ger området ett drag av monumentalitet. Dess bågform saknar motiv och anknytning till omgivande stadslandskap. Avslutningen mot Bällstaån blir abrupt. Eftersom en stor del av parkeringen är förlagd till gatemark, som dubbla sneduppställda rader, blir detta offentliga rum i praktiken mer en parkeringsplats än den breda boulevard planen ger intryck av. I kontrast mot denna inre miljö omges bebyggelsen på båda sidor av parkmark. Den ganska smala remsan längs Ulvsundavägen (koloniområdet är borttaget) torde dock vara av begränsad användbarhet som utemiljö. På södra sidan av den endast marginellt breddade ån anläggs en fin romantisk park med en slingrande strandpromenad. Ekbacken har bevarats och omgärdas av gång- och cykelstråk som tydliggör gränsen mellan de privata gårdsmiljöerna och den allmänna naturmarken.

Av redovisningen att döma har bebyggelsen ingen utpräglad arkitektonisk egenart.

## Norra Mariehäll

Förslagsställare: White Arkitekter AB

930 bostäder; lokaler 11 200 kvm BTA, skola 5 400 kvm BTA

1 170 p-platser, varav 600 i garage.



"Norra Mariehäll" utgår från de skilda förutsättningar som gäller för olika delar av tävlingsområdet och föreslår olika bebyggelsetyper för dessa: kvadratiska, generella kvarter mellan Bällstavägen och ekbacken samt längs ån, punkthus i park i kanterna av ekbacken, friliggande enbostadshus i anslutning till koloniområdet, som behålls. Angreppssättet är också ett sätt att integrera det nya området med sin omgivning. Området öppnar sig utåt åt alla håll och blir en del av hela Mariehäll.

Den låga bebyggelsen i väster ger en mjuk, hänsynsfull övergång till koloniområdet, medan förslaget vänder tydliga stadsfronter mot Sundbyberg och gamla Mariehäll, mot Sundbyberg kanske väl slutna. De relativt små slutna kvarteren med 4-5-våningshus mot Tappvägen riskerar att bli alltför mörka. Anknytningen till gamla Mariehäll tydliggörs ytterligare genom att den öppna platsen framför kyrkan söder om Bällstavägen kopplas till ett långsmalt vackert parkrum som sträcker sig genom den nya stadsdelen med den centralt förlagda skolan som fond. Juryn uppskattar mycket denna rumsliga koppling tvärs över Bällstavägen, men anser att parkstråket borde dras ända upp till ekbacken. Ekbacken har bevarats och omgärdas av gator med punkthus in mot naturmarken. Ingen redovisning av entréer in till eller gångstråk i ekbacken har gjorts. Naturmarken kan bli mindre tillgänglig om gränserna mellan de privata gårdsmiljöerna och den allmänna naturmarken är oklara.

Den befintliga fotbollsplanen disponeras för bebyggelse, men en ny idrottsplats anläggs strax intill, i områdets sydvästra, bullerstörda hörn. Idrottsplatsens läktare tjänar även som skydd för bullret från Ulvsundavägen, men juryn är ändå tveksam till om det är rimligt med den omfattande plansprängning som krävs.

En engelsk park redovisas på båda sidor om en breddad Bällstaå. I å-fåran finns flera mindre öar. Närmast Baltic 8 övergår strandlinjen från natur till kaj. Juryn ställer sig undrande till vad som går att uppnå genom att vidga åns vattenyta så mycket som förslaget och att lägga så stora ekonomiska resurser på å-parken.

Området försörjs dels via en infart (Lindgatan) från Bällstavägen och dels via en infart från Tappvägen. Förslaget med en ny in och utfart till Bällstavägen är olämpligt. Gatusystemet är omfattande men lätt att orientera sig i. De varierande hustyperna ger gatorna olika karaktärer, vilket också bidrar till orienterbarheten. Gatornas bredd medger god framkomlighet för biltrafiken inom området, men tillåter ej busstrafik. Antalet parkeringsplatser är tillräckligt.



En intressant del av förslaget är bostadsutformningen. En "grundcell", innehållande kök och badrum, i två varianter används för alla lägenhetsstorlekar och i alla hustyper. I kombination med lägenheternas ytsnålhet ger det goda möjligheter till ett rationellt och kostnadseffektivt byggande och överkomliga bostadshyror. Förslaget visar en stor variation i hus och bostadstyper, med radhus ner till 80 kvm och friliggande enbostadshus.

Arkitektoniskt framstår bebyggelsen som typisk för dagens bostadsproduktion. Förslaget skulle troligen vinna på några tydligare accenter. T ex skulle punkthusen med fördel kunna vara lite högre.

Förslaget har de lägsta värdena på exploateringsgrad och mängden lokalytor, mycket beroende på att småhusdelens 100 bostäder tar oproportionerligt stor del av området i anspråk. Förslaget har å andra sidan de ytsnålaste lägenheterna och är väl anpassat för prefabricering och ett rationellt byggande. Norra Mariehäll bedöms dock sammantaget inte uppnå målsättningarna ur ett byggnadsekonomiskt perspektiv.

**Norra Mariehäll är ett förslag som ger en intressant analys av områdets förutsättningar och visar hur den nya bebyggelsen kan integreras med omgivningen. Planen kopplar på ett starkt och vackert sätt Baltic till södra Mariehäll genom ett parkstråk från Mariehällskyrkan som för vidare till skolan och serien av offentliga rum i Baltic. Förslaget visar attraktiva gatumiljöer och innehåller en systematisk och genomförd studie av rationella bostadsplaner. Förslaget Norra Mariehäll har ett utnyttjande i underkant men bedöms som mycket utvecklingsbart i både helhet och enskildheter.**

## TILL BERGETS LOV

Förslagsställare: West8, Rotterdam

"Mer än 1000" bostäder; lokaler 13 000 kvm (+ 27 000 kvm utanför tävlingsområdet), skola 5 500 kvm



Förslagsställaren konstaterar att "berget" (ekbacken) är en av Baltics få naturgivna kvaliteter, och att landskapet i övrigt måste utvecklas för att lyftas till stockholmsk kvalitet. Detta, tillsammans med skapandet av en serie attraktioner – inte minst för fritid och rekreation – samt ett unikt stadsplanemönster, ska ge Baltic den nödvändiga attraktiviteten.

Med utgångspunkt i denna programförklaring tar sig förslagsställaren åtskilliga friheter jämfört med programmets restriktioner och krav: nya kontorshus på Solvallas område, en ny bilentré till Baltic från Solvallasidan, omvandling av Baltic 8 till mediacentrum, en stor nöjes-ö mitt i Bällstaån med en 400 meter lång bro till Sundbyberg, trafiktekniska brister, egen modellplatta med felaktig höjdskala, inga redovisade bostadslösningar etc.

Vad juryn finner intressant är helhetsgreppet med gatunät och kvartersformer med stora kvaliteter i sin gestaltning. Den skulpturala inramningen av parkrummet och berget vid Baltic 8 är särskilt intressant redovisat. Kvarterens mått och deras täta urbana karaktär med livfull och variationsrik småskalighet är kvaliteter som skulle göra Baltic till ett unikt område i Stockholm. Men konceptet bygger tyvärr till stor del på radhus i 4-5 våningar på smala tomter, som inte är möjliga att förena med svenska tillgänglighetskrav. Synd, tycker juryn.



Förslaget kan säkert med i stort sett bibehållna kvaliteter i gatunät och kvartersformer utvecklas med trapphusenheter med hiss. Ett radhuskoncept med svenska normer skulle ge ett alltför lågt utnyttjande.

Till förslagets förtjänster hör den inlevelsefulla och välformulerade landskapsanalysen och strategin för att med enkla men kraftfulla medel utveckla de landskapskvaliteter som finns, främst vattnet och berget.

Sammanfattningsvis ett förslag som skulle ha kunnat bli mycket intressant om dess idéer anpassats bättre till svensk byggnadslagstiftning.

## **JURYNS BESLUT**

Efter utvärdering har juryn enhälligt beslutat utse förslaget **7KAMP** som vinnare, och rekommenderar att detta läggs till grund för fortsatt bearbetning och planering av kv. Baltic i samarbete med den vinnande förslagsställaren.  
Juryn rekommenderar vidare att denne ges möjlighet att delta i det fortsatta programarbetet och att projektera del av bebyggelsen.

Förslagen **Norra Mariehäll** och **BÄLLSTA TIGERS** belönas med hedersomnämningen.

Stockholm i oktober 2003

Per Kallstenius

Karin Månsson

Tomas Victorin

Helena Djurstedt

Charlotte Axelsson

Jan Enfors

Stefan Nilsson

# FÖRSLAGSSTÄLLARE

Enligt förslagens namnsedlar, öppnade efter avslutad bedömning

## **7KAMP**

**Erskine-Tovatt Arkitekter AB**, Stockholm, genom Johannes Tovatt, Kristina Henschen, David Neuschütz och Geoff Denton.  
Medarbetare: Magnus Andersson, Matilda Crisp, Per Gullberg, Jenny Kåhre, Marcus Sonnelid och Patrik Windisch.  
Landskap: **Ossi Aalto**, Tyskland, med benäget bistånd av **Landskapslaget AB**, Stockholm.  
Modell: Lalla Kolousek, Stockholm

## **Bonanza**

**A1 Arkitekter AB**, Stockholm, genom Anna Karin Edblom och Ola Andersson. Medarbetare: Måns Elander, Maria Gudmundsson, Ana Andujar Alba, Mattias Marklund.  
Landskapsarkitekt: **Snöhetta AS**, Oslo, genom Rainer Stange. medarbetare: Knut Björgum.  
Trafik: Anders Hagson.  
Akustik: Richard Bernström

## **BÄLLSTA TIGERS**

**Brunnberg och Forshed Arkitektkontor AB**, Stockholm, genom Kjell Forshed, Ludmilla Larsson, Åsa Sjöstrand och Maria Sandkvist  
**Topia Landskapsarkitekter AB** genom Åsa Bexelius och Håkan Johnsson

## **FORE**

**General Architecture**, Stockholm, genom Bure Berglund, John Billberg, Fabian Blücher, Josef Eder, Olof Grip, Erik Persson samt **Olofgörs & Peterson**, landskap, genom Mats Olofgörs och Hans Peterson

## **main street**

**Arkitekturkompaniet**, Göteborg, genom Pietro Raffone, Mikael Andersson, Ylva Olofsson samt **Landskapsgruppen** genom Håkan Lundberg

## **Norra Mariehäll**

**White Arkitekter AB** genom A: Elisabeth Melin, Charlotte Ruben Nyström, Fredrik Ekman, Thomas Rudin, Owe Swanson.  
Medhjälpare: Henrik Eriksson, Henrik Nilzén  
LA: Anders Johansson, Fredrik Wallin. Medhjälpare: Sofia Wærnulf  
Trafik: Lars Halling, WSP Sverige AB  
Ljud: Anne Hallin, Ingemansson Technology AB  
Modell: Ulf Randers

## **TILL BERGETS LOV**

**West8**, Rotterdam, och Thorbjörn Andersson, **SWECO FFNS**, landskap