

Handläggare
Martin Fierro Ramsjö
Telefon 08-508 27 596Till
Stadsbyggnadsnämnden**Godkännande av detaljplan för Riksby 1:13 m.fl.
vid Linta gårdsväg i stadsdelen Riksby, Dp 2017–
16020 (cirka 1230 bostäder, park, gata, torg,
idrott, skola, verksamheter och tekniska
anläggningar)****Förslag till beslut**

1. Stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan.
2. Förslaget överlämnas till kommunfullmäktige för antagande efter att erforderliga genomförandebeslut har fattats av exploateringsnämnden.

Amanda Horwitz

Stadsbyggnadsdirektör

Martin Schröder

Bitr. avdelningschef

Karin Norlander

Enhetschef

SAMMANFATTNING

Detaljplanens syfte är att pröva omfattning, placering och utformning för cirka 1230 bostäder samt totalt cirka 150 000 kvm BTA (bruttoarea) verksamhetsyta, en ny grundskola, förskolor, ca 30 000 kvm BTA idrottshallar och ytterligare ytor för idrott utomhus. Dessutom omfattar planen nya gator, torg, parker och tekniska anläggningar. Planen bevarar även delar av det kulturhistoriskt värdefulla Lintaverken. Planförslaget innebär att området kring Lintaverken söder om Bromma flygplats omvandlas till en stadsdel med bostäder och verksamheter i enlighet med programmet för centrala Bromma (dnr 2010–20840).

All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad. Området har markanvisats i flera olika ärenden i exploateringsnämnden mellan år 2018 och 2023. Planerade bostäder avses uppföras som både hyresrätter och bostadsrätter.

StadsbyggnadskontoretFleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
start.stockholm/detaljplaner

Planförslaget sändes ut på granskning mellan 23 augusti till 19 september 2023. Under granskningen inkom 26 yttranden. De inkomna synpunkterna belyser framförallt att det finns en intressekonflikt mellan ny bebyggelse i området och en negativ påverkan på kultur- och naturmiljön. Framförallt fokuserar synpunkterna på närheten och påverkan på riksintresset Bromma flygplats, utredning av miljöaspekter (som buller, skyfall, markföroreningar och dagvattenhantering), bebyggelseutformning, trafikfrågor samt påverkan på koloniområden, kulturmiljö, naturområden och landskapsbild.

Inkomna synpunkter föranleder några justeringar och förtydliganden av planhandlingarna, där de största innebär att en byggnadskropp och del av kvartersmarken i kvarter 4 har strukits från planområdet med hänsyn till befintlig ledningsrätt. I övrigt har förtydliganden och justeringar skett kopplat till frågor om bl.a. buller, vatten, markföroreningar och geoteknik. Redaktionella ändringar och förtydliganden av förslaget har även skett. Ändringarna mellan granskning och godkännande bedöms inte vara av sån karaktär att en ny granskning behöver genomföras. Kontoret bedömer att lämpliga avvägningar gjorts mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget och anser att det möjliggör för en utbyggnad i området i enlighet med vad som eftersträvas i översiktsplanen och program för Centrala Bromma. Förslaget bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål och möjliggör för ytterligare bostadsbyggande och utveckling i området genom senare etapper.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande efter att erforderliga genomförandebeslut har fattats av exploateringsnämnden.

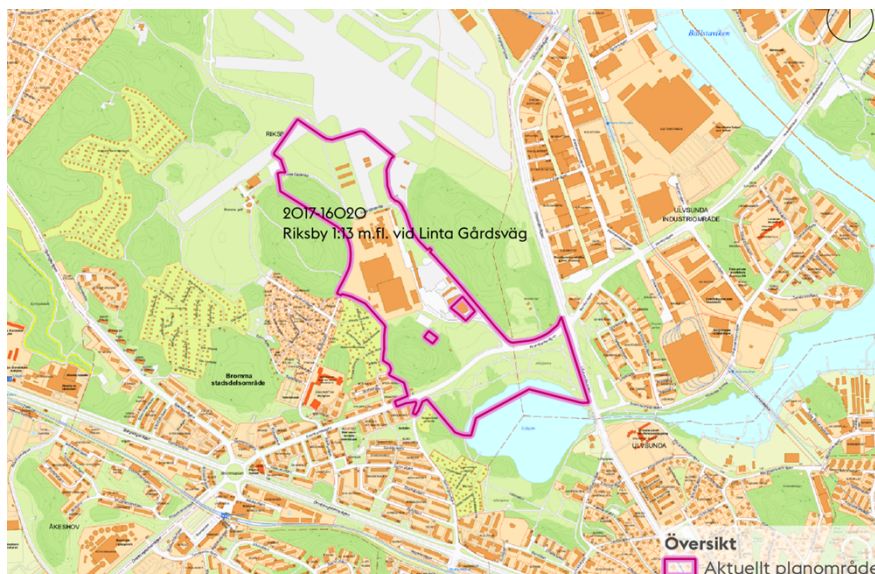
UTLÅTANDE

Syfte

Planförslaget innebär att området kring Lintaverken, söder om Bromma flygplats omvandlas till en stadsdel med bostäder och verksamheter i enlighet med programmet för centrala Bromma (dnr 2010–20840). Detaljplanen syftar till att möjliggöra för cirka 1230 bostäder samt totalt cirka 150 000 kvm BTA (bruttoarea) verksamhetsyta, en ny grundskola, förskolor, ca 30 000 kvm BTA idrottshallar och ytterligare ytor för idrott utomhus. Dessutom omfattar planen nya gator, torg, parker och tekniska anläggningar.

Planen bevarar även delar av det kulturhistoriskt värdefulla Lintaverken.

Detaljplanen är den första av flera utbyggnadsetapper i norra delen av Riksby. Området ska utvecklas till en hållbar och levande stadsdel med en tät och variationsrik bebyggelse med utgångspunkt i befintliga lokala kvaliteter, såsom natur- och kulturvärden samt varierad topografi.



Översiktsbild över aktuellt planområde markerat i lila.

Bakgrund

Plandata

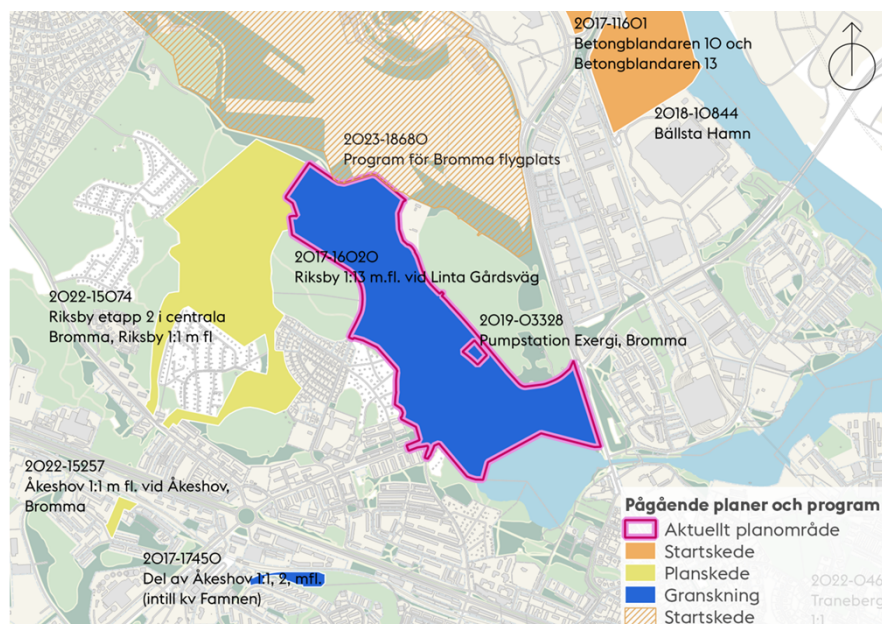
Planområdet är beläget direkt söder om Bromma flygplats och norr om Lillsjöparken och utgörs av delar av fastigheterna Riksby 1:1, Ulvsunda 1:1 och Linneskåpet 3 samt hela Riksby 1:13. Planområdet omfattar cirka 39 hektar varav Riksby 1:13 omfattar cirka 6,5 hektar. All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad. Delar av eller hela fastigheter är upplåtna med arrende till bl.a. Swedavia och Fastighetspartner Bromma AB (Fastpartner). Linneskåpet 3 är upplåten med tomträtt.

Gällande detaljplaner

Planområdet är i huvudsak inte planlagt. I söder omfattas planområdet i en mindre del av stadsplan Pl 2313 (från 1940) och Pl 2650 (från 1942) som anger användning "Park eller planterad allmän plats" samt ett vägområde avsett för Kvarnbacksvägen. Vägen har inte byggts helt enligt planen utan löper delvis inom parkmark. En mindre yta söder om Kvarnbacksvägen omfattas av stadsplanen Pl 2741A (från 1942). Aktuella ytor anges som kvartersmark och tillhör fastigheten Linneskåpet 3.

Markägoförhållanden

All mark inom planområdet ägs av Stockholms stad. Delar av eller hela fastigheter är upplåtna med arrende till bl.a. till Swedavia och Fastighetspartner Bromma AB (Fastpartner). Linneskåpet 3 är upplåten med tomträtt.



Karta som visar planområdets gräns (lila linje) samt angränsande pågående program och detaljplaner.

Pågående detaljplaner i området

I planområdets omnejd pågår följande planer och program:

- *Program för Bromma flygplats, dnr. 2023-18680.* Programmet ska studera en utveckling med blandad stadsbebyggelse på det markområde som idag utgörs av Bromma flygplats.
- *Del av Ulvsunda 1:1, intill Linta Gårdsväg, dnr 2019-03328.* Mobilitetshus med centrumändamål samt en pumpstation. Bebyggelsen utgör kv. 20 för aktuellt stadsutvecklingsområde och ska försörja denna plan med parkeringsplatser till dess bostäder samt annan service.
- *Detaljplan för Riksby etapp 2 i centrala Bromma, Riksby 1:1 m.fl. dnr 2022-15074.* Cirka 1600 bostäder, grundskola, förskolor, verksamheter och allmänna platser. Detaljplanen utgör den andra etappen i arbetet med en ny stadsdel i norra Riksby och möter aktuellt planområde. Planen är tillfälligt vilande.
- *Detaljplan för Bällsta hamn, dnr 2018-10844.* Omvandling av befintligt industriområde med cirka 1200 nya bostäder, förskola, skola, nya parker och torg.
- *Detaljplan för Betongblandaren 10 och 13, dnr 2017-11601.* Cirka 700 bostäder, skola, förskolor, kontor och verksamheter.

- *Detaljplan för del av Åkeshov 1:1 m.fl. vid Åkeshov, dnr 2022-15257. Cirka 70 nya bostäder.*
- *Detaljplan för del av Åkeshov 1:1, 2, mfl. (intill kv. Famnen), dnr 2017-17450. Cirka 230 nya bostäder.*

Övergripande beslut och styrande dokument

Riksintressen

Intilliggande Bromma flygplats är ett riksintresse för kommunikationer enligt Miljöbalken. Väg 275 (Drottningholmsvägen) och väg 279 (Ulvsundavägen) är av riksintresse för kommunikationer enligt Miljöbalken. Kvarnbacksvägen som går genom planområdet leder biltrafik till båda dessa vägar.

Översiktsplan

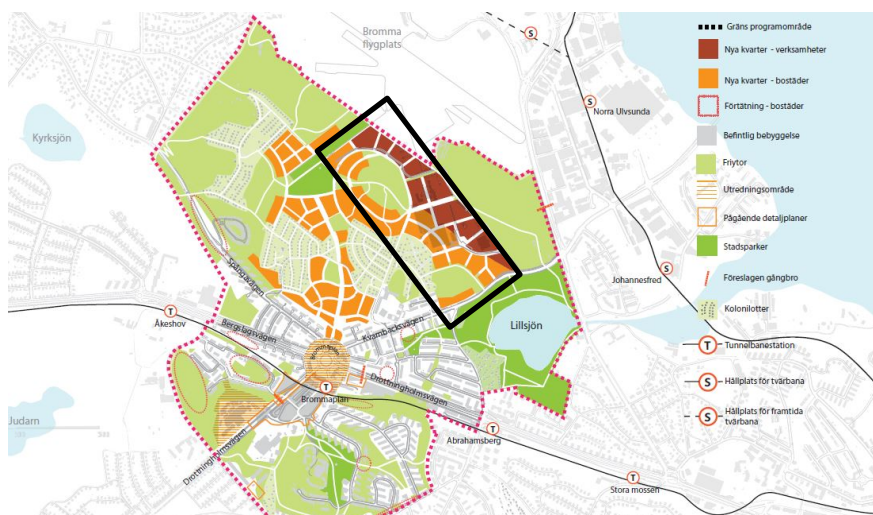
I översiktsplanen ingår planområdet i ett större stadsutvecklingsområde omfattandes bland annat Bromma flygplats och Ulvsunda industriområde. Vidare anger översiktsplanen att ekologiska samband bör stärkas mellan aktuellt planområde och Lillsjön samt att Kvarnbacksvägen bör utvecklas till ett "urbant stråk". Koloniområdena ska bevaras och fungera tillsammans med ny utveckling. Aktuell detaljplan bedöms vara förenlig med översiktsplanen.

Stockholms byggnadsordning

Planområdet ligger utanför klassade områden, men ansluter till Riksby vars stadsbyggnadskaraktär betecknas som smalhusstad. Smalhusstaden kännetecknades av öppna stadsplanemönster med friliggande parallellt ställda byggnader med väl studerade inbördes avstånd för att skapa så goda ljusförhållanden som möjligt. De enskilda byggnaderna placerades ofta med små vinkelförskjutningar mellan gata och hus, vilket skapade variation i gaturummen. Bebyggelsen kännetecknades av enhetlighet i skala och gestaltning med en arkitektur som var stram och enkel.

Program

Program för centrala Bromma (Dnr 2010–20840) godkändes av stadsbyggnadsnämnden den 31 augusti 2017. Programmet syftar till att beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt innehållande cirka 3000–4000 nya bostäder, verksamheter, förskolor, skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt en förbättrad park- och grönsstruktur. Aktuell detaljplan utgör den första etappen i arbetet med en ny stadsdel i norra Riksby som pekas ut i programmet.



Planprogrammets markanvändningskarta. Planområdet ungefärligt markerat inom svart rektangel. Aktuell detaljplan föreslår en annan bebyggelsestruktur.

Kommunala beslut i övrigt

Markanvisning

Markanvisningar har skett successivt till aktörer i flera olika ärenden i exploateringsnämnden under åren 2018-2023. Planerade bostäder avses uppföras som både hyresrätter och bostadsrätter. Ett av kvarteren har markanvisats för Stockholmshus och innehåller cirka 100 lägenheter.



Flygbild från sydöst över stadsutvecklingsområdet idag. Det öppna dal- och industrilandskapet som existerar idag omgärdas av Lillsjön, flygplatsen, kolonimrådena och de skogsbeklädda kullarna. Bild: SBK

Nuvarande förhållanden

Planområdet utgörs av en tydlig nord-sydlig dalgång och omges i väster och öster av skogsklädda kullar och koloniträdgårdsområden. Området präglas idag av närheten till naturbevuxna kullar och Lillsjön, men framförallt Bromma flygplats. Större delen av området är exploaterat, framförallt genom Lintaverken som, med dess karaktäristiska betongbyggnader, dominerar landskapsbilden. Dessa var tidigare en verkstad där underhåll och service av

jetmotorer skedde. Idag finns flera verksamheter i området, bl.a. handel, småindustri och en återvinningscentral.

Obebyggda delar av området består av öppna klippta gräsytor, gångstråk och bryn mot de skogbeklädda höjderna – här finns bland annat rugbyplan och ytor för bågskytteklubb. I området finns även flera lämningar av gravfält, stensättningar och husgrunder från järnåldern – främst belägna på de skogsklädda höjderna kring verksamhetsområdet. Spår från det historiska odlingslandskapet är också tydligt.

Planförslaget

Planens innehåll

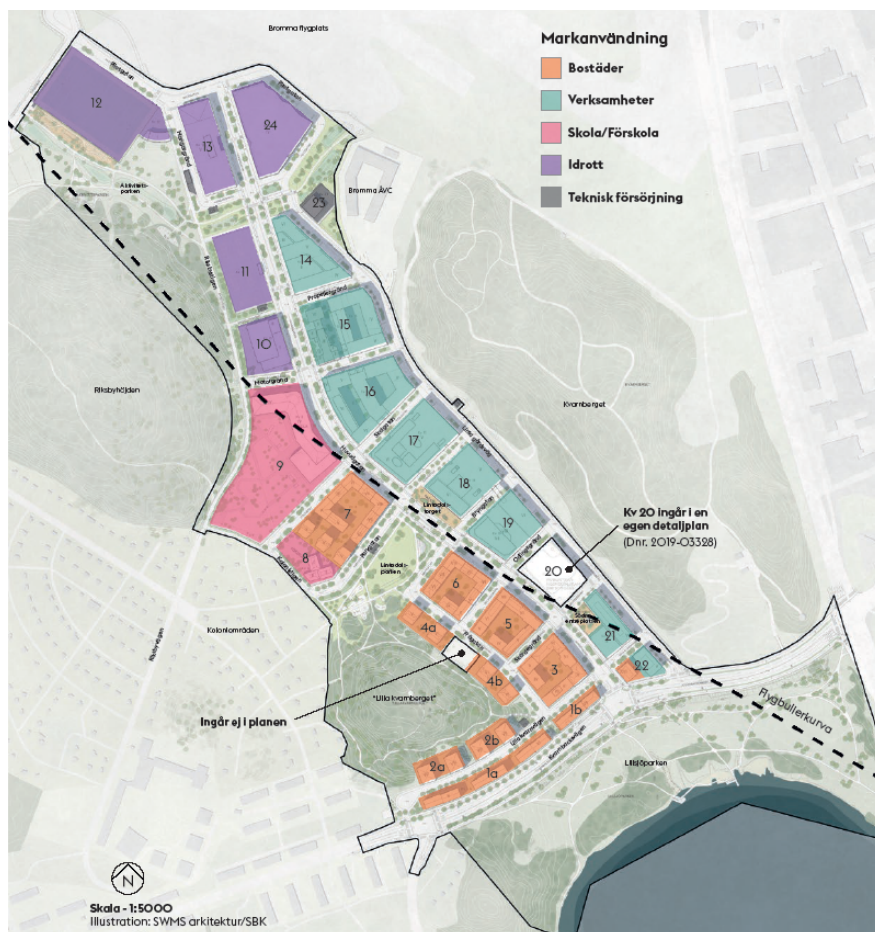
Planförslaget utgör den första etappen av en ny stadsdel i norra delen av Riksby och strukturen innehåller totalt 24 olika kvarter (varav 23 ingår i aktuell detaljplan), där användningen är en blandning av främst bostäder, skola, idrott och verksamheter. Bebyggelsens placering, utformning och skala följer landskapet samt utformas för att hantera bullerproblematiken från flygplatsen. Utgångspunkten är att hela planens innehåll och struktur ska fungera tillsammans med en fortsatt flygplatsverksamhet i direkt anslutning, men att flexibilitet också finns för alternativa utvecklingsmöjligheter av närområdet och flygplatsverksamheten.

Totalt möjliggörs cirka 1230 bostäder samt totalt cirka 150 000 kvm BTA (bruttoarea) verksamhetsyta, en ny grundskola (F-9), förskolor med 12 avdelningar, ca 30 000 kvm BTA idrottshallar och ytterligare ytor för idrott utomhus. Dessutom omfattar planen nya gator, torg, parker och tekniska anläggningar.

En central huvudgata utgör ryggraden i stadsdelen kring vilken övrigt gatunät förgrenar sig och bildar kvartersbebyggelse på vardera sidan. Huvudgatan följer flygbullerkurvorna från Bromma flygplats, vilket gör att bostäder möjliggörs på sydvästra sidan av huvudgatan, och på östra sidan precis vid områdets huvudentré. Även skolor och förskolor placeras i den sydvästra delen av planområdet för att uppnå goda ljudmiljöer. Öster om huvudgatan och i norra delen av området placeras verksamhetskvarter. För att möjliggöra en välfungerande logistik för verksamhetskvarteren, så fungerar Linta gårdsväg som en parallell huvudgata dit transporterna till kvarteren koncentreras.

Nya målpunkter i form av parker och torg tillskapas invid huvudgatan och länkas tydligt samman med den stora rekreationspotential som finns i planområdets omgivning, genom bl.a. Lillsjön, Kvarnberget och koloniområdet i sydväst. Delar av Lintaverkens

karaktäristiska bebyggelse bevaras och integreras i strukturen längs med huvudgatan inom kvarter 15. Befintlig återvinningscentral utanför planområdet kommer att vara kvar, men annars försvinner mycket av bebyggelse och verksamheter som finns i området idag.



Illustrationsplan som visar markanvändningen och relationen till flygbullerkurvan. Bild: SWMS arkitektur/SBK



En central huvudgata utgör ryggraden i stadsdelen kring vilken övrigt gatunät förgrenar sig. Strukturen är finmaskig och de tvärgående gatorna skapar fysisk och visuell kontakt med omkringliggande natur och kullar. Bild: SBK



Förslag på om- och tillbyggnad av bevarad del av Lintaverken sett från huvudgatan. Det gamla jetmotorprovhuset föreslås att bevaras och anpassas för ny verksamhet genom håltagning för fönster i ena fasaden och påbyggd våning i avvikande material. Bild: DinellJohansson



Bostadsbebyggelse inom kvarter 6 som vetter mot huvudgatan och den centrala parken. Bild: Murman arkitekter och SWMS arkitektur

Arkitektonisk idé

Ambitionen är att skapa en sammanhängande stadsmiljö som tillsammans bildar en ny årsring i förlängningen av Riksbys smalhusstad. Planområdets topografiska förhållanden är avgörande för hur strukturen breder ut sig och växer fram i dalgången mellan de skogbeklädda höjderna Kvarnberget i öster samt "Lilla Kvarnberget" och "Riksbyhöjden" i väster. Lameller längs Kvarnbacksvägen och punkthus i slänten runt kullen i söder bildar en övergång mot den mer öppna strukturen i förslagets omgivning.

Höjden på bebyggelsen varierar i området. För att markera huvudgatans urbana funktion samt för att hantera bullret i området, är kvartersbebyggelsen tänkt att vara högre mot huvudgatan och falla av mot de skogsklädda höjderna, med undantag för punkthusen som tillåts vara högre mot naturen. Bebyggelsen som gränsar mot koloniområdet anpassas i placering och ska ha en lägre skala, vilket bidrar till ett mjukare möte och naturlig övergång till omgivande terräng. En huvudsaklig skala på fyra till åtta våningar tillämpas, med en högre byggnad där huvudgatan möter Kvarnbacksvägen, som blir en markör vid områdets entré.

Bebyggelsen ska utformas med en sammanhållen helhet samtidigt som varje byggnad ska vara avläsbar i gestaltning och arkitektoniska särdrag. Gestaltningen tar avstamp i Stockholm som stort och från Brommas arkitektoniska särprägel. Framför allt hämtas inspiration från omgivande stadsdelar samt bebyggelsen längs Kvarnbacksvägen och Brommaplan. Bebyggelsen ska vara lågmäld och präglas av ett lugn och en rytm för att knyta an till omgivningen. Variation uppnås framför allt med subtila skiftningar i form av exempelvis materialbyten, reliefverkan och omsorg i detaljer. Inom området eftersträvas generellt utåtriktade och upplevelserika bottenvåningar som bidrar till trygghet och folkliv. Fönstersättningen sker i jämn rytm, gärna med detaljer som fönsteromfattningar och takfot samt sockel.

Huvudgatan får en viktig funktion som det samlande och övergående rummet mellan verksamhets- och bostadskvarteren. Fokus har därför lagts på att hitta en fungerande relation mellan de två sidorna i skala, utformning, innehåll och aktivitet. Strukturen är finmaskig och de tvärgående gatorna skapar även en fysisk och visuell kontakt med omkringliggande naturmark och kullar.

Planförslagets konsekvenser

En växande stad

Bostadsförsörjning

Planförslaget möjliggör för cirka 1230 bostäder, som avses upplåtas som både bostadsrätter och hyresrätter, och bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål.

Näringsliv och kompetensförsörjning

Planförslaget innebär att flera verksamheter som finns på platsen idag försvinner. Dessa ersätts bland annat med ett stort tillskott av verksamhetsytor och lokaler i flera kvarter. Tillskottet av nya bostäder bidrar till att stärka det lokala underlaget för offentlig och

kommersiell service samt skapar underlag för nya etableringar. I förslaget ingår även skola, förskola, idrottshallar och idrottsytor. Kulturmiljö i en växande stad

Planförslaget har en viss negativ påverkan på kulturmiljön, framför allt för att stora delar av de befintliga Lintaverken kommer att rivas, samt att den tätare strukturen gör att det blir svårare att avläsa det öppna dallandskapet och anknytningen till flygplatsen.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att förslaget kan motiveras då det möjliggör en utveckling med mer ändamålsenlig struktur, med bebyggelse anpassad efter de behov som finns idag. Strukturen har i rimlig omfattning anpassats efter det befintliga landskapet och kulturhistoriska förutsättningar i området. I förslaget bevaras och utvecklas även det karaktäristiska jetmotorprovhuset inom Lintaverkens anläggningsområde vilket innebär att bebyggelsen fortsatt kommer att vara en viktig markör i området.

En sammanhängande stad

En socialt sammanhållen stad

Förslaget bidrar till stadens mål om blandade och levande stadsmiljöer då bebyggelsen ger förutsättningar för tät urbanitet. Det är den första etappen av en större utveckling där en ny stadsdel med bostäder och verksamheter ska växa fram i enlighet med programmet för centrala Bromma. Utgångspunkten är att hela planens innehåll och struktur ska fungera tillsammans med en fortsatt flygplatsverksamhet i direkt anslutning, men att flexibilitet också finns för alternativa utvecklingsmöjligheter av närområdet och flygplatsverksamheten.

Trygghet

Området består idag av verksamheter och kan lätt upplevas som ödsligt och otryggt kvällstid. Den planerade stadsdelen befolkar området över dygnets alla timmar vilket ökar tryggheten i området och intilliggande parker och grönområden. De planerade bostadskvarteren och verksamhetskvarteren har fönster mot gatan, vilket ger god uppsikt och ökar den upplevda tryggheten.

Jämställdhet

Planförslaget ger förutsättningar för ökad kommersiell och offentlig service samt fler boende i området. En blandning av funktioner, med närhet till service, kollektivtrafik och grönområden möjliggör för ett mer jämställt vardagsliv. Förslaget innebär att kollektivtrafiken i området kan stärkas, med underlag för ökad busstrafik, vilket är positivt ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor i högre grad än män åker kollektivt.

Barnkonsekvenser

Planförslaget bedöms medföra positiva konsekvenser för barn. Detaljplanen innebär att nya målpunkter för barn och unga tillskapas, med möjlighet för bland annat lek, aktiviteter, rörelse och idrottsutövande. Gällande tillgång på friyta för skola och förskola har en avvägning gjorts utifrån ett helhetsperspektiv i området där samutnyttjande av ytor och tillgång till kvalitativa ytor i närområdet har haft betydelse. Både skola och förskolor är belägna precis invid områdets parker och omgivande natur, vilka nås via trygga och välorienterade kopplingar.

Trafik och mobilitet

Planförslaget innebär en ny gatustruktur i området samt en ombyggnad av Kvarnbacksvägen inom berörd sträcka. Gaturummens uppbyggnad och funktionsindelning ska ge förutsättningar för hållbart resande med prioritering och förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik, i linje med stadens mål och hållbarhetskrav. Kapaciteten för dessa trafikslag kommer i och med den nya utformningen att öka. Kapaciteten för biltrafiken på Kvarnbacksvägen kommer fortsatt vara likt dagens situation eller något lägre eftersom biltrafiken förväntas öka på Kvarnbacksvägen, även om inte denna detaljplan genomförs. Mer lokalt inom planområdet och på de nya gatorna uppstår inga kapacitetsbrister.

Genom att samla bostadskvarterens parkeringsbehov i ett centralt beläget mobilitetshus (separat detaljplan, dnr 2019-03328) skapas större flexibilitet att anpassa utbudet efter behovet och effektivare användning av ytor. Dessutom minskar trafikmängder längs med lokalgator och antal konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och bilar blir färre då det inte finns så många in/utfarter. Detta möjliggör en lugnare gatumiljö runt bostadskvarteren.

God offentlig miljö

Arkitektur och gestaltning

Med en genomtänkt gestaltning bedöms bebyggelsen bidra till positiva värden för stadsbilden och samtidigt bidra till att stärka de offentliga rummen och öka tryggheten i stadsdelen, i enlighet med vad som eftersträvas i översiktsplanen.

Kulturliv, idrott och rekreation

Planförslaget innebär att flera nya ytor för rekreation och idrottsutövande tillskapas i området. Den del av Lintaverken som bevaras utreds också för att bli en kulturnod i stadsdelen med utåtriktade besöksverksamheter i bottenvåningen. Byggnaden kan innehålla sådant som scener, bio, utställningsytor, konstnärsateljéer, dansstudios m.m. I planen ingår även flera ytor för parker och torg.

En klimatsmart och tålig stad

Grön och vattennära stad

I planförslaget finns flera parker, grönytor samt stråk som tillgängliggör intilliggande grönområden och kolonilottsområden. Lillsjöparken planeras också att rustas upp och utvecklas i samband med förslaget. Alla gator och kvarter är anpassade för att hantera dagvatten och där detta även blir ett estetiskt inslag i gatubilden och i många kvarter. I kvarteren arbetar byggaktörerna med grönytefaktor för att tillskapa ekologiska och sociala värden inom kvarteren, vilket även har betydelse för de boendes och arbetarnas välbefinnande.

Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

I marken finns föroreningar bestående av metaller och PAH. I grundvattnet finns också förhöjda värden av PFAS och arsenik. Dessa föroreningar saneras för att klara gällande miljökrav. Arbetet sker delvis i samarbete med Swedavia, som har ett ansvar som aktuell och historisk verksamhetsutövare i området. Marken har generellt goda grundläggningsförhållanden, men det finns inslag av lös lera och kvicklera. Planen reglerar förstärkningsåtgärder.

Planområdets närhet till Bromma flygplats gör att det finns säkerhetsaspekter och begränsningar. Utöver trafikbuller påverkas också området av flyg- och markbuller. Förslaget är utformat för att klara gällande krav på säkerhet och buller.

Teknisk försörjning

I förslaget ingår nya elnätsstationer och en anläggning för sopsug som behövs för den nya stadsdelen.

Planprocess

Process

Detaljplanen upprättas med standardförfarande enligt PBL 2010:900. Samråd genomfördes under perioden 21 december 2021 till 7 februari 2022, med utställning i Tekniska nämndhuset. Planen skickades ut för granskning under perioden 23 augusti till 19 september 2023. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida.

Tidigare ställningstaganden i ärendet

Den 13 juni 2019, § 7, beslutade stadsbyggnadsnämnden att ge stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbete. I samband med planstart uttalade nämnden att det var önskvärt att pröva möjligheten till slutna kvarter samt att, där det är lämpligt, gå upp på höjden för att på så sätt öka exploateringen i projektet.

Ytterligare framhölls att det är det angeläget att värna kolonilotterna samt utreda om ytorna för skola, park, förskola och torg kunde omorganiseras på ett sätt som ytterligare gynnar skolverksamheten, möjliggör att mer befintlig grönyta blir kvar samt bidrar till en mer landskapsanpassad utformning där värdefulla bryn kan sparas. Omdisponeringar av ytor och ökad exploatering undersöktes och var del av det förslag som sedan gick ut på samråd.

Beslut om att godkänna redovisningen av plansamrådet samt att slutligt planförslag skulle upprättas och ställas ut för granskning beslutades i stadsbyggnadsnämnden den 15 december 2022, § 25, i enlighet med kontorets förslag. Nämnden uttalade sig om att det var positivt att området utvecklades samt att det var viktigt att förhålla sig väl till befintliga kultur- och naturvärden på platsen samt att ta särskilt hänsyn till kopplingar och helhetsperspektiv över området i det fortsatta arbetet med nästkommande detaljplan (etapp 2).

Nämnden lyfte även den negativa inverkan som flygverksamheten har på möjligheterna att exploatera området samt att det bör beaktas hur en framtida förändring av flygplatsen kan möjliggöra omvandling av kontors- och verksamhetsbebyggelse till bostäder. Även hur strukturen kan koppla an till en framtida stadsutveckling på flygplatsens område bör beaktas. En framtida fortsatt stadsutveckling och koppling över flygplatsområdet har hela tiden varit en del i planeringen av området. Möjligheterna till en framtida omvandling av bebyggelse har utifrån nu rådande inriktningar inte kunnat studeras närmare, men tanken har funnits med i tidigt skede.

Samlade synpunkter

De flesta remissinstanser är generellt positiva eller neutrala till förslaget, men framför synpunkter i sak. Framförallt lyfter de frågor gällande riksintresset Bromma flygplats, utredning av miljöaspekter, bebyggelseutformning samt påverkan på kulturmiljö, naturområden och landskapsbild. Sakägare och övriga som framfört synpunkter lyfter också frågor inom samma kategorier, men även kring frågor om påverkan under byggskede, påverkan på koloniområden, trafiksituation samt konsekvenser för befintliga verksamhetsutövare i området.

Inkomna synpunkter föranleder några justeringar och förtydliganden av planhandlingarna inför godkännandet. Den största ändringen innebär att en byggnadskropp och del av kvartersmarken i kvarter 4 har strukits från planområdet med hänsyn till befintlig ledningsrätt. En lägsta schaktnivå i delar kring ledningsrätten har även införts och en mindre sänkning (30 cm) av tillåten bebyggelse inom kvarter 22 har genomförts med hänsyn till hinderytorna för Bromma flygplats.

I övrigt har förtydliganden och justeringar i planhandlingar och utredningsunderlag skett kopplat till frågor om bl.a. buller, dagvatten, översvämningar, markföroreningar, geoteknik och genomförandetid. Redaktionella ändringar och förtydliganden av förslaget har även skett samt anpassningar i plangräns för att bättre möta kommande etapp inom Riksby. Kontoret bedömer att lämpliga avvägningar gjorts mellan olika intressen. Ändringarna mellan granskning och godkännande bedöms inte vara av sådan karaktär att en ny granskning behöver genomföras.

Swedavia och Trafikverket har yrkat på att skolbyggnaden inom kvarter 9 ska flyttas med hänvisning till att den delvis ligger inom påverkansområdet för flygbuller. Länsstyrelsen, som gör den sammanvägda bedömningen mellan statliga intressen, delar stadsbyggnadskontorets bedömning att bebyggelses lokalisering och utformning tillgodoser riksintresset samt att några restriktioner för utnyttjande eller utveckling vid flygplatsen inte bedöms uppstå. Synpunkten tillgodoses därför inte.

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget och anser att det möjliggör för en utbyggnad i området i enlighet med vad som eftersträvas i översiktsplanen och program för Centrala Bromma. Förslaget bidrar till att uppfylla Stockholms bostadsmål och möjliggör för ytterligare bostadsbyggande och utveckling i området genom senare etapper.

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kontoret beslutar att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Detta utvecklas ytterligare i planbeskrivningen. Länsstyrelsen delar kontorets bedömning att planen inte innebär betydande miljöpåverkan.

Tidplan

Kontoret bedömer att nedan redovisad tidplan kan följas om inget oförutsett inträffar:

Godkännande i SBN

juni 2024

Efter godkännande i SBN ska detaljplanen antas i Kommunfullmäktige (KF).

Planavtal

Planavtal har tecknats med byggaktörerna för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE

Stadsbyggnadskontoret är positivt till planförslaget som bland annat möjliggör cirka 1230 nya bostäder, skola, förskolor, idrotts- och verksamhetsytor. Kontoret bedömer att planförslaget ligger i linje med översiktsplanen och det planprogram som finns framtaget för stadsdelens utbyggnad. Planförslaget är även ett viktigt bidrag för att uppfylla Stockholms bostadsmål och möjliggör för ytterligare bostadsbyggande och utveckling i området genom senare etapper.

Planen möjliggör en tät stadsstruktur med tillskapande av attraktiva bostadsmiljöer och verksamheter centralt placerat i staden. Förslaget bidrar till förbättrade kopplingar och orienterbarhet samt bidrar med flera nya målpunkter, park- och idrottsytor som uppmuntrar till möten mellan människor. Strukturen utgör en grund för fortsatt utveckling av stadsdelen i kommande etapper, men även en viktig del inför en framtida utveckling av flygplatsområdet.

De inkomna synpunkterna från samrådet och granskningen belyser framför allt att det finns en intressekonflikt mellan ny bebyggelse i området och en negativ påverkan på kultur- och naturmiljön samt påverkan på riksintresset Bromma flygplats.

Inkomna synpunkter föranleder några justeringar och förtydliganden av planhandlingarna, där de största innebär att en byggnadskropp och del av kvartersmarken i kvarter 4 har strukits från planområdet med hänsyn till befintlig ledningsrätt. I övrigt har förtydliganden och justeringar skett kopplat till frågor om bl.a. buller, vatten, markföroreningar och geoteknik. Redaktionella ändringar och förtydliganden av förslaget har även skett. Ändringarna mellan granskning och godkännande bedöms inte vara av sån karaktär att en ny granskning behöver genomföras. Kontoret bedömer att lämpliga avvägningar gjorts mellan olika intressen.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden godkänner förslaget till detaljplan och överlämnar det till kommunfullmäktige för antagande efter att erforderliga genomförandebeslut har fattats av exploateringsnämnden.

SLUT