



Telefon 08-508 27 596

2024-05-23

**No table of contents entries found.**

## 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).

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.

## Bakgrund

### Förslagets syfte och huvuddrag

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.

### Granskning

Aktuell detaljplan skickades ut för granskning 2023-08-23 – 2023-09-19, 26 yttranden kom in under granskningstiden. Information skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen samt andra intressenter som under samrådet skriftligen framfört synpunkter. Planförslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, [www.stockholm.se/detaljplaner](http://www.stockholm.se/detaljplaner).

### Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstagande

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

### Allmänt om planprocessen

Allmänt om processen

*Skönhetsrådet* anser att det är möjligt att bebygga området men att en dispositionsplan för hela Brommafältet bör tas fram innan enskilda planförslag presenteras som riskerar att låsa förutsättningarna. Ytterligare anser *en sakägare* att det är att gå

händelserna i förväg att planera för ett nytt bostadsområde när det inte står klart vad som händer med Bromma flygplats i framtiden.

*Samfundet Sankt Erik* menar på att det är svårt att se hur bebyggelsen ska fortsätta in över flygplatsområdet, då detta inte är illustrerat. Området riskerar att bli en högexploaterad, avgränsad enklav om det dröjer länge eller kanske inte ens är möjligt att bygga på flygfältet.

*Trafikverket* anser att mobilitetshuset i kvarter 20 bör ingå i den aktuella detaljplanen och inte utgöra ett separat planärende. Detta då det kan innebära konsekvenser för båda detaljplanerna i händelse av att den ena inte fastställs som planerat. Planerna har inneboende beroenden som kan komplicera ett genomförande. *Bromma stadsdelsförvaltning* framhåller vikten av att genomförandet av mobilitetshuset sker i takt med utbyggnaden av bostäderna så att parkeringssituationen blir hållbar redan från start.

*Riksby koloniförening* uttrycker intresse att vara involverade i den fortsatta processen och undrar hur detta kan ske.

*Några remissinstanser och sakägare* påpekar vikten av samordning inom systemhandlingsprocessen samt med befintliga och planerade ledningsnät i området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

*Allmänt om processen:*

*Planförslaget tar höjd och utgår i sin struktur från att en fortsatt koppling och stadsutveckling över flygplatsområdet ska kunna ske i framtiden. Förslaget fungerar som en egen sammanhållande stadsenhet i sig, men som vid fortsatt utbyggnad med fler etapper och omvandling av flygplatsen har mycket goda möjligheter att bli mer attraktivt och centralt beläget över tid. Beslut om att starta ett program för att utreda en stadsutveckling på flygplatsområdet togs i Stadsbyggnadsnämnden den 22 februari 2024 (dnr. 2023-18680).*

*Denna detaljplan grundar sig i programmet för centrala Bromma och den helhetsplanering som gjordes i och med det programmet, som även tar hänsyn till övrig utveckling i såväl Bromma som övriga staden. Stadsdelens placering bredvid flygplatsen och kolonilottsområdena anses som lämplig och de verksamheterna möjliggörs fortsatt. Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen att det är olämpligt att planera området innan ett helhetsgrepp kring flygplatsen sker. Kontoret anser att förslaget i god utsträckning tar hänsyn till möjligheterna för en framtida utveckling*

*av flygplatsen samt att risken för eventuella låsningar i samband med detta är hanterbara.*

*Stadsbyggnadskontoret delar synen att om kvarter 20 (mobilitetshuset) också ingått i planen skulle de risker som finns med planernas inneboende beroenden kunna minskas. Då planerna hör ihop både i sitt innehåll och vad gäller dess genomförande så kommer besluten om de båda detaljplanerna att synkroniseras med varandra i syfte att hantera dessa risker. Mobilitetshuset är en förutsättning för planens hantering av parkering för bostäderna och det är därför av vikt att utbyggnaden sker på ett ordnat sätt.*

*Efter granskningen har möte med de närliggande koloniföreningarna genomförts för att ytterligare beskriva förslaget och svara mer ingående på de frågor som funnits om påverkan och process.*

*Samordningsfrågor kopplat till ledningsnät och systemhandlingar har förts vidare till exploateringskontoret, som ansvarar för dessa processer. Fortsatt arbete har skett efter granskningen och kommer att fortgå i ett detaljprojektering- och genomförandeskede framgent.*

## **Allmänt om förslaget och utvecklingen**

### **Allmänt om förslaget**

*Länsstyrelsen anser att planförslaget tillgodoser riksintresse för kommunikationer, Bromma flygplats, vad avser föreslagen bebyggelses lokalisering och utformning. Några restriktioner för utnyttjande eller utveckling vid flygplatsen bedöms inte uppstå. Trafikverket och Swedavia lyfter dock placering av skolan i kvarter 9 som något som inte bör tillkomma inom riksintressets påverkansområde för flygbuller.*

*Länsstyrelsen lyfter synpunkter i sak som de anser behöver förtydligas i förslaget inför antagandet, främst kopplat till miljöteknisk utredning samt reglering och redovisning i planhandlingar.*

*Trafikverket ser positivt på förtätning i redan exploaterade områden och att kompletteringen utgörs av en blandad struktur av bostäder, skola, idrott och verksamheter för att på bästa sätt nyttja området och anpassa markanvändning till nu rådande förutsättningar. De lyfter synpunkter i sak kopplat till bl.a. buller och riksintresse för kommunikation.*

*Trafikkontoret ser positivt på den planerade bebyggelsen. Planens intentioner ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi, vilket bland annat återspeglas i hur gatunät och parkeringsfrågor hanteras.*

*Samfundet Sankt Erik* välkomnar förslaget att inkludera området norr om Lillsjön som föreslås bli detaljplanelagt som park. Området utgör tillsammans med Kvarnberget en viktig del i Västerorts grönsstruktur och dess betydelse som rekreatiomsområde kommer att växa när befolkningen i närområdet ökar. De anser dock att det är viktigt att motverka bullerstörningar och barriäreffekter från Ulvsundavägen och Kvarnbacksvägen. Planförslaget behöver ses över i dessa avseenden.

*Bromma stadsdelsförvaltning* anser att eftersom detaljplanen innehåller en övervägande del bostadsrätter borde andelen hyresrätter öka för att skapa en bättre balans bland upplåtelseformer.

*Fastpartner* är positiva till förslaget och är en av de medverkande byggaktörerna inom planområdet.

*Naturskyddsföreningen* anser att det är positivt att en hel del av planförslaget sker på redan exploaterad mark, men att det krävs ett antal förändringar för att bättre ta hänsyn till förhållandena på platsen. De avstryker förslaget och lyfter synpunkter kopplat till framförallt negativ inverkan på natur- och kulturmiljö, brister i barnperspektivet och miljöteknisk utredning.

*Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp* är positiva till planförslaget, som gör det möjligt för flera verksamheter att etablera sig i deras område.

## Skola, idrott och konsekvenser för barn

*Stadsdelsförvaltningen, Skönhetsrådet och Naturskyddsföreningen har synpunkter på att förskole- och skolgårdarna blir för små.*

*Stadsdelsförvaltningen* anser att det är positivt att två förskolor planeras för att möta behovet som de planerade bostäderna kommer att generera. Men det kan finnas konsekvenser för barn med avseende på eventuella ljud-, luft- och markföroreningar i och med planområdets närhet till Bromma flygplats.

*Stadsdelsförvaltningen* skriver att de båda förskolegårdarna, i synnerhet Kvarter 8, har en friyta per barn som understiger Boverkets rekommendationer. Gårdarnas anslutning till naturmark

är positiv men då naturmarken inte är tillgänglighetsanpassad bör den inte betraktas som ett substitut för gårdsyta.

*Naturskyddsföreningen* anser att skolgården är för liten, med 11 m<sup>2</sup> friyta per barn, vilket innebär att den inte kommer att kunna innehålla grönska på grund av slitage. De menar att det av samrådsredogörelsen framgår att exploatering av bostäder har prioriterats framför yta på skolgården utan att någon avvägning har gjorts mellan exploateringsintressen och barnens bästa. Föreningen anser att detta strider mot Barnkonventionen.

*Skönhetsrådet* lyfter att det är positivt att ytterligare ytor för idrott utomhus har tillkommit i den norra delen.

*Naturskyddsföreningen* anser att förslaget brister med hänsyn till barnperspektivet och att en integrerad barnkonsekvensanalys bör tas fram.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Allmänt om förslaget:

*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. Kontorets bedömning är att förslaget generellt är väl avvägt mellan olika intressen. Planförslaget styr inte upplåtelseformen för bostäderna.*

*Planförslaget har noga studerats för att skapa goda bullernivåer i stadsdelen från omgivande gator. Barriäreffekterna från Ulvsundavägen och Kvarnbacksvägen måste vägas mot behovet av biltrafik på dessa gator. Planen motverkar inte att gatorna utformas för mindre trafik i framtiden eller för lägre hastigheter. Alla väsentliga miljöfrågor anser kontoret har studerats noga i framtagandet av planen i syfte att klara alla ställda miljömål och leva upp till gällande lagstiftning.*

Skola, idrott och konsekvenser för barn:

*Skolgården och förskolegårdarna har gjorts så stora som möjligt och i avvägning gentemot behovet av offentliga ytor och exploateringsmöjligheter. Kontoret anser att den framtagna planen innebär en väl avvägd fördelning mellan ytorna i området.*



*Skolgårdar planeras i direkt anslutning till stora parkytor, vilka kan nyttjas som komplement till skolgårdarna. Att även parkytor i staden kan samnyttjas av skolbarn samt övriga medborgare innebär en större hushållning med de öppna ytor som finns i staden. I skolans fortsatta arbete inför bygglov kommer det att förtydligas hur skolgården kan tillgodose behov för barn i olika åldrar och med olika behov i en skolgård med hållbar grönska och en variationsrik miljö. Skolan och skolgården har planerats för att hantera buller. Markföreningar har undersökts ytterligare och marken bedöms som lämplig för skolverksamhet.*

*Kontoret gör bedömningen att en integrerad barnkonsekvensanalys eller en fristående barnkonsekvensanalys inte är nödvändig för detta projekt. Där den nya stadsdelen planeras finns det i dagsläget få platser där barn befinner sig som påverkas av planförslaget. Barnkonsekvenserna av förslaget behandlas i planbeskrivningen och förslaget har utformats med stor hänsyn till barnperspektivet. Planförslaget anses bidra till en stadsdel med starka kvaliteteter för barn och unga. Kontoret anser inte att den plan som tagits fram och de avvägningar som gjorts strider mot Barnkonventionen.*

## Arkitektur och gestaltning

*Skönhetsrådet* anser att förslaget innebär allt för stora ingrepp i naturmarken och att skalmötet längs Kvarnbacksvägen med befintliga smalhus i tre våningar är problematiskt. Stockholmshus i sex våningar är främmande då dess proportioner förvrids och kullkastas när de blir så mycket högre än ursprungskonceptet. De stadsmässiga kvalitéerna som eftersträvas uppnås inte eftersom förslaget utmärks av en långt driven separation med bostäder i en del och verksamheter i en annan.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att höghuset i kvarter 22 kommer att ha en stark närvaro i parkrummet vid Lillsjön och påverka naturupplevelsen negativt.

*Samfundet S:t Erik* ser positivt på en stadsutveckling i området och den relativt lugna fasadarkitekturen men är kritiska till höjdskanalen och att den kompakta, slutna kvarterstrukturen. De anser att planen skulle vinna på en uppluckring av de slutna bostadskvarteren mot det omgivande landskapet och en generell sänkning av antalet våningar. Ytterligare anser de att lite väl mörka material har valts, som avviker från Brommas generellt ljusa karaktär.

*Svoa* lyfter att de önskar fortsatt dialog kring de gestaltningsbestämmelser (f4 och f21) som kopplas till sopsugsterminalen (E5)



respektive pumpstation (E3). De lyfter att formuleringarna inte helt stämmer överens med det som är överenskommet inom projektets systemhandlingar samt att de behöver kunna ta höjd för mer kostnadseffektiva lösningar på utformningen.

*Fastpartner* framför en synpunkt rörande skrivningen av planbestämmelse b3 som berör markens anordnande inom kvarter 4 och att denna behöver medge något högre höjder på stödmurar.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

*Stadsbyggnadskontoret anser att planförslaget är välutformat med en god avvägning mellan olika funktioner och den föreslagna bebyggelsens utformning. 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.*

*Stort arbete har lagts på att stärka framförallt huvudgatan som ett stadsmässigt rum genom dess utformning och krav på publikt innehåll. Trots att gatans sidor får olika kvartersinnehåll anser kontoret att det finns goda förutsättningar för stadsmässiga kvaliteter inom planområdet. En stor blandning av funktioner inom området, med flertalet boende, arbetande och besökare till exempelvis idrottsfunktioner och parker nära varandra har potential att generera många möten inom stadsdelen.*

*Kontoret anser att såväl skalan som utformningen av bebyggelsen inom området är väl genomarbetad och välavvägd utifrån planens målsättningar. Justeringar har skett inför granskning för att bättre anpassa bebyggelsen till det omgivande landskapet och den befintliga bebyggelsen längs med Kvarnbacksvägen. Höghuset samt kvartersbebyggelsen mot Kvarnbacksvägen bildar en tydlig front och entrépunkt till den nya stadsdelen och blir synliga mot gatu- och parkrummet vid Lillsjön. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det öppna rummet och avstånden till befintlig bebyggelse är tillräckliga för att påverkan inte ska vara påtagligt negativ vare sig för vistelsevärden i parken eller i mötet med närliggande hus.*

*Trots utgångspunkter i värden och uttryck som återfinns i de omgivande bebyggelseområdena utgör området en ny årsring i Bromma och vissa skillnader kommer därför alltid att finnas mot omgivningen. Planförslaget har ett väl genomarbetat gestaltungsprogram med stor detaljering och bakomliggande utredning kring bebyggelseutformning och färgsättning i syfte att uppnå ett sammanhållet uttryck mellan kvarteren. Kontoret*

*bedömer att det för detaljplaneskedet är väl utrett och avvägt vad gäller dessa frågor.*

*Fortsatt dialog med Svoa kring de nämnda planbestämmelserna har förts efter granskningen och givit anledning till en mindre redaktionell ändring av bestämmelse f4 samt justeringar i övriga planhandlingar kopplat till de gestaltungsinriktningar som ska gälla för sopsugsterminalen och pumphuset.*

*Aktuell synpunkt på bestämmelse b3 berörde det hus inom kvarter 4 som efter granskningen utgått. Ingen revidering av bestämmelsen bedöms som nödvändig till följd av detta.*

## Kulturmiljö

### Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

*Skönhetsrådet* vill se en kulturmiljöutredning och värdering för hela flygplatsområdet inför att hela flygplatsområdet planeras som en helhet istället för att gå före med den aktuella detaljplanen.

*Samfundet S:t Erik* vänder sig mot planerna att riva delar Lintaverken. Anläggningen är unik i sitt slag varför dess tillhörande byggnader i så hög utsträckning som möjligt bör bevaras och ges ett nytt innehåll, i synnerhet gäller detta de två jetmotorprovhusen från 1959. Även *Kulturförvaltningen* anser – likt vid samrådet - att fler av Lintaverkens byggnader borde bevaras och få ett nytt innehåll. Att skydds- och varsamhetsbestämmelser samt skydd mot rivning för jetmotorprovhusen införts på plankartan till granskningen ser de dock som positivt.

*Naturskyddsföreningen* anser att bebyggelsen är för storskalig och att placeringen av byggnaderna innebär en negativ påverkan på kulturmiljövärdena. Planförslaget innebär ett mycket apart inslag i den befintliga miljön med höga bebyggelsefronter mot koloniområden, öppna marker och bostadsmiljöer. Föreningen anser förslaget bör anpassas för att smälta in mer i landskapet.

## Fornlämningar

*Länsstyrelsen* vill uppmärksamma kommunen på att eventuell arkeologisk åtgärd, som t.ex. en schaktningsövervakning eller en avgränsande förundersökning, kan behövas i samband med utbyggnaden av Linta gårdsväg med en GC-väg och ledningsdragningar. I planbeskrivningen nämns att ingrepp i fornlämningar kommer sannolikt behöva föregås av provgrävningar. Eftersom det inte är klart vilken åtgärd som kan

komma att behövas bör kommunen ta bort precisering av den arkeologiska åtgärden i planbeskrivningen.

*Bromma Hembygdsförening* skriver att bebyggelsen inte får påverka hållristningen L2013:1747 (RAÄ 29:1 Bromma) föreställande Oden och Tor. I syfte att skydda denna anser föreningen att det västra punkthuset i kvarter 2 inte bör byggas samt att bebyggelsen i kvarter 1 bör kortas av åt väster.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

*Kontoret anser inte att hela flygplatsområdet behöver ingå i en kulturmiljöutredning eftersom hela flygplatsområdet inte ingår i planområdet. De kulturhistoriska frågor kopplat till flygplatsverksamheten som är av relevans för denna del bedöms ha lyfts fram tillfredsställande i utredning och planhandlingar.*

*Kontoret anser att på det stora hela är förslaget väl avvägt mellan olika intressen och att påverkan på den kulturhistoriska miljön är hanterbar. Visst intrång och rivningar bedöms vara nödvändiga för att möjliggöra en sammanhållande och fungerande struktur i området. Bebyggelse inom Lintaverken och flygplatsens gamla landningsbana påverkas i stor grad av förslaget, medan fornlämningar och naturkullar bevaras i större utsträckning. Inför granskning har en översyn av byggnadsvolymer gjorts för att få till en bättre anpassning av bebyggelsen till kullarnas höjder och för att skapa en mjukare linjeföring utifrån takfotshöjderna*

*Kontoret ser att jetmotorprovhuset kommer ha en viktig roll i den nya stadsdelen i form av en unik bevarad byggnad som vitnar om områdets historia som flygplats. Det anses lämpligt att bygga på byggnaden för att den lättare ska kunna användas för mer varierande verksamheter. Att ge byggnaden ett nytt innehåll med nya verksamheter underlättar den ekonomiska delen av dess bevarande samt bidrar till en mer levande stadsdel med fler verksamheter. Att endast bevara en byggnad som inte kan användas anses inte vara en effektiv nyttjande av byggnaden. Kontoret anser att bevarandet av endast motorprovhuset är en god avvägning mellan alternativet att bevara fler byggnader och möjligheten till att uppföra ny ändamålsenlig bebyggelse, utifrån de behov av bostäder och verksamheter som behövs idag.*

*Fornlämningar:*

*Kontoret reviderar i planbeskrivningen genom att ta bort  
preciseringen av den arkeologiska åtgärden. Klippväggen med  
hällristningen är belägen cirka 30 meter från den närmaste*

*planerade bebyggelsen, vilket bedöms vara ett tillräckligt avstånd. Kontoret bedömer därför inte att bebyggelse behöver utgå ur förslaget.*

### **Olägenhet för grannar**

*Riksby koloniförening, Iris koloniträdgårdsförening och Linnea koloniförening uttrycker oro för hur planerna kommer påverka deras verksamheter, både i genomförandeskedet samt när stadsdelen är utbyggd. De är oroliga för störningar i form av bl.a. buller och tung trafik i området under genomförandetiden, påverkan på grundvattnet samt att stugor ska ta skada av bygget. Även hur kopplingar genom koloniområdet kommer att fungera i framtiden undrar de över.*

*Bågskytteklubben IF Ulvarna är emot planförslaget som innebär att deras verksamhet och anläggning som ligger inom planområdet behöver läggas ner. De vill därför ha ett ersättningsområde. Inga godtagbara alternativ med ersättningsområden inom Stockholms stad har presenterats och avsaknad av en inriktning samt en tydlig tidplan gör det omöjligt att på ett bra sätt planera och utveckla verksamheten under de närmaste åren.*

*Brommaplansgrillen HB vill att detaljplanen anpassas så att dess verksamhet kan fortsätta på platsen eller att den kan omlokaliseras i närområdet, inom den nya planen, till exempel vid något av de två torgen.*

*Myntet Invest vill se en lösning för deras arrende och fastigheten som inkluderar evakuering av hyresgäster med besittningsskydd, erbjudande av nya lokaler samt en ekonomisk uppgörelse. De vill se en genomförbar plan för markens och områdets fortlevnad. De påpekar att Fastpartner, har mottagit stora byggrätter och är således ekonomiskt kompenserade. Myntet Invest vill framhålla vikten av att Staden tillämpar Likabehandlingsprincipen.*

*Myntet Invest påpekar även att det förekommer en extrem stark fotogenlukt, som påverkar alla i området. Lukten är stark och illaluktande och den kommer och går i långa perioder. Ingen hänsyn har tagits till lukten i planförslaget. Vid miljömätningar har man lyckats undgå lukten i och med att den just kommer och går.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:**

*Hantering av befintliga arrendeavtal, tidpunkt för dess upphörande och till vilket skick marken ska återlämnas regleras i de avtal som*

*föreligger mellan exploateringskontoret och respektive arrendator. Detta är inget som planen hanterar och frågor rörande detta hänvisas till exploateringskontoret.*

*Genomförandefrågor som utbyggnadsordning och byggtrafik planeras i detalj inför genomförandet. Ansvar vid eventuell skada bedöms från fall till fall beroende på skede och inblandade parter men ligger inte inom ramen för detaljplanearbetet. Störningar och framkomlighetsproblem ska minimeras under byggtiden, men vissa störningar kommer sannolikt att förekomma som man måste acceptera. Byggnation kan vid tillfällen orsaka påtagliga störningar för boende och verksamma i området. Inför att denna typ av arbeten påbörjas kommer information att gå ut till berörda i närområdet. I informationen kommer det finnas kontaktuppgifter till ansvarig i projektet för frågor och funderingar.*

*Kontoret anser att planhandlingarna visar på konsekvenserna av detaljplanen, inklusive hur det påverkar koloniområdena. Utformning inom koloniområdena har inte studerats då det inte ingår i detaljplaneområdet. Efter granskningen har möte med de närliggande koloniföreningarna genomförts för att ytterligare beskriva förslaget och svara mer ingående på de frågor som funnits om påverkan och process. Kontorets uppfattning är att detta tydliggjort de frågor som funnits.*

*Kontoret har i detaljplanearbetet inte behandlat fotogenlukt eller uppmärksammat detta som en fråga som behöver utredas vidare. Vid fortsatt hantering av en pågående luktstörning hänvisas till stadens miljöförvaltning. Frågan bedöms inte ha bäring på detaljplanen.*

## Gator och trafik

## Gång- och cykeltrafik

*Trafikkontoret* anser att cykelbanorna längs huvudgatan bör vara 1,8 meter breda, istället för den angivna bredden på 1,5 meter. Det möjliggör trygg och säker förbicyklning av annan cyklist. Om en omdisponering av sektionen inte anses möjlig bör det övervägas att utöka huvudgatans sektionsmått

*Trafikkontoret* ser även en potentiell konfliktpunkt mellan cyklister och tung trafik vid den befintliga återvinningsstationen på grund av svår sikt. Planen bör säkerställa att tillräcklig yta finns för att en trafiksäker utformning ska kunna genomföras.

*Bromma-Ulvsunda företagsgrupp* framför att en gångväg över Kvarnberget med en bro över Ulvsundavägen skulle göra det enklare för personalen och de boende att utnyttja Tvärbanan, samtidigt som det binder samman Riksby med övriga Ulvsunda.

#### Kollektivtrafik

*Trafikförvaltningen* vill ha en fortsatt dialog kring utformningar av gator för att få till kollektivtrafik. Det omfattar även kommande etapper. Den tillfälliga vändslungan ska utformas enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. De vill granska framtagna lösningar och behöver ett bra underlag för att bedöma hållplatsutformning längs huvudgatan.

*Trafikkontoret* lyfter att det är viktigt att huvudgatan trafikeras av buss från början för att uppnå hållbart resande, och för att minimera trafikökningen på Kvarnbacksvägen, vilket i sin tur är viktigt för stombusstrafiken som går där. Den tillfälliga vändplatsen i planområdets norra delar är en viktig förutsättning för att möjliggöra busstrafik på huvudgatan.

Enligt *Skönhetsrådet* innebär förslaget att den tätaste delen av Bromma, som detta skulle bli, skulle vara den som ligger längst från kapacitetsstark kollektivtrafik.

#### Biltrafik

*Trafikverket* vill att tillkommande bebyggelse ska planeras så trafikeffektivt som möjligt med hänsyn till det redan hårt trafikerade vägnätet och att framkomligheten på riksintresset Ulvsundaleden inte försämras.

*Trafikkontoret* noterar att Lintadalstorget "växer ut" i huvudgatans gaturum så att gatusektionen smalnar av vid denna del. De menar att torget kan gestaltas så att det växer ut i huvudgatan på detta sätt utan att det behöver regleras som TORG i detaljplanen. Det är viktigt att bygga in viss flexibilitet i hur allmän plats kan utformas på lång sikt och huvudgatans gatumark bör därför ha en sammanhållen bredd i plankartan. Detta särskilt med hänsyn till framtida möjlig stadsutveckling och behov av utveckling av lösningar för exempelvis kollektivtrafik i den omgivande geografin.

*Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp* ser trafiken på Kvarnbacksvägen som ett problem. Den är redan idag mycket intensiv med kraftig köbildningen vid korsningen Kvarnbacksvägen-Linta Gårdsväg. Med utbyggnaden av både bostäder och verksamheter kommer



trafiken att öka mycket kraftigt. Det är mycket svårt att få till en bra lösning för in- och utfarterna till Riksby, framför allt för tung trafik. Detta behöver studeras vidare.

*Riksbys koloniförening, Iris Koloniträdgårdsförening och Linnea koloniförening* uttrycker oro för att trafiken på Kvarnbacksvägen och i Bromma kommer förvärras till följd av förslaget. De är även oroliga för mer trafik i anslutning till och genom deras koloniområden, både under själva genomförandetiden och när stadsdelen är färdigbyggd. De vill inte att det ska bli så många anslutningar till den nya stadsdelen via kolonilottsområden. De vill i stället se gröna barriärer samt bullerskydd/staket vid stugorna närmast det nya området.

## Parkering och angöring

*Trafikkontoret lyfter att det är bra med samnyttjande av mobilitetshuset, men anser att det är viktigt att det inte ger onödigt incitament för dessa boende att ta bilen till arbetet. Det är därför önskvärt att samnyttjandet regleras så att boende vid behov kan låta bilen stå parkerad även dagtid på vardagar.*

*Stadsdelsförvaltningen* är positiv till mobilitetshus med mobilitetstjänster för att underlätta ett hållbart resande.

*Trafikkontoret* uttrycker oro sig för att stora öppna hårdgjorda ytor nära idrottsverksamheter och skolor riskerar att användas för olovlig parkering. Även torgytorna kräver en genomarbetad utformning för att undvika oönskad trafik. Det är önskvärt att arbeta för att freda ytorna från biltrafik. De lyfter även att en elnätstation har ritats in på torgytan mellan kv. 10 och 11. Om behov finns för servicefordon att parkera vid elnätstationen bör ytan hellre placeras i direkt anslutning till någon av lokalgatorna. *Svoa* lyfter även att det i plankartan behöver säkerställas att det vid torget intill E2-området (dagvattenmagasinet i plankarta del 1) möjliggörs uppställning av driftsfordon.

*Stadsdelsförvaltningen och Fastpartner* anser att trafiksituationen utanför förskolan vid kvarter 8 är bristfällig vad gäller trafiksäkerhet. En angöringsficka för lastbilar behöver tillskapas för att säkerställa en trafiksäker lösning som fungerar med verksamheten.

*Fastpartner* anser även att bottenvåningarna längs med huvudgatans östra sida (verksamhetssidan) måste vara tillgängliga. Det behöver



finnas möjlighet till angöring, RHP och korttidsparkering längs  
huvudgatan vid kvarter 14 genom att skapa en angöringsficka där.

*Riksbykoloniförening, Iris Koloniträdgårdsförening och Linnea koloniförening vill inte att folk parkerar intill koloniområdena.*

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Gång- och cykeltrafik:

*Huvudgatans bredd i detaljplanen är inte aktuell att ändra.*

*Detaljplanen styr dock inte exakt uppdelning och mått av funktionerna i gatan varför en eventuell omDispositionering av gatans sektion är möjlig. Projektet har dock gjort bedömningen att huvudgatans bredd på cykelbanor är tillfredställande samt att föreslagna trafiklösningar är trafiksäkra för samtliga trafikslag.*

*Staden har även i dialog med återvinningscentralen (ÅVC) tagit fram utformningsförslag för ytor vid in/utfarter till ÅVC där alla funktioner har tillgodosetts och trafiksäkerheten säkerställs.*

Utformningen fortsätter i samtliga fall att bevakas i genomförandeskedet.

*Att skapa ytterligare gång- och cykelstråk utanför planområdet ligger utanför ramarna för detta projekt. Kopplingen är intressant, dock är topografin samt natur- och kulturmiljön på Kvarnberget något som kan innebära svårigheter att genomföra. Kontoret för vidare synpunkterna som berör delar utanför planområdet till berörda förvaltningar.*

## Kollektivverkehr

*Kontoret bedömer att det i detaljplanen finns goda förutsättningar för möjligheten att området ska kunna trafikeras med buss och instämmer i de synpunkter som lyfter vikten av god kollektivtrafik inom området. Kontoret delar även synpunkten om att det är viktigt att huvudgatan trafikeras av buss från början. Projektet för en dialog med Trafikförvaltningen kring utformning av gator och förutsättningarna för kollektivtrafik. Fortsatt utformning och läge för busshållplatser hanteras fortsatt i genomförandet.*

Biltrafik:

*Kvarnbacksvägen är idag hårt trafikerad och har en utformning som påminner om en genomfartsled. Gatan är också ett primärstråk inom stadens cykelnät. Planförslaget innebär en ny gatustruktur och 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.*

*Bedömningen är att utbyggnad enligt förslaget är möjlig att genomföra i relation till de trafikfrågor som planen har rådighet över. Med det nya förslaget förbättras tillgängligheten för kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik. Gatan ges en ny utformning med ny bebyggelse, trädtrader, trottoarer och cykelbanor. Nya förbättrade passager anordnas även för gång och cykel mot Lillsjöparken i några strategiska punkter. Ytterligare förbättringar av situationen vid Kvarnbacksvägen och kring Brommaplan behöver ske utanför planområdet.*

*Korsningen mellan huvudgatan och Kvarnbacksvägen utformas signalreglerad. Med denna utformning blir trafiksituationen mer strukturerad än idag där trafik på Linta gårdsväg får stå och väja för den stora trafikmängden på Kvarnbacksvägen.*

*Signalregleringen gör att trafik till och från huvudgatan kan ta sig in och ut på ett mer ordnat sätt och att fotgängare och cyklister får en mer trafiksäker miljö. Linta gårdsväg utformas för att hantera den tyngre trafiken där högersväng in från Kvarnbacksvägen och högersväng ut mot Kvarnbacksvägen tillåts. Tvärgatan söder om kv.20 dimensioneras som huvudgata och fungerar som länk mellan huvudgatan och Linta gårdsväg för trafik som behöver svänga vänster i korsningen med Kvarnbacksvägen. Tung trafik, lika som övrig trafik, därmed kommer inte behöva åka till Brommaplan för att kunna åka mot Ulvsundavägen från området. Infartsfilerna är inplanerade till och från området.*

*För att tydliggöra visionen med torgytan som en sammanhängande mötesplats bedömer kontoret att ytan som regleras med torg längs huvudgatan fortsatt ska göra det. I den regleringen finns det fortfarande flexibilitet att funktioner från gatan kan växa ut över torgytor. Bedömningen är att tillräcklig flexibilitet och yta för exempelvis kollektivtrafik finns inom planen.*

*Gatorna i den nya stadsdelen ansluter endast med gång och cykel till Riksbyvägen och koloniområdena, inte med biltrafik. Stråket mellan den nya stadsdelen och koloniområdet utformas huvudsakligen som ett grönstråk med gång- och cykel. Biltrafiken i*

*den nya stadsdelen bedöms därför inte påverka Riksbyvägen. Riksbyvägen och Sommarvägen ligger utanför planområdet varför utformning eller reglering av dessa inte hanteras.*

Parkering och angöring:

*Genom att samla bostadskvarterens parkeringsbehov i ett centralt beläget mobilitetshus (görs i separat detaljplan, dnr 2019-03328) skapas större flexibilitet att anpassa utbudet efter behovet och effektivare användning av ytor. Dessutom minskar trafikmängder längst 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.*

*Utbyggnaden av mobilitetshuset synkroniseras i sitt genomförande för att möta den nya stadsdelens behov från start. Hur parkeringsplatserna i mobilitetshuset hanteras i driftskedet ligger utanför själva planprocessen. Syftet med mobilitetshuset och föreslagna parkeringslösningar är dock inte att uppmuntra till onödig daglig användning av bilar.*

*Projektet ser inte att det finns stora ytor som kommer utnyttjas för olovlig parkering. Torgytorna får en genomarbetad utformning för att undvika oönskad trafik, dock ska de vid behov kunna nyttjas för angöring till tekniska anläggningar varför ytterligare reglering inte sker. Elnästationernas placering har utöver elförsörjning noga studerats för att inkräkta så lite som möjligt på de viktigaste offentliga rummen och gatufunktionerna. Behovet av uppställning och angöring för servicefordon anses kunna lösas med gällande utformning. Frågorna bevakas i det fortsatta genomförandet samt under driftskedet.*

*Frågor gällande utformningen av parkeringsfickor och angöring styrs inte i planhandlingarna, men ytan finns tillgänglig. Kontoret gör bedömningen att det är möjligt att åstadkomma tillgängliga och trafiksäkra angöringar och parkeringar inom ramen för den framtagna detaljplanen. Exakt läge för parkeringar och angöring hanteras i projektets systemhandling och i senare projektering.*

*Gator runt skola och förskola har utformats med särskild fokus på säkra skolvägar. Några gator har enkelriktats bl.a. för att minimera trafikmängden och genomfartstrafik samt för att det skulle vara enklare för barn att hålla koll på fordonstrafik. Angöring är tillåten längst hela sträckan på enkelriktade gator där tillgänglig angöring, RHP och lastplats har sina ytor, och samtidigt finns det tillräckligt med flexibilitet för att leveranser och tillgänglig angöring skulle*

*kunna samnyttja ytorna vid behov. Med denna utformning även tillgänglig angöring och RHP för besökare till park är tillgodosett.*

*Det planeras inte för några förändringar kring parkering vid kolonilottsområdena. Planen hanterar det behov som finns för parkering inom den nya stadsdelen. Eventuella parkeringsförbud, trafikregleringar och behov av upprustningar på Riksbyvägen eller inom koloniområdet ligger utanför projektet och hanteras av väghållaren.*

## Teknisk försörjning

## Ledningar och tunnlar

*Norrenergi* har en ledningsrätt för en VA-tunnel inom planområdet. De förutsättningar som tunneln ger för kommande exploatering behöver klarläggas och beaktas fullt ut. Ledningsrätten behöver även beaktas vid fastighetsbildning så att nya fastigheter belastas av VA-tunneln på samma sätt som dagens. Även *Svoa* nämner tunneln i sitt yttrande då den används och underhålls av dem. Tunneln används för energiåtervinning och är alltid vattenfylld. En torrläggning av tunneln, även kortvarigt, kräver lång planering och omfattar bland annat tillståndsprövning. Restriktioner för arbeten i närheten av befintlig tunnel behöver utredas och anges. Nivåer för lägsta schaktnivå ovan tunnel behöver anges i plankartan.

*Norrenergi* lyfter också att den påtalade ledningsrätten omfattar en påfartstunnel vars mynning delvis är i konflikt med ett av husen inom kvarter 4. Idag är denna igensatt, men *Norrenergi* behöver kunna ha tillträde och åtkomst till denna påfartstunnel även i framtiden. För att det ska vara möjligt behöver kvarteret flyttas eller strykas ur planen. En fri påfartssträckssträcka om cirka 75 meter österut från tunnelns mynning till närmaste väg behövs också, något som riskerar att komma i konflikt med kvarter 5 inom planen. Mynningen höll vid tillfället för synpunkten på att grävas fram för en tydligare lägesbestämning och inför fortsatt dialog med staden.

*Ellevio* lyfter att de har aktiva och planerade kablar i området. De har även inplanerade elnätsstationer inom området. Detaljplanen behöver säkerställa så att dessa ryms inom planen på ett fullgott sätt samt att deras utbyggnad motsvarar tidplanen för utbyggnaden av kvarteren. Myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall ska beaktas. *Ellevio* önskar även fortsatt informationsutbyte om etablerandet av nätstationer i planområdet samt effektoppgifter för den nya bebyggelsen avseende byggkraft, färdig anslutning och planerad fordonsladdning. Åtgärder i *Ellevios*

befintliga anläggningar utförs efter beställning till dem samt bekostas av beställare.

Svoa skriver att lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +50 m vilket vid normalt anordnande av installationer kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställe över nivån +30 m. Detta är aktuellt för flera kvarter i planområdet och bekostas inte av dem.

*Svoa* har befintliga ledningar längs Kvarnbacksvägen. I samband med planens genomförande kommer ett nytt VA-system anläggas. Tillfällig anslutning innan genomförandet av detaljplanen kan ske till ledningarna i Kvarnbacksvägen.

*Svoa* lyfter också att det u-område som anges i plankartan del 2 ska vara 8 meter brett och att den fria höjden ska vara minst 4,5 meter, vilket med fördel anges i plankartan.

*Svoa* påpekar även att avledning av spillvatten med självfall inte tillåts för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av *Svoa*.

*Stockholm Exergi AB* meddelar att de inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera ev. ledningsomläggningar och nya ledningsdragningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöten. Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal.

*Norrenergi* lyfter att de skulle kunna förse området med fjärrvärme och fjärrkyla genom anslutningar till sina befintliga ledningar i området.

*Fastpartner* påpekar att systemhandlingen inte har tagit hänsyn till verksamhetskvarterens behov av fjärrkyla och fungerande sprinklerlösningar. Det saknas även placering av brandposter som är viktigt för säkerheten.

*Trafikkontoret lyfter att samordning bör ske med planerad fjärrvärmeledning från Lövstaverket, den så kallade "sammanbindningsledningen".*

## Avfallshantering

*Svoa lyfter att planområdets närhet till Bromma ÅVC erbjuder unika möjligheter för att samarbeten samt att planera för delnings-ekonomi och återbruk. De önskar att det utreds hur verksamheten kan fungera i symbios med området inom planen, och inte en del utanför. Exempel som de ger för att främja detta är att förbättra tillgängligheten för gång-, cykel- och kollektivtrafikanter, skapa lokala och fastighetsnära platser för insamling av återbruksmaterial samt att säkerställa ytor där mobila tjänster för återbruk kan rymmas. De vill även att det ska framgå att bolaget är öppet för nya idéer och samarbeten för att bidra till att skapa en levande och attraktiv stadsdel.*

*Svoa lyfter också vikten av att undvika driftstörningar i sopsugsanläggningen. Därför är det viktigt att boende har tillgång till insamling av grovavfall. För boende i flerbostadshus har fastighetsägaren en skyldighet att ombesörja hämtning av grovavfall från fastigheten. Plats i miljörum eller uppställningsplats för container ska finnas med i den fortsatta planeringen för att möjliggöra hämtning av grovavfallet.*

*Svoa lyfter även behovet av att ha möjligheten till en lättillgänglig insamlingsplats för förpackningsavfall inom detaljplaneområdet. De påminner även om att planen behöver beakta så att utrymme för insamling, plats för angöring och rätt dimensionerade vägar för tunga fordon som ska hämta avfall och fett från fettavskiljare finns. Stadens riktlinjer Projektera och bygg för god avfallshantering ska följas.*

*Swedavia lyfter vikten av att minimera risken för FOD (Foreign Object Debris) genom att hantera sopor i avsedd byggnad.*

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

*Ledningar och tunnlar:*

*Staden och Norrenergi har haft en fortsatt dialog kring deras ledningsrätt och åtkomsten till denna. Efter granskning lyfts den mellersta byggnaden i kvarter 4 ut ur detaljplanen för att inte påverka ledningsrätten. Byggnaden kan komma att provas i en fristående detaljplan, där det får utredas om det är möjligt att genomföra på sådant sätt som fungerar utifrån förutsättningarna på platsen. Efter vidare dialog görs även bedömningen att åtkomst till ledningsrätten går att säkra utifrån det nya gatunätet som föreslås i planen, varför ingen påverkan på kvarter 5 bedöms vara nödvändig. Nivåer för lägsta schaktnivå ovan tunnel har även införts i plankartan.*



*Kontoret gör bedömningen att elnätstationerna inryms inom den framtagna detaljplanen samt att nödvändiga beaktanden gjorts för dessa. Den info som Ellevio efterfrågar rörande bland annat effektuppgifter, informationsutbyte och utbyggnadstakt meddelas i dialog med Exploateringskontoret och Ellevio.*

*Kontoret framför informationen om ansvar, tryckstegring, anslutning till VA-systemet, anslutning till sopsug och avledning av spillvatten till involverade byggaktörer samt till Exploateringskontoret som ansvarar för genomförandet. Frågor om ansvar och rättigheter ses över och redovisas där så behövs i planbeskrivningens genomförandedel.*

*Fortsatt dialog mellan ledningsägare, byggaktörer och Exploateringskontoret behöver ske inom ramen för detaljprojektering och genomförande. Exploateringskontoret ansvarar även för systemhandlingarna som tagits fram.*

*Avfallshantering:*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns goda möjligheter att främja en delningsekonomi inom planförslaget, då det planeras för att vara lätt för besökare att nå Bromma ÅVC oavsett färdmedel samt att tillräckliga ytor bedöms finnas för att möjliggöra olika former av insamlingsplatser. Utöver att ytorna möjliggörs hanteras initiativen dock inte i ett planskede, varför ytterligare utredning inom ramen för planen inte sker. Intresset att samarbeta lyfts dock vidare till byggaktörer och Exploateringskontoret inför genomförandeskedet.*

*Utrymmen och placering av miljörum, fettavskiljare m.m. har setts över inom samtliga kvarter tillsammans med bl.a. angöring- och trafikfrågor. Bedömningen är att detta är väl utrett inom planen och att ytor och förutsättningar finns för en utformning som följer stadens riktlinjer.*

*Risken för spridning av FOD bedöms vara begränsad, då sopsugsterminalen utförs som ett inbyggt och slutet system. Oavsett är det en fråga för ett driftskede. Synpunkten vidarebefordras till Svoa.*

## **Buller och vibrationer**

### **Trafikbuller**

*Länsstyrelsen finner att utformningen av kvartersmarken är lämplig med hänsyn till redovisade bullernivåer förutsatt att kommunen*



tydliggör att trafikbullernivåerna mot Kvarnbacksvägen och Huvudgatan klaras. De påpekar även att bullernivåerna vid kvarter 22 skiljer sig åt mellan de två framtagna bullerutredningarna på ett avvikande sätt. Denna skillnad anser de behöver klargöras och visa att planerad bebyggelse fortsatt är lämplig med hänsyn till trafikbuller.

*Länsstyrelsen* noterar att i illustrationen i planbeskrivningen på s. 189 framgår att kvarter 2 klarar trafikbullerförordningens riktvärden utan krav på utformning. Detta förutsätter dock en utbyggnadsordning som innebär att skärmande kvartersbebyggelse inom kvarter 1 uppförs först. Detta behöver i så fall villkoras på plankartan.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* skriver att kvarter 22 utsätts för buller från flyg och biltrafik. I hela planområdet förekommer också höga maximala bullernivåer från flygtrafiken. För att minimera risken för bullerstörningar inomhus bör plankartan reglera att ljudisoleringen uppfyller minst ljudklass B för utifrånkommande ljud, i samtliga bostäder.

I plankartan finns en bullerskärm inritad i Lillsjöparken, längs med Kvarnbacksvägen. Bullernivån är hög i parken och *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* ställer sig positiv till bullerskydd.

*Några remissinstanser och övriga lyfter* oro om att bullerfrågorna inte är tillräckligt utredda.

#### Mark- och flygbuller

*Länsstyrelsen* lyfter att planbeskrivningen anger att riktvärden för zon A enligt Boverkets allmänna råd (2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet överskrids för kvarter 7 och kvarter 22. Därför behöver lägenheterna utformas så att hälften av bostadsrummen får tillgång till en luddämpad sida, enligt riktvärde för zon B. I planbeskrivningen finns exempel på lägenhetsutformning som visar att majoriteten av lägenheterna där riktvärdena överskrids blir genomgående. *Länsstyrelsen* anser att detta behöver säkerställas med en reglering på plankartan för att marken ska bli lämplig för ändamålet.

*Länsstyrelsen* noterar att på våning 4–6 i kvarter 7 medges tre enkelsidiga hörnlägenheter per våningsplan som inte klarar riktvärdena enligt zon B. För att kompensera detta krävs enligt bullerutredning för kvartersmark att lägenheterna förses med

balkonger med tätt räcke och ljudabsorbent samt en skjutbar bullerskyddsskärm mellan räcket och taket på balkongens långsida.

*Länsstyrelsen* konstaterar att det inte framgår om hela långsidan behöver inglasning eller enbart en del av balkongen. Om den inglasning som krävs för att klara riktvärdena täcker hela balkongens långsida är det att jämställa med en ny fasad och då ska riktvärdet mätas utanför inglasningen. Kommunen behöver i planbeskrivningen redogöra närmare för dessa åtgärder samt visa att dessa lägenheter blir lämpliga med hänsyn till människors hälsa avseende markbuller. Nödvändiga tekniska åtgärder behöver säkerställas platsspecifikt i plankartan.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* lyfter att det är positivt att en planbestämmelse har införts som säkerställer att balkonger i kvarter 22 utförs med täta räcken och absorbenter i tak. I planhandlingarna beskrivs även tekniska åtgärder som behövs i vissa lägenheter, för att klara Boverkets allmänna råd om industribuller (BFS 2020:2). *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att även dessa åtgärder bör säkerställas med planbestämmelser.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* påpekar att verksamhetskvarteren är tänkta att fungera som bullerskydd mellan flygplatsen och de planerade bostäderna. För att verksamhetskvarteren ska bli uppförda före bostäderna bör plankartan kompletteras med en bestämmelse som säkerställer att Boverkets allmänna råd om industribuller (BFS 2020:2) klaras vid bostäderna.

*Trafikverket* lyfter att aktivitetsparken utsätts för mycket höga bullervärden och det framgår inte av detaljplanehandlingarna var skolan kommer ha sin idrottsundervisning, men det är inte osannolikt att den kommer förläggas till planerade idrottshallar och även till aktivitetsparken. *Trafikverket* anser att detaljplanen inte kan fastställas innan det är klargjort hur bullernivåerna ska klaras inom hela planområdet där människor ska bo och verka och särskilt för de platser där barn kommer att vistas mer stadigvarande eller där pedagogisk verksamhet ska bedrivas. De befärar att om förskolor och skolverksamhet senare visar sig utsättas för allt för höga bullernivåer, kan det komma att innebära restriktioner för verksamhetsutövaren och därmed på riksintresset Bromma flygplats

*Swedavias* noterar också att skolbyggnaden i kvarter 9 delvis är placerad inom påverkansområdet för flygbuller. Deras grundsyn är att ingen ny störningskänslig byggelse, såsom bostadsbyggelse samt vård- och undervisningslokaler, bör tillkomma inom riksintressets påverkansområde för flygbuller.

*Naturskyddsföreningen* är tveksam till om den nya bebyggelsen kan uppfylla gällande bullerriktvärden och krav med tanke på närheten till Bromma flygplats.

*Myntet Invest* anser att det har studerats för lite om motorbullers påverkan på människors, växtrikets och djurs hälsa, särskilt under ett längre perspektiv. Det är nästintill omöjligt att frånga och kringgå ett flygplans motorbuller vid start och landning.

## Buller från motorprövning

*Trafikverket* lyfter kopplat till motorprovsningsbullret att kommunens samlade bedömning beskriver att riktvärdena inte klaras för samtliga bostäder och inte heller för skolgården, men att detta skulle kunna avhjälpas med bullerskyddsåtgärder vid bullerkällan. De anser att bullerskyddsåtgärder som är nödvändiga för att samtliga riktvärden kan klaras ska utredas tillräckligt i planskedet så att det är klargjort att riktvärdena faktiskt går att klara och att det fastställs i detaljplanen vilka föreslagna skyddsåtgärder som ska utföras.

## Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

*Trafikbuller:*

*Kontoret har efter granskning sett över de påtalade avvikelser som lyfts om bullernivåerna vid kvarter 22 och har fört en fortsatt dialog med Länsstyrelsen i frågan. Vissa förtydliganden i planbeskrivningen har gjorts efter granskningen, men kommunen bedömer sammantaget att planförslaget genom sin utformning är lämpligt ur ett bullerperspektiv.*

*Den skillnad som uppmärksammas menar kontoret i grunden har sin förklaring i att de två utredningarna som jämförs har olika syften och visar på delvis olika aspekter kopplat till bullersituationen invid kvarteret. Detta utöver skillnader i exempelvis avrundning eller beräkningssätt som finnas mellan dem. Utredning för trafikbullernivåerna avseende allmän platsmark visar på värden 1,5 meter ovan marken, samt gör så utifrån andra metoder än vad som gäller vid beräkning och redovisning av ekvivalentnivåer vid fasad. Bland annat utgår beräkningarna från olika förhållningssätt till trafikuppgifter och fasadreflexer ingår inte vid beräkning av nivåerna vid fasad.*

*Att bullernivåerna är nära gränsvärdena vid bostadshusets sydöstra fasad är tydligt, men då byggnaden utsätts för olika bullerkällor*

*från flera håll så har en integrerad bullerhantering arbetats in i utformningen. Balkongutformningen, som även till granskningen var säkerställd i plankartan, är integrerad i gestaltningen och bidrar till att lägenheter ges en ljuddämpning mellan 5-8 dBA vid fasad. Lösningen har motiverats med att den hanterar både markbuller och trafikbuller samt möjliggör att bostäderna även uppnår stadens vägledning för buller, även om trafikbullerförordningens krav möts enligt utredningen.*

*Länsstyrelsen har under dialogen efter granskning accepterat några av de förklaringar som kontoret lyft. De ser dock en fortsatt risk för att riktvärden överskrids i de nedre våningarna vid den sydöstra fasaden mot Kvarnbacksvägen. De uppskattar att det kan handla om ett överskridande av riktvärden med 1-3 dBA i de lägsta våningarna mot denna sida. Utifrån att den integrerade balkongutformningen redan säkerställs i planen och att den bidrar till en större ljuddämpning än den uppskattade risken för överskridande som Länsstyrelsen påtalar bedömer kontoret sammantaget att bostäderna kommer att klara riktvärdena till följd av detta. Det är även värt att påtala att beräkningsnoggrannheten i utredningarna för trafikbuller är +/- 2-3 dB*

*Utiifrån planens bullerutredning för kvartersmark så framgår att kvarter 2 inte är beroende av att bebyggelse först uppförs i kvarter 1 mot Kvarnbacksvägen för att klara erforderliga bullervärden vid fasad. Detta har förtydligats i planhandlingarna efter granskning, varför ett villkor på plankartan inte bedöms vara nödvändigt.*

*Kontoret bedömer att planens markanvändning är väl utredd och att lämpliga avvägningar kopplat till trafikbullerfrågor har gjorts. Mindre förtydliganden av planhandlingarna har skett efter granskning för att styrka detta ytterligare. Gällande reglering av ljudklass B så anser inte kontoret att detta är lämpligt. Enligt Boverket ska tekniska krav på byggnadernas utförande för att klara BBR:s nivåer inomhus inte ställas i detaljplanen utan hanteras i byggprocessen med tekniskt samråd, startbesked och slutbesked.*

Mark- och flygbuller:

Kontoret har efter granskning förtydligat beskrivningen kopplat till markbullret och infört planbestämmelser som säkerställer bostädernas utformning genom regleringar på plankartan. Regleringen består av en generell bestämmelse som säkerställer att minst hälften av bostadsrummen får en ljuddämpad sida i de fall som riktvärden vid fasad överskrids. Nödvändiga tekniska åtgärder som behövs för några lägenheter i kvarter 7 och 22 regleras också i plankartan samt beskrivs mer utförande i planbeskrivningen.

*Revideringarna bedöms bemöta de synpunkter som funnits kopplat till denna fråga under granskningen.*

*Stockholms stad kommer vid genomförande att i stor mån ha rådighet över utbyggnaden och utbyggnadsordning inom området. För byggnationerna på kvartersmark är det stadens plan att de norra verksamhetskvarteren kommer att byggas först för att skapa en skärm mot flygplatsen och ÅVC innan bostadskvarteren påbörjas. Kontoret ser inte att ytterligare reglering för att säkerställa detta i planhandlingarna behövs, då det finns risk för onödiga konsekvenser för genomförandet. Frågan tas om hand i avtal samt i genomförandeskedet av Exploateringskontoret.*

*Kontoret bedömer att planens markanvändning är väl utredd och att lämpliga avvägningar kopplat till bullerfrågor och påverkan på riksintresset för Bromma flygplats har gjorts. Mindre förtydliganden av planhandlingarna har skett efter granskning för att styrka detta ytterligare. Länsstyrelsen anser även att planförslaget tillgodoser riksintresse för kommunikationer, Bromma flygplats vad avser föreslagen bebyggelses lokalisering och utformning. Några restriktioner för utnyttjande eller utveckling vid flygplatsen bedöms inte uppstå.*

*Efter granskningen har fortsatt dialog förts med Trafikverket, Swedavia samt Länsstyrelsen rörande placeringen av skolbyggnaden i kvarter 9 i relation till flygbullerkurvan. Kontoret vidhåller att placeringen är lämplig och att hänsyn har tagits till riksintresset och de utgångspunkter som beskrivs i riksintressepreciseringen. De delar som ligger innanför kurvan är begränsade och består främst av byggnad och en mycket liten del utomhusyta som inte innehåller några pedagogiska ytor, endast ytor för kommunikation. Bullerutredning för kvartersmark visar även att viss skärmning av flygbullret i denna del är rimlig att anta då det är så nära landningsbanan och i ett läge där flygplanen inte är så högt upp i luften.*

*Riksintrassepreciseringen har varit en bärande utgångspunkt inom arbetet och flygbullerkurvans läge har utgjort grunden till planens gatusträckning och uppdelning av funktioner. Av riksintrassepreciseringens syfte framgår att det är ett underlag som ska vägas mot exempelvis exploateringsintressen och att i detta fall ska Länsstyrelsen särskilt verka för att ta till vara och samordna statens intressen. Då Länsstyrelsen både i sitt yttrande och i fortsatt dialog efter granskning uttryckt att placeringen av skolan inte utgör ett problem för riksintrasset så bedömer kontoret fortsatt att den*

*avvägning som gjorts är korrekt och att ytterligare åtgärder för att tillgodose synpunkten inte kommer att genomföras.*

Buller från motorprövning:

*Det buller som genereras från motorprovningsplatsen bedömer kontoret vara av begränsad karaktär då det pågår under en så pass kort tid sett över ett år. Det är närmast att betrakta som försumbart kopplat till övrig bullerpåverkan inom området och påverkan på planerad markanvändning är liten vid de tillfällen som redovisas. Vid motorprovning av de tre flygplanstyperna som genererar mest ljud (motsvarande flygplanstyp Bombardier 600) klaras BFS 2020:2, Zon B i samtliga bostäder med undantag för enstaka lägenheter i kvarter sju. Dessa var igång totalt 58 minuter under hela 2019. För de mest förekommande flygplanstyperna är bullersituationen mildare. Skolgården påverkas till del, men har tillgång till tysta ytor i händelse av motorprovning, vilka kan förbättras ännu mer med lokala bullerskydd på skolgården.*

*Stadsbyggnadskontoret bedömer att den avvägning i frågan som gjorts är tillräcklig och att ytterligare åtgärder i planförslaget inte behövs. Åtgärder för att minska påverkan kommer dock fortsätta att studeras i samband med genomförande av planen samt i samband med planeringen av etapp två i Riksby, som berörs i högre grad av motorprovningen. Dialog pågår med Swedavia kring skyddsåtgärder för motorprovningsplatsen och/eller flytt av denna.*

## Risk och säkerhet

## Olycksrisk och påverkan på flygplatsen

*Swedavia* noterar att byggnadernas totalhöjder ej genomtränger hinderytorna, förutom höghuset i kvarter 22 som överstiger höjden med 30 cm. Plankartans totalhöjd för bebyggelsen behöver justeras med tillåten totalhöjd. De lyfter även att höjdrestriktioner behöver beaktas under byggnation och att byggnation i nära anslutning till flygplatsen kommer att behöva flygsäkerhetsbevisas.

*Swedavia* påpekar att vid planerad utformning av byggnaderna på kvarter 24 och 13, närmast rullbanan, ska en utvärdering och simulerad påverkan av byggnadernas profiler genomföras. Detta då byggnaderna påverkar signalstrukturer för landningssystemen.

*Swedavia* påtalar att gröna tak behöver uppfylla och förhålla sig till de krav och gällande regelverk i sin utformning. För att de skall kunna överväga ett godkännande av ett sedumtak med större substratdjup behöver en analys göras för att styrka att dessa inte innebär en ökad risk att dra till sig fåglar/vilt som kan orsaka



kollision med luftfartyg. Detta kommer sedan ingå i en framtida flygsäkerhetsplan som underlag tillsammans med kravställning inom andra områden inom ”Skydd av flygplatser” - t.ex. avfallshantering, vattendrag, odlingsytor, etc.

*Swedavia* lyfter även att i planbeskrivningens texter kring solceller behöver det förtydligas att uppförandet kräver en bländnings- och EMC-analys innan godkännande av *Swedavia*.

*Swedavia* bedömer inte att planförslaget kommer att påverka flygplatsens skalskydd i den grad att denna inte kan upprätthållas, förutsatt att ianspråktagandet av arrendeområdet och förändringen av skalskyddet utförs i enlighet med flygplatsens krav. I sitt yttrande påtalar de vad som krävs för att upprätthålla skalskyddet och uppmanar staden att beakta dessa i framtida planering, lovhantering och genomförande.

*Storstockholms brandförsvär (SSBF)* har synpunkter på riskutredningarna. I riskbedömningen kan det utläsas att individrisken enligt nuvarande lägesbild ligger inom ALARP. I slutsatserna beskrivs riskbilden som acceptabelt, vilket inte är helt korrekt utan utgår då ifrån att teknisk utveckling bidrar till ökad säkerhet. Vilken teknisk utveckling som avses redovisas ej. Vidare anges att antalet småflyg ska minska från 2012 och att detta bidrar till en reducerad riskbild. Antalet flyg bör aktualitetsprövas och om det inte tydligt kan påvisas att mängden småflyg har minskat sedan 2012 bör risker kopplade till Bromma flygplats utredas vidare. I en sådan utredning behöver även påverkan av en ökad mängd flyg utredas då detta kan ge en högre risknivå inom området. Utredningarna måste ta ett helhetsgrepp kring Bromma flygplats och inte bara se till aktuell detaljplan. SBK behöver ta ett tydligt ställningstagande om de anser att den förhöjda risken är acceptabel eller ej.

*Myntet Invest* lyfter att planförslaget bygger bort landningsområden på Bromma flygplats och uttrycker oro för att det kan innebära en risk vid t.ex. ett potentiellt motorhaveri och behov av akut landning.

## Geotechnik

*Länsstyrelsen* påpekar att planområdet ligger mellan tre höjdparter bestående av berg och att kommunen inte har utrett risker kopplat till block- och bergstabilitet för planområdet och dess närmsta omgivning. De lyfter även att det enligt PM Stabilitet Geoteknik (Sweco, 2023-03-31) finns ett behov av stabilitetshöjande åtgärder för planerad höjning och breddning av Kvarnbacksvägen. Kommunen behöver redogöra för eventuella nödvändiga åtgärder i



planbeskrivningen och reglera dessa på plankartan i den mån det är möjligt.

## Skyfall och översvämningssrisk

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver utvärdera och säkerställa framkomligheten för utryckningsfordon med hänsyn till både förväntade vattendjup och flöden. Översvämningsanalysen har enbart utvärderat framkomligheten utifrån förväntade vattendjup på vägarna.

*Länstyrelsen* lyfter även att kommunen i sin planbeskrivning skriver att om pumpstationen havererar kommer idrottsplanen i kvarter 12 att fyllas upp och när den är full kommer skyfallsvatten rinna över flygplatsområdet och vidare mot Bällstaviken. När pumpstationen fungerar medför planförslaget en förbättring för Bromma flygplats enligt översvämningsanalysen. Det saknas däremot ett ställningstagande från kommunen huruvida planförslaget medför negativa konsekvenser för Bromma flygplats om pumpstationen havererar.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* konstaterar att det i kvarter 2 och 4 kan komma att rinna vatten från Lilla Kvarnberget ner mot bebyggelsen. Avskärande diken eller låglänt område mellan skogsmarken och bebyggelsen rekommenderas i dagvattenutredningen för att minska risken för skada på byggnader. Nämnden instämmer och anser att åtgärden bör regleras i plankartan.

*Iris koloniträdgårdsförening* och *Linnea koloniförening* är bekymrade över att förslaget kan öka tillrinningen av vatten till deras område. Det kan leda till materiella skador för de gamla stugorna i koloniområdet Koloniområdet upplever redan idag vid kraftiga skyfall att kolonilotterna blir lagda under vatten.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Olycksrisk:

*Stadsbyggnadskontoret justerar totalhöjden i kvarter 22 enligt Swedavias yttrande så att flygplatsens hinderytor tillgodoses. I ett genomförandeskede kommer bebyggelsen att flygsäkerhetsbevisas och höjdrestriktioner under byggtid även att beaktas. Inför att kvarter 24 och 13 byggs ut kommer en utvärdering och simulerad påverkan på signalstrukturer för landningssystemen att ske. Bestämmelse m1 på plankartan reglerar även detta.*

*Dialog med Swedavia har skett under processen kring bl.a. möjligheterna till vegetationsbeklädda tak i området samt dess risk att attrahera fåglar i närheten av flygplatsen. Detaljplanen möjliggör vegetationsbeklädda tak, men den exakta utformningen i aktuella fall behöver hanteras under genomförandeskedet, i samband med att frågan detaljstuderar. Stadsbyggnadskontoret har fört vidare kravet på att de vegetationsbeklädda takens utformning inför genomförandet behöver godkännas i dialog med Swedavia till byggaktörer och Exploateringskontoret. Även att solceller kräver godkännande har framförts och inför antagandet så förtydligas detta i planbeskrivningen enligt synpunkt.*

*Stadsbyggnadskontoret utgår från det underlag gällande olycksrisker som beskrivs i riksintressepreciseringen för Bromma flygplats, vars syfte är att ligga till grund för bedömning av lämplig markanvändning vid planering i anslutning till flygplatsen. I riksintressepreciseringen har olycksrisken kring flygplatsen analyseras utifrån en speciell, fastlagd metod och i samband med att riksintressepreciseringen reviderades (april 2023) så togs beslut om att ingen uppdaterad riskanalys behövdes.*

*Stadsbyggnadskontoret anser att riskfrågan är väl utredd och ser ingen anledning till att ytterligare revideringar av underlaget är nödvändigt. Riskbilden bedöms sammantaget vara acceptabel och varken Länsstyrelsen eller verksamhetsutövaren har under processen påtalat behov av ytterligare förtydliganden i frågan. Stadsbyggnadskontoret har även förklarat ståndpunkten i diskussioner med SSBF efter granskningen som godtagit detta.*

*Att det till följd av förslaget skulle finnas en ökad risk i samband med ett potentiellt motorhaveri eller behov av akut landning har inte lyfts av ansvariga remissinstanser under processen. De ytorna som föreslås bebyggas till följd av planen utgör inte några landningsområden eller tillhör delar av den luftfartsanknutna verksamheten. I planområdets norra del kommer en del av flygplatsens nuvarande arrende att utgå och markanspråket justeras efter detta. Inom planområdet finns rester av en gammal landningsbana, men som inte är använd sedan länge och bebyggelse i form av Lintaverken är redan uppförd längs med denna.*

#### Geoteknik:

*Utredning kring block- och bergstabilitet har skett tidigare inom ramen för projektet, men dessa handlingar har inte legat med som underlag till detaljplanen till granskningen. Inför antagandet biläggs dessa handlingar och planbeskrivningen revideras för att*

*beskriva detta tydligare. Även de stabilitetshöjande åtgärder som krävs i Kvarnbacksvägen ska beskrivas ytterligare i planbeskrivningen och den skyddsbestämmelse på plankartan som berör grundläggning utvecklas för att även omfatta gator och torg. Detta bedöms som ett tillräckligt förtydligande.*

Skryfall och översvämningssrisk:

*Vid skyfall är varken vattendjup eller flöden så pass djupa eller starka att framkomligheten för utryckningsfordon riskeras. Skyfallsutredningen och planbeskrivningen har efter granskningen reviderats för att förtydliga detta. Även att flöden inte påverkar Bromma flygplats om pumpstationen havererar har förtydligats i planbeskrivningen.*

*Plankartan har efter dialog med Miljöförvaltningen inte försetts med en planbestämmelse för avskärande diken, men intentionen har förtydligats i kartan genom att förses med illustrationstext som visar på detta. Bedömningen är att detta är tillräckligt för att visa på behovet, utan att föreskriva specifika tekniska lösningar för att hantera risken.*

*Planförslaget innebär en förbättring av situationen inne på koloniområdet vilket framgår i Översvämningsanalysen s. 17-19, där karta med skillnad visar förbättringen tydligast. Del av koloniområdet ligger idag lägre än sin omgivning och ytterligare åtgärder behöver därför ske utanför planområdet.*

## Miljö- och klimataspekter

## Dagvatten

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att det är positivt att dagvattenledningens utlopp till Lillsjön sedan samråd har flyttats så att vattnet släpps i ett dike i Lillsjöparkens slänt i stället för direkt i Lillsjön. Risken för uppgrumling minskar i och med detta och ledningsarbeten i strandzonen undviks.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* kommenterar att det i dagvattenutredningen för kvartersmark framgår att stadens åtgärdsnivå för dagvatten uppfylls för alla kvarter utom kvarter 23, där en fullständig utredning inte har tagits fram.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* lyfter även i relation till dagvattenutredningen för kvartersmark att det föreslås gröna tak och/eller underjordiska magasin för att hantera dagvatten i några kvarter där byggrätterna i princip tar hela fastigheterna i anspråk. Dessa byggnaders utbredning bör ses över i syfte att skapa mer plats

för lokalt omhändertagande i t.ex. regnbäddar, som ger bättre rening än gröna tak. Om gröna tak blir enda reningen behöver taken vara ”extensiva tak” som kan fördröja 20 mm. De anser även att gröna tak bör säkerställas med planbestämmelse.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* poängterar att det planeras försiktighetsåtgärder för att minimera risken för inträngning av förorenat grundvatten i dagvattenledningssystemet under driftskedet. Nämnden vill understryka vikten av att dessa försiktighetsåtgärder görs samt att dagvattenledningar och dagvattenmagasin utförs täta.

*Svoa* poängterar vikten av att dagvattenåtgärder dimensioneras för ett regndjup på 20 mm enligt åtgärdsnivån för dagvattenhantering. Det är även viktigt att brunnar till växtbäddar placeras såsom föreslås i Dagvattenutredning allmän platsmark, så att syftet med växtbäddarna och den förväntade reningen av dagvattnet uppnås.

*Stadsdelsförvaltningen* efterfrågar en noggrann utredning av vad det nya dagvattensystemet kommer att innebära för den dagliga driften samt att en gränsdragningslista tas fram som tydliggör förvaltningens ansvarsområden. De lyfter även vikten av att växtval planeras med ett drift- och underhållsperspektiv i åtanke. Stora mängder perennplanteringar är högskötselintensivt, vilket kräver utökade resurser eller omprioritering för förvaltningen.

*Naturskyddsföreningen* vill att de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen säkerställs med planbestämmelser.

## Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

*Länsstyrelsen* anser att kommunen inte har visat hur belastningen av PFOS från planområdet påverkar möjligheten att MKN, på kvalitetsfaktornivå, i Mälaren-Ulvsundasjön följs. Med anledning av att planområdet har en konstaterad påverkan av PFAS så kan en framtida sanering vara nödvändig för att följa MKN. Även om planen i sig inte bedöms äventyra möjligheten att följa MKN vatten med föreslagna dagvattenåtgärder, så får inte detaljplanen hindra en möjlig sanering inom planområdet.

*Länsstyrelsen* anser att dagvattenhanteringen kan påverkas av olika faktorer under anläggningarnas livstid samt att det finns risk att de valda dagvattenåtgärderna kan påverka möjligheten att följa MKN. Kommunen redogör för att dagvattenhanteringen ska utföras tät med försiktighetsåtgärder för att förhindra skador på dagvattenanläggningarna, men skador så som sättningar kan leda till

att PFAS-förorenat grundvatten rinner in i dagvattenanläggningarna och transporteras direkt till recipient i systemet. Om området inte saneras och PFAS-föroreningarna finns kvar behöver kommunen inför antagande redogöra för hur risken hanteras över tid.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att PFOS överskrider miljökvalitetsnormen i både Lillsjön och Ulvsundasjön i dagsläget. Förekomst av PFAS är ett stort miljöproblem och halterna PFOS är så pass höga att Stockholms stad har kostrekommendationer för fisk i flera sjöar, bl.a. Ulvsundasjön. Om miljökvalitetsnormen ska kunna nås i Ulvsundasjön behöver halterna minska även i Lillsjön.*

*Iris koloniträdgårdsförening* angränsar direkt till Lillsjön och uppskattar inte att ökning av PFAS eller PFOS i Lillsjön. De anser att det är dumt att exploatera mark som är förorenad med PFAS/PFOS eftersom det saknas i dagsläget metoder att ta bort PFAS vid källan.

## Markföreningar

*Länsstyrelsen* lyfter att den miljötekniska markundersökningen rekommenderar att kompletterande provtagning av porgas genomförs för att förtäta provtagningen och avgränsa föroreningen. Planförslaget innehåller bland annat bostäder och skolor, där skolorna planeras inom området där klorerade lösningsmedel har påträffats vid provtagning av porgas. Även om låga halter av klorerade lösningsmedel har påträffats behöver kommunen beakta att barn är extra känsliga för markföroreningar. Med anledning av att påträffade klorerande lösningsmedel inte är tydligt avgränsade anser *Länsstyrelsen* att kommunen behöver genomföra nödvändiga provtagningar enligt utredningens förslag och säkerställa att planförslaget blir lämplig med hänsyn till människors hälsa.

*Länsstyrelsen* lyfter även att kommunen infört en villkorsbestämmelse på plankartan gällande markförorening. Villkorsbestämmelsen hänvisar till naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning samt mindre känslig markanvändning. Enligt planbeskrivningen ska storstadsspecifika eller platsspecifika riktvärden användas. Villkorsbestämmelsen och planbeskrivningen behöver stämma överens med varandra så det blir tydligt vilket riktvärde som marken ska saneras till för att bli lämplig för sitt ändamål.

Swedavia arbetar med att kartlägga förekomsten av och spridningsvägar för föroreningar av PFAS inom både det nuvarande och det tidigare flygplatsområdet. När kartläggningen är klar,

kommer en riskvärdering utföras. Baserat på riskvärderingen kommer eventuella åtgärds mål att bestämmas och därefter eventuella åtgärder.

*Swedavia* informerar även om att de planerar en tillfällig PFAS-reningsanläggning på Bromma flygplats under 2024 för att rena PFAS-haltigt utgående dag- och grundvatten från den gamla brandövningsplatsen. Några andra åtgärder har inte planerats ännu.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* bedömer att det inte föreligger hinder för exploatering ur föroreningssynpunkt, om kompletterande undersökningar samt sanering utförs inför exploatering. Den främsta källan till PFAS-föroreningar är flygplatsens gamla brandövningsplats utanför planområdet, men det kan inte uteslutas att PFAS föroreningar kan komma att påverka det aktuella planområdet under genomförande och driftskede.

Miljöförvaltningen är inkopplad som tillsynsmyndighet över förorenad mark och kommer att tillse att nödvändiga utredningar och åtgärder genomförs innan marken kan anses lämplig för bebyggelse.

*Svoa* förutsätter att ev. saneringsåtgärder för markföroreningar vid dagvattenmagasin och pumpstation samt övriga ledningsarbeten bekostas och utförs av Stockholms Stad i enlighet med normalt förfarande vid exploateringar. Utifrån planerade dagvattenlösningar så anser *Svoa* att inte bara jorden i detaljplaneområdet bör efterbehandlas utan även grundvattnet, för att minska risken för att framtida dagvattenledningsnät orsakar ökad spridning av PFAS till miljön.

*Svoa lyfter att det inte finns någon garanti för att dagvattenledningar förblir täta på sikt. För att inte riskera omledning av PFAS-haltigt vatten behöver provtagning av vattnet ske innan påkoppling på det allmänna dagvattenledningsnätet. Det behöver också finnas ett kontrollprogram som följer utvecklingen över tid. Om PFAS-halterna börjar stiga behöver åtgärder genomföras. Ansvaret kring kontrollprogram och rening behöver klargöras inför att ledningar tas i bruk.*

*Naturskyddsföreningen* skriver att marken måste saneras beträffande PFAS i den delen av planområdet som tillhör flygplatsen samt att det inte kan uteslutas att markprovtagningar i senare skeden av projektet kan komma att påvisa behov av tillkommande marksaneringar. Detta innebär att förekomsten av markföroreningar inte är fullt klarlagd i planen. Det saknas även planbestämmelser om att markens ska ha sanerats som villkor för



lov eller startbesked. Föreningen anser att planen inte ska antas innan markföreningarna har klarlagt helt och att planbestämmelser införts om marksanering som villkor för lov eller startbesked.

## Naturmiljö

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* lyfter att de nya kvarteren kommer att medföra att spridningssambandet för ädellövslevande arter mellan Lilla Kvarnberget och Kvarnberget försvinner. Planerat grönstråk mellan de norra kvarteren är tänkt att skapa ett nytt spridningssamband i området. Stråket behöver utformas med noga eftertanke när det kommer till val av växter och träd. För habitatnätverket för barrskogsmesar är påverkan mindre. Detta förutsätter att kvarvarande skogar i Riksby får fortsätta vara naturskog med bildande av gamla träd och död ved. Det är viktigt att inte ökade behov av parkområden leder till att karaktären på skogen på Lilla Kvarnberget eller Riksbyhöjden ändras.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* påpekar att fuktstråket och grodtunneln som planeras utgör skyddsåtgärder enligt artskyddsförordningen och anser att åtgärderna behöver säkerställas med planbestämmelse i plankartan och en skötselplan för aktivitetsparken bör upprättas. Åtgärderna krävs för att groddjur fortsatt ska kunna vandra mellan lekvatten och övervintring på Riksbyhöjden i planområdets nordvästra del. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* vill även understryka vikten av att naturvårdskompetens ges utrymme och fokus även i fortsatt projektering, t.ex. vid val av kompensationsåtgärder.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* framhåller att eventuella bryggor vid Lillsjön kräver dispens från strandskyddet och bör utformas så att de skuggar botten så lite som möjligt. Detta för att undvika negativ påverkan på växt- och djurlivet. Mycket skugga försämrar livsvillkoren för både fisk och bottenlevande djur liksom för de växter som finns där.

*Stadsdelsförvaltningen* anser att det är positivt med en upprustning av strandpromenaden kring Lillsjön. Bryggor och spänger behöver utformas med största möjliga hänsyn till fisk- och fågellivet i Lillsjön. Parkupplevelsen kring Lillsjön behöver även bevaras genom att måna om siktlinjer och utblickar.

*Naturskyddsföreningen* anser att förslaget innebär en stor påverkan på landskapet och naturmiljön, i synnerhet kring Lilla Kvarnberget, som utgör en viktig naturmiljö för många arter. Den trafikerade Kvarnbacksvägen utgör redan idag ett hinder, men en ny tät



bebyggelse i spridningskorridoren mellan Lilla Kvarnberget och Lillsjön kommer avsevärt att försvåra för arter att röra sig mellan dessa platser. De anser att samtliga punkthus kring Lilla Kvarnberget, den nya vägen med vändplats samt åtminstone ett av de avlånga husen mot Kvarnbacksvägen bör utgå för att säkerställa en funktionell spridningskorridor. Miljöförvaltningens tidigare förslag på grodtunnel under Kvarnbacksvägen bör även prövas.

*Naturskyddsföreningen* lyfter även att planförslaget innebär att två trädalléer som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna i Miljöbalken behöver avverkas. Föreningen anser att dispens från biotopskyddet behöver vara avgjord innan detaljplanen antas och att om det inte lämnas är planen inte genomförbar i denna del.

*Iris koloniträdgårdsförening* och *Linnea koloniförening* lyfter att delar av planområdet påverkar ESBO-områden och delar med högt till påtagligt naturvärde. Även påverkan på fåglar som exempelvis barrskogsmesen lyfts i yttrandet. De lyfter även oro för negativ påverkan på naturvärden av illustrerade vägar över lilla Kvarnberget.

*Riksby koloniförening* undrar hur stor del av skogen i slutet av Riksbyvägen som kommer att avverkas för att etablera skolan med tillhörande område.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande:

Dagvatten:

*Kontoret anser att detaljplanen i tillräcklig utsträckning utrett omhändertagandet av dagvatten samt att krav på dimensionering och utformning ryms inom förslaget. Gällande kvarter 23 har en fullständig utredning inte ansetts vara nödvändig då det inom kvarteret bedöms finnas goda möjligheter att omhänderta dagvatten eftersom de obebyggda ytorna är stora jämfört med storleken på byggrätten.*

*Ytterligare regering av dagvattenåtgärder eller vegetationsbekläddad tak i planen tillgodoses inte då särskilda skäl att föreskriva ett visst tekniskt utförande inte finns inom denna plan. Gröna tak och liknande åtgärder ska generellt inte regleras med en planbestämmelse då det kan innebära ett kommunalt särkrav och dagvattenfrågan kan hanteras på många olika sätt. Byggaktörer förbinder sig i avtal att utforma dagvattenåtgärder så att de dimensioneras enligt stadens åtgärdsnivå.*

*Frågor som rör genomförandet och driften av ledningssystem och växtbäddar noteras och vidarebefordras till Exploateringskontoret som ansvarar för dessa frågor. Frågorna påverkar inte framtagna planhandlingar.*

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN):

*Kontoret anser att merparten av frågorna kring MKN vatten redan har besvarats eller tagits höjd för inom förslaget, men att vissa förtydliganden i planhandlingar och utredningsunderlag efter granskning har varit nödvändiga. Belastningen av PFOS till vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön bedöms sammantaget inte påverkas av exploateringen.*

*Beräkningar sker utifrån konservativa antaganden om ett visst inläckage av föroreningar i dagvattenledningar till följd av skador och sättningar samt en obehandlad föroreningskälla utanför området. Genomförandet av detaljplanen innebär i detta "värsta" fall att en oförändrad mängd PFOS belastar vattenförekomsten. En omfördelning av PFOS-belastningen sätt att nå recipienten sker dock i detta scenario, från Ulvsundasjön till Lillsjön, som är ett övrigt vatten som också mynnar ut i Ulvsundasjön. Eftersom PFOS-belastningen i detta scenario omfördelas men förblir oförändrad i mängd så bedöms inte detaljplanen leda till en mätbar höjning av PFOS-koncentrationen i vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön.*

*Troligen kommer PFOS-belastningen att minska något till följd av exploateringen eftersom täta ledningar kommer att anläggas inom detaljplanen och att förorenade massor och länshållningsvatten kommer att behandlas under byggskedet. En sanering av föroreningskällan hindras inte av detaljplanen, då denna ligger utanför planområdet. Sanering av källan är något som utreds av Swedavia samt inom detaljplanearbetet för en etapp två av Riksby. Det skulle kunna leda till ytterligare minskad belastning av föroreningar till recipienten.*

*Markföreningar:*

*Kompletterande provtagningar av porgas har genomförts efter granskning och planhandlingarna har reviderats utifrån detta underlag. Kompletterande provtagning av porgas visar att halterna avtar från punkterna med högst uppmätta halter och spridningen bedöms därför vara begränsad. Förekomsten av markföroreningar är väl utredd inom detaljplaneområdet och behov av ytterligare utredning inom detta skede ses inte som nödvändigt. Området bedöms sammantaget vara lämpligt för den planerade bebyggelsen.*

*Villkorsbestämmelsen kopplat till markföreningarna i plankartan har även reviderats efter granskning för att bättre synka med planbeskrivningen samt att storstadsspecifika eller platsspecifika riktvärden ska användas.*

*Utförda undersökningar har inte påvisat något behov av avhjälpandeåtgärd inom planområdet avseende PFAS-föreningar i mark, med undantag för förekomst i den norra delen, inne på det som idag tillhör flygplatsen. I grundvatten har en diffus spridning påvisats från föroreningskällan utanför planområdet. Det är positivt att kartläggning av spridning fortsatt utreds samt att en tillfällig reningsanläggning planeras av Swedavia. Ytterligare försiktighetsåtgärder planeras i samband med genomförande- och driftskedet inom planområdet för att minimera risken för inträngning och spridning av förorenat grundvatten i ledningssystemet.*

Naturmiljö:

*Förslaget innebär delvis att naturmark och grönytor ianspråkta, men också att nya ytor tillgängliggörs och tillkommer. Förslaget bidrar även med flera gröna stråk och gatorna planeras att vara kantade av mycket grönska, genom planteringar och träd. Kontoret bedömer att det är ett väl avvägt förslag vad gäller markanvändningen och balansen mellan bevarad naturmark och bebyggelse. Hänsyn har även tagits till de spridningssamband som finns i området. Kontoret avser inte att göra ytterligare förändringar av kvartersstrukturen till förmån för att bevara mer naturmark. De kompensationsåtgärder som planeras, projekteringen av dessa samt skötsel ansvarar Exploateringskontoret för att genomföra och de planerade miljöåtgärderna bedöms inte kräva ytterligare regleringar i plankartan.*

*Planen redovisar intentioner för Lillsjöparken, där bl.a. bryggor ingår, men utformningen är en fråga för genomförandeskedet. Kontoret delar bedömningen att eventuella bryggor behöver utformas med hänsyn till fisk- och fågellivet i Lillsjön samt att dispens från strandskyddet behöver utredas i samband med detta. Även siktlinjer och utblickar runt Lillsjön är viktigt, men hanteras i detaljutformningen av parken. Synpunkterna vidarebefordras till Exploateringskontoret som ansvarar för genomförandet.*

*Frågan om biotopsydd för trädallér bedöms vara avklarad. Länsstyrelsen har beviljat dispens för den ena allén och bedömde att den andra allén inte omfattas av biotopskyddsbestämmelser, detta framgår sedan tidigare av planbeskrivningen.*

*Kontoret ser positivt på gångstigar genom Lilla Kvarnberget som ökar rekreativsvärdet i området. Gångstigarna på skogskullarna i området är inte reglerade i detaljplanen som annat än park. Markeringarna ska ses som illustrativa för att visa på kopplingar som finns där idag. Ingen större ändring eller åtgärd för dessa är planerade med undantag för att viss förstärkning med stenmjöl eller liknande kan tillkomma för att skydda mot slitage.*

*Vid etablering av skolan i kvarter 9 så bedöms enstaka befintlig vegetation påverkas, som främst utgörs av sly. Utgångspunkten är att inga värdefulla träd ska påverkas då väg och bebyggelse ligger utanför kullens skogsområde. Befintliga grönytor inom skolans kvarter planeras att bli skolgård av mer naturmässig karaktär, där så stor mängd befintlig vegetation som möjligt ska bevaras.*

## **Övriga frågor**

### **Avtal och genomförande**

Swedavia lyfter att hantering av ändrat markanspråk som inte upptas av planbestämmelserna sker via överenskommelse och erforderliga avtal mellan Swedavia och Staden.

*Riksby koloniförening, Iris koloniträdgårdsförening och Linnea koloniförening är oroliga för att grundvattennivåer påverkas under etableringen av området samt när området är färdigställt vilket kan leda till sättningar. Det finns även en oro för att anläggningsarbetet kommer innebära skador på koloniområdet. Det finns en oro att kolonistugorna skadas under arbetet. Riksby Koloniförening vill veta hur de ska ersättas ekonomiskt för sådana skador.*

### **Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

#### *Avtal och genomförande:*

*Erforderliga avtal mellan Staden och Swedavia rörande bland annat det ändrade markanspråket planeras att upprättas inför planens antagande.*

*Påverkan på kolonilottsområdena hanteras i huvudsak under ett genomförandeskede. Inför att denna typ av arbeten påbörjas kommer information att gå ut till allmänheten i närområdet. I informationen kommer det finnas kontaktuppgifter till ansvarig i projektet för frågor och funderingar. Rutiner för arbeten som kan ge påverkan inkluderar exempelvis upprättande av riskanalyser och besiktningar av objekt (som byggnader) som kan komma att beröras. Mätning under arbete och besiktigande efter avslutade*

arbeten kan vara aktuellt för de identifierade riskobjekten i syfte att säkerställa att de inte tar skada.

*Temporära grundvattensänkningar kommer att bli aktuella i samband med djupa schakter under genomförandet, men bedöms inte märkas nämnvärt i koloniområdets närhet. Efter att alla arbeten är färdiga och schakt är igenfyllda kommer grundvattennivåerna att återgå till samma som innan. Inga permanenta grundvattensänkningar planeras inom området.*

## Synpunkter inkomna under granskning

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2017-16020. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

## Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

**Länsstyrelsens bedömning**

Länsstyrelsen bedömer utifrån sina ingripandegrunder i 11 kap. 10 § PBL att kommunen inte har visat att planförslaget uppfyller krav avseende frågor som rör miljökvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet avseende buller, förorenade områden, översvämningrisk och geoteknik. Länsstyrelsen yttrar sig också särskilt om planförslagets förhållande till riksintresset för kommunikationer, Bromma flygplats.

*Ingripandegrunder enligt 11 kap. 10 § PBL*

*Riksintresse för kommunikationer*

## Bromma flygplats

Länsstyrelsen anser att planförslaget tillgodoser riksintresse för kommunikationer, Bromma flygplats, vad avser föreslagen bebyggelses lokalisering och utformning. Några restriktioner för utnyttjande eller utveckling vid flygplatsen bedöms inte uppstå.

## Hälsa och säkerhet

## Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen inte har visat att föreslagen bebyggelse i alla delar inom planområdet kan bli lämplig med

hänsyn till människors hälsa avseende buller. Nedan följer en redovisning av Länsstyrelsens bedömning.

## Markbuller från flygplatsen

Planbeskrivningen anger att riktvärden för zon A enligt Boverkets allmänna råd (2020:2) om omgivningsbuller utomhus från industriell verksamhet överskrids för kvarter 7 och kvarter 22. Därför behöver lägenheterna utformas så att hälften av bostadsrummen får tillgång till en luddämpad sida, enligt riktvärde för zon B. I planbeskrivningen finns exempel på lägenhetsutformning som visar att majoriteten av lägenheterna där riktvärdena överskrids blir genomgående. Länsstyrelsen anser att detta behöver säkerställas med en reglering på plankartan för att marken ska bli lämplig för ändamålet.

## Kvarter 7

På våning 4–6 i kvarter 7 medges tre enkelsidiga hörnlägenheter per våningsplan som inte klarar riktvärdena enligt zon B. För att kompensera detta krävs enligt bullerutredningen (ÅHA akustik, 2023-08-11) att lägenheterna förses med balkonger med tätt räcke och ljudabsorbent samt en skjutbar bullerskyddsskärm mellan räcket och taket på balkongens långsida. Länsstyrelsen konstaterar att det inte framgår om hela långsidan behöver inglasning eller enbart en del av balkongen. Om den inglasning som krävs för att klara riktvärdena täcker hela balkongens långsida är det att jämställa med en ny fasad och då ska riktvärdet mätas utanför inglasningen. Kommunen behöver i planbeskrivningen redogöra närmare för dessa åtgärder samt visa att dessa lägenheter blir lämpliga med hänsyn till människors hälsa avseende markbuller. Nödvändiga tekniska åtgärder behöver säkerställas platsspecifikt i plankartan.

Trafikbuller

## Bullerutredningar, kvarter 22

Länsstyrelsen konstaterar att frågan om kvartersmarkens lämplighet med hänsyn till trafikbuller har bedömts utifrån en trafikbullerutredning beräknad per årsmedeldygn, i enlighet med förordningen om trafikbuller. Underlaget visar att utformningen av kvartersmarken är lämplig med hänsyn till redovisade bullernivåer. Länsstyrelsen finner att planförslaget är lämpligt i detta avseende, förutsatt att kommunen tydliggör att trafikbullernivåerna mot Kvarnbacksvägen och Huvudgatan klaras. Vidare konstaterar Länsstyrelsen att kommunen också redovisar en trafikbullerutredning avseende allmän platsmark (SWECO, 2023-06-30) där ljudnivåerna beräknats med hänsyn till årsvardagsmedeldygn. Denna bullerutredning redovisar ljudnivåer



vid planerad bebyggelse som markant avviker från bullerutredningen för kvartersmark. Detta även då hänsyn tagits till skillnaden i fråga om underlag. Inför antagandet behöver kommunen klargöra orsaken till denna skillnad och visa att planerad bebyggelse fortsatt är lämplig med hänsyn till trafikbuller.

## Kvarter 2

Av illustrationen i planbeskrivningen på s. 189 framgår att kvarter 2 klarar trafikbullerförordningens riktvärden utan krav på utformning. Detta förutsätter dock en utbyggnadsordning som innebär att skärmande kvartersbebyggelse inom kvarter 1 uppförs först. Detta behöver villkoras på plankartan.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN vatten)

Av dagvattenutredningen (WSP, 2023-04-28) framgår att dagvatten från planområdet kommer att ledas till Lillsjön och sedan till recipienten Mälaren-Ulvsundasjön. Det finns idag en konstaterad diffus påverkan av PFAS inom planområdet. Utredningen föreslår att länshållningsvatten ska renas från PFAS i byggskedet och att täta dagvattenåtgärder ska anläggas. Dagvattenutredningen föreslår inte någon sanering av PFAS i mark eller i grundvatten. Enligt dagvattenutredningen hindrar dock inte planförslaget en framtida sanering av PFAS/PFOS.

Kommunen bedömer att belastningen av PFOS till Mälaren-Ulvsundasjön inte kommer att öka på grund av planförslaget och att MKN för vattenförekomsten kan följas. Kommunen har dock inte visat hur belastningen av PFOS från planområdet påverkar möjligheten att MKN, på kvalitetsfaktornivå, i Mälaren-Ulvsundasjön följs. Kommunen behöver därför visa detta. Med anledning av att planområdet har en konstaterad påverkan av PFAS så kan en framtida sanering vara nödvändig för att följa MKN. Även om planen i sig inte bedöms äventyra möjligheten att följa MKN vatten med föreslagna dagvattenåtgärder, så får inte detaljplanen hindra en möjlig sanering inom planområdet.

Länsstyrelsen anser inte att kommunen har visat att detaljplanen möjliggör en framtida sanering. Bland annat reglerar detaljplanen en skyfallsyta och ett underjordiskt dagvattenmagasin där det idag finns ett läckage av PFAS. Det finns inte heller några framtagna metoder för sanering vilket innebär att det oklart hur stor del av planområdet som kommer att behöva saneras. Kommunen behöver därför redovisa att eventuella hårdgjorda ytor inom planområdet inte kommer påverka en framtida sanering.

Godkänt dokument - Kabirai Nibitah, Östgötrikes länsstyrelse, 2022-08-24 10:50:26

överens med varandra så det blir tydligt vilket riktvärde som marken ska saneras till för att bli lämplig för sitt ändamål.

### Översvämningsrisk

Enligt översvämningsanalysen (Sweco, 2023-01-13) förekommer höga flöden vid skyfall på gator inom planförslaget, över Kvarnbäcksvägen och ner mot Lillsjön. Kommunen behöver utvärdera och säkerställa framkomligheten för utryckningsfordon med hänsyn till både förväntade vattendjup och flöden.

Översvämningsanalysen har enbart utvärderat framkomligheten utifrån förväntade vattendjup på vägarna.

Kommunen skriver i planbeskrivningen att om pumpstationen havererar kommer idrottsplanen i kvarter 12 att fyllas upp och när den är full kommer skyfallsvatten rinna över flygplatsområdet och vidare mot Bällstaviken. När pumpstationen fungerar medför planförslaget en förbättring för Bromma flygplats enligt översvämninganalysen. Länsstyrelsen saknar ett ställningstagande från kommunen huruvida planförslaget medför negativa konsekvenser för Bromma flygplats om pumpstationen havererar.

# Geoteknik

Planområdet ligger mellan tre höjdparter bestående av berg. Kommunen har inte utrett risker kopplat till block- och bergstabilitet för planområdet och dess närmsta omgivning. Enligt PM Stabilitet Geoteknik (Sweco, 2023-03-31) finns ett behov av stabilitetshöjande åtgärder för planerad höjning och breddning av Kvarnbacksvägen. Kommunen behöver redogöra för eventuella nödvändiga åtgärder i planbeskrivningen och reglera dessa på plankartan i den mån det är möjligt. För mer information se SGI:s yttrande Dnr 5.1-2308-0996.

### *Övrigt gällande planens genomförbarhet*

## Fornlämningar

Länsstyrelsens synpunkter från samrådet gällande genomförbarhet gällande fornlämningar kvarstår delvis. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att eventuell arkeologisk åtgärd, som t.ex. en schaktningsövervakning eller en avgränsande förundersökning, kan behövas i samband med utbyggnaden av Linta gårdsväg med en GC-väg och ledningsdragningar. I planbeskrivningen nämns att ingrepp i fornlämningar kommer sannolikt behöva föregås av provgrävningar. Eftersom det inte är klart vilken åtgärd som kan komma att behövas bör kommunen ta bort precisering av den arkeologiska åtgärden i planbeskrivningen.

# Storstockholms brandförsvär

I riskbedömningen kan det utläsas att individrisken enligt nuvarande lägesbild ligger inom ALARP. I slutsatserna beskrivs riskbilden som acceptabelt, vilket inte är helt korrekt utan utgår då ifrån att teknisk utveckling bidrar till ökad säkerhet. Vilken teknisk utveckling som avses redovisas ej. Vidare anges att antalet småflyg ska minska från 2012 och att detta bidrar till en reducerad riskbild. Antalet flyg bör aktualitetsprövas och om det inte tydligt kan påvisas att mängden småflyg har minskat sedan 2012 bör risker kopplade till Bromma flygplats utredas vidare. I en sådan utredning behöver även påverkan av en ökad mängd flyg utredas då detta kan ge en högre risknivå inom området. SBK behöver ta ett tydligt ställningstagande om de anser att den förhöjda risken är acceptabel eller ej.

SBK behöver ta ett helhetsgrepp avseende riskerna runt Bromma flygplats och inte enbart fokusera på ett område i taget då detta kan ge en skev bild av samhällsrisk. Det behövs en samlad bedömning för området med bland annat alla tillkommande verksamheter istället för att avhandla varje enskild detaljplan för sig.

Planbeskrivningen behöver ändras för att tydliggöra att det inte är på grund av hantering av flygbränsle som Bromma flygplats klassas som farlig verksamhet.

## Swedavia

Skolbyggnadens undervisningslokaler ska placeras utanför påverkansområdet för flygbuller, FBN 55 dB(A). Placering av nytillkommen störningskänslig bebyggelse inom riksintressets påverkansområde för flygbuller kan försvåra flygplatsens eventuella erforderliga tillståndsändringar. Riksintressets gällande flygbullerbegränsning kan inte justeras via en avskärmning eller andra fysiska bullerdämpande åtgärder.

Swedavia noterar att byggnadernas totalhöjder ej genomtränger hinderytorna, förutom höghuset i kvarter 22,. Där är högsta tillåten totalhöjd 59,2 meter över havet. (På plankartan möjliggörs en totalhöjd som genomtränger hinderbegränsande ytan med 30 cm). Swedavia ser att plankartan justeras med tillåten totalhöjd.

Höjdrestriktioner behöver även beaktas under byggnation (där kan finnas möjlighet att kranar temporärt genomtränger hinderytorna, under förutsättningen att t.ex. in och utflygningsprocedurerna inte

påverkas). Byggnation i nära anslutning till flygplatsen kommer att behöva flygsäkerhetsbevisas.

Vid planerad utformning av byggnaderna på kvarter 24 och 13, närmast rullbanan, ska en utvärdering och simulerad påverkan av byggnadernas profiler genomföras. Detta då byggnaderna påverkar signalstrukturer för landningssystemen.

Swedavia kan godkänna sedumtak om det kan utformas i linje med krav som ingår i flygsäkerhetsplaner, i likhet med befintlig kravställning på gröna tak för Bromma och Arlanda flygplats.

Bestämmelserna i planförslaget bedöms inte påverka flygplatsens skalskydd i den grad att denna inte kan upprätthållas, förutsatt att ianspråktagandet av arrendeområdet och förändringen av skalskyddet utförs i enlighet med flygplatsens krav.

För att minimera risken för FOD (Foreign Object Debris) ska att hantering av sopor ska ske i avsedd byggnad.

Planbeskrivningens texter kring solceller behöver förtydliga att uppförandet av solceller även kräver en bländnings- och EMC-analys innan godkännande av Swedavia.

Swedavia arbetar med att kartlägga förekomsten av och spridningsvägar för föroreningar av PFAS inom både det nuvarande och det tidigare flygplatsområdet. Undersökning av områden som är föremål för kommande exploateringar prioriteras i detta arbete. När kartläggningen av föroreningarna och dess spridningsvägar är klar, kommer en riskvärdering utföras. Baserat på riskvärderingen kommer eventuella åtgärds mål att bestämmas och därefter eventuella åtgärder.

En tillfällig PFAS-reningsanläggning planeras (förstudie har genomförts) att uppföras på Bromma flygplats under 2024 för att rena PFAS-haltigt utgående dag- och grundvatten från den gamla brandövningsplatsen. Några andra åtgärder har inte planerats ännu.

Trafikförvaltningen, Region Stockholm

Trafikförvaltningen vill ha en fortsatt dialog kring utformningar av gator för att få till kollektivtrafik. Det omfattar även kommande etapper. Den tillfälliga vändslangan ska utformas enligt Trafikförvaltningens riktlinjer. De vill granska framtagna lösningar. Granskningshandlingarna ger inte tillräcklig bra underlag för att bedöma hållplatsutformning längs huvudgatan.

## Trafikverket

Trafikverket ser positivt på förtätning i redan exploaterade områden och att kompletteringen utgörs av en blandad struktur av bostäder, skola, idrott och verksamheter för att på bästa sätt nyttja området och anpassa markanvändning till nu rådande förutsättningar.

Swedavias synpunkter måste omhändertas för att säkerställa flygplatsens funktion och att ingen skada sker på riksintresset Gällande olika tillåtna höjder måste Swedavia, LFV och Försvarsmaktens synpunkter beaktas.

Trafikverket har inget att invända mot de bullerutredningar som tagits fram med riksintressepreciseringen som utgångspunkt. Men gällande motorprovningen så klaras inte riktvärdena för samtliga bostäder och inte heller för skolgården. Det förslås att bullret skulle kunna avhjälpas med bullerskyddsåtgärder vid bullerkällan.

Skulle sådana åtgärder genomföras så att en minskning med 20 dB(A) lyckas kommer riktvärdena för kv 12 och aktivitetsparken ändå inte klaras. Det föreslås även att skolgården skulle kunna förses med lokala bullerskydd men att detta behöver utredas vidare.

Trafikverket anser att de bullerskyddsåtgärder som är nödvändiga för att samtliga riktvärden kan klaras ska utredas tillräckligt i planskedet så att det är klargjort att riktvärdena faktiskt går att klara och att det fastställs i detaljplanen vilka föreslagna skyddsåtgärder som ska utföras.

Aktivitetsparken utsätts för mycket höga bullervärden och det framgår inte av detaljplanehandlingarna var skolan kommer ha sin idrottsundervisning, men det är inte osannolikt att den kommer förläggas till planerade idrottshallar och även till aktivitetsparken. Trafikverket förordar att all pedagogisk verksamhet ska ske på platser som klarar satta bullernivåer, vilket är extra viktigt när det är områden som ska nyttjas av yngre barn.

Trafikverket befarar att om förskolor och skolverksamhet senare visar sig utsättas för allt för höga bullernivåer, kan det komma att innebära restriktioner för verksamhetsutövaren och därmed på riksintresset Bromma flygplats. Trafikverket anser därför att detaljplanen inte kan fastställas innan det är klargjort hur bullernivåerna ska klaras inom hela planområdet där människor ska bo och verka och särskilt för de platser där barn kommer att vistas mer stadigvarande eller där pedagogisk verksamhet ska bedrivas.



Trafikverket hade föredragit om Mobilitetshus och tekniska anläggningar inom stadsdelen hade utgjorts av ett sammanhållet planärende. Det kan innebära konsekvenser för båda detaljplanerna, i händelse av att den ena inte fastställs som planerat, eftersom detaljplanerna har inneboende funktioner och beroenden som kan komplicera ett genomförande.

Området kommer även förses med en ny busslinje och gång och cykelvägarnas samt kollektivtrafikens behov ska styra den nya utformningen av Kvarnbacksvägen. Trafikverket har inget att invända mot detta då det är i linje med tidigare ÅVS och framkomlighetsstrategi. Tillkommande bebyggelse ska planeras så trafikeffektivt som möjligt med hänsyn till det redan hårt trafikerade vägnätet och att framkomligheten på riksintresset Ulvsundaleden inte försämras.

## Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

## Bromma stadsdelsförvaltning

Det är positivt med en upprustning av strandpromenaden kring Lillsjön. Bryggor och spänger behöver utformas med största möjliga hänsyn till fisk och fågellivet i Lillsjön. Parkupplevelsen kring Lillsjön behöver bevaras genom att måna om siktlinjer och utblickar. Höghuset i kvarter 22 kommer att ha en stark närvaro i parkrummet och påverka naturupplevelsen negativt.

Tillgängligheten behöver säkerställas vid utformningen av aktivitetsytor, idrottsytor, parker och torg.

Ett nytt dagvattensystem planeras. Stadsdelsförvaltningen efterfrågar en noggrann utredning av vad det kommer att innebära för den dagliga driften samt att en gränsdragningslista tas fram som tydliggör förvaltningens ansvarsområden.

Växtval bör planeras med ett drift- och underhållsperspektiv i åtanke. Stora mängder perennplanteringar är högskötselintensivt, vilket kräver utökade resurser eller omprioritering för förvaltningen.

Detaljplanen innehåller en övervägande del bostadsrätter. Andelen hyresrätter borde öka för att skapa en bättre balans bland upplåtelseformer.

Det behövs en trafiksäker angöringslösning för varuleveranser och sophämtning vid förskolan i kvarter 8. Förvaltningen föreslår en angöringsficka för ändamålet i enlighet med planritningen som är framtagen av byggaktören för kvarteret.

De båda förskolegårdarna, i synnerhet Kvarter 8, har en friyta per barn som understiger Boverkets rekommendationer. Gårdarnas anslutning till naturmark är positiv men då naturmarken inte är tillgänglighetsanpassad bör den inte betraktas som ett substitut för gårdsyta.

Det är positivt att två förskolor planeras inom projektet för att möta behovet som de planerade bostäderna kommer att generera. Förvaltningen vill ändå belysa, i enlighet med artikel 3 i barnkonventionen, att det kan finnas konsekvenser för barn med avseende på eventuella ljud-, luft- och markföroreningar i och med planområdets närhet till Bromma flygplats.

Det är positivt att ett mobilitetshus planeras och förses med mobilitetstjänster för att underlätta ett hållbart resande. Då mobilitetshuset planläggs i en separat detaljplan vill förvaltningen framhålla vikten av att genomförandet sker i takt med utbyggnaden av bostäderna så att parkeringssituationen blir hållbar redan från start.

#### Kulturförvaltningen

Detaljplanen har ändrats endast marginellt sedan samrådsskedet. Justeringarna tillgodoser inte synpunkter framförda i samrådsskedet förutom att skydds- och varsamhetsbestämmelser samt skydd mot rivning för jetmotorprovhusen införts direkt på plankartan, vilket är positivt. Stadsmuseet vidhåller därför i övrigt tidigare framförda synpunkter.

#### Miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN)

I kvarter 22 planeras för ett högt punkthus i ett bullerutsatt läge, med buller från trafik och från flygplatsen. I hela planområdet förekommer också höga maximala bullernivåer från flygtrafiken. För att minimera risken för bullerstörningar inomhus bör plankartan reglera att ljudisoleringen uppfyller minst ljudklass B för utifrånkommande ljud, i samtliga bostäder.

En planbestämmelse har införts som säkerställer att balkonger i kvarter 22 utförs med täta räcken och absorberer i tak, vilket MHN tycker är positivt. I planhandlingarna beskrivs även tekniska åtgärder som behövs i vissa lägenheter, för att klara Boverkets allmänna råd om industribuller (BFS 2020:2). MHN anser att även dessa åtgärder bör säkerställas med planbestämmelser.

Som framgår av planbeskrivningen är verksamhetskvarteren tänkta att fungera som bullerskydd mellan flygplatsen och de planerade bostäderna. För att verksamhetskvarteren ska bli uppförda före bostäderna anser MHN att plankartan bör kompletteras med en bestämmelse som säkerställer att Boverkets allmänna råd om industribuller (BFS 2020:2) klaras vid bostäderna.

I plankartan finns en bullerskärm inritad i Lillsjöparken, längs med Kvarnbacksvägen. Bullernivån är hög i parken och MHN ställer sig positiv till bullerskydd. Lillsjöparken är ett viktigt rekreatiomsområde redan idag och kommer att bli ännu viktigare i framtiden.

Sedan samrådet har dagvattenledningens utlopp till Lillsjön flyttats så att vattnet släpps i ett dike i Lillsjöparkens slänt i stället för direkt i Lillsjön. MHN anser att detta är positivt för Lillsjön, då risken för uppgrumling minskar och ledningsarbeten i strandzonen undviks

Stadens åtgärdsnivå för dagvatten uppfylls för alla kvarter utom kvarter 23, där en fullständig utredning ännu inte tagits fram. I kvarter 21-24 föreslås gröna tak och/eller underjordiska magasin för att hantera dagvatten. I kvarter 21, 23 och 24 tar byggnaderna i princip hela fastigheterna i anspråk, varför ingen plats finns för rening i t.ex. regnbäddar, som ger bättre rening än gröna tak. MHN anser att dessa byggnaders utbredning om möjligt bör ses över i syfte att skapa mer plats för lokalt omhändertagande. Om gröna tak blir enda reningen behöver taken vara "extensiva tak" som kan fördröja 20 mm. Gröna tak bör säkerställas med planbestämmelse. I kvarter 22 finns kvartersmark, där MHN anser att det bör kunna göras plats för exempelvis regnbäddar, som ger bättre rening än föreslaget makadammagasin.

I kvarter 2 och 4 kan vatten från Lilla Kvarnberget mot kvarter 2 och kvarter 4 rinna ner mot bebyggelsen. I dagvattenutredningen rekommenderas avskärande diken alternativt låglänt område mellan skogsmarken och bebyggelsen för att minska risken för skada på byggnader. MHN instämmer i detta och anser att åtgärden behöver regleras i plankartan.

Dagvattnet från planområdets norra delar kommer, efter rening, att ledas söderut till Lillsjön, istället för som idag norrut mot Bromma flygplats och vidare ut i Ulvsundasjön. Detta beräknas kunna ge en ökning av i storleksordningen 5 gram PFAS (varav ca 2-3 g PFOS) per år till Lillsjön, på grund av annat transportmönster jämfört med nuläge. Orsaken till mängden PFAS som ändrar transportväg bygger till stor del på ett teoretiskt inläckage i ledningar och

växtbäddar. Det planeras försiktighetsåtgärder för att minimera risken för inträngning av förorenat grundvatten i ledningssystemet under driftskedet. MHN vill understryka vikten av att dessa försiktighetsåtgärder görs samt att dagvattenledningar och dagvattenmagasin utförs täta. PFOS överskrider miljökvalitetsnormen i både Lillsjön och Ulvsundasjön i dagsläget. Förekomst av PFAS är ett stort miljöproblem och halterna PFOS är så pass höga att Stockholms stad har särskilda kostrekommendationer för fisk i flera sjöar, bl.a. Ulvsundasjön. Om miljökvalitetsnormen ska kunna nås i Ulvsundasjön behöver halterna minska även i Lillsjön.

Förslaget medför att spridningssambandet för ädellövslevande arter mellan Lilla Kvarnberget och Kvarnberget försvinner. Grönstråket mellan kvarter 13/24 och 11/14 är tänkt att skapa ett nytt spridningssamband i området. Stråket behöver utformas med noga eftertanke när det kommer till val av växter och träd. För habitatnätverket för barrskogsmesar är påverkan mindre. Detta förutsätter att kvarvarande skogar i Riksby får fortsätta vara naturskog med bildande av gamla träd och död ved. Det är viktigt att inte ökade behov av parkområden leder till att karaktären på skogen på Lilla Kvarnberget eller Riksbyhöjden ändras.

För att groddjur fortsatt ska kunna vandra mellan lekvatten (golfdammarna) och övervintring på Riksbyhöjden planeras ett fuktstråk och en groddjurstunnel i planområdets nordvästra del. Fuktstråket och tunneln utgör skyddsåtgärder enligt artskyddsförordningen och MHN anser därför att åtgärderna behöver säkerställas med planbestämmelse i plankartan och en skötselplan för aktivitetsparken bör upprättas.

MHN vill understryka vikten av att naturvårdskompetens ges utrymme och fokus även i fortsatt projektering, t.ex. vid val av kompensationsåtgärder.

Det bedöms inte föreligga hinder för exploatering ur föroreningssynpunkt, om kompletterande undersökningar samt sanering utförs inför exploatering. Den främsta källan till PFAS-föroreningar är flygplatsens gamla brandövningsplats. Det kan inte uteslutas att PFAS-föroreningar kan komma att påverka det aktuella planområdet. Påverkan på grundvattnets spridningsvägar kan ske genom bl.a. grundvattensänkningar och länshållning av vatten under byggskedet. Under driftskedet kan spridning av PFAS påverkas av bl.a. ledningssystem, markhöjder och grundvattennivåer. Schaktmassor som uppkommer vid kommande arbeten bör avfallsklassificeras som underlag för upprättande av

avfallshanteringsplan och för beslut om massorna kan återanvändas för anläggningsändamål inom området avseende föroreningsinnehåll. Om förorenat grundvatten tränger in i schakt där pumpning av länshållningsvatten behöver utföras kan behandling av vattnet komma att krävas innan vattnet kan släppas till recipient eller återinfiltreras i mark.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* är inkopplad som tillsynsmyndighet över förorenad mark och kommer att tillse att nödvändiga utredningar och åtgärder genomförs innan marken kan anses lämplig för bebyggelse.

Planbeskrivningen innehåller anläggande av bryggor i Lillsjön. Dessa kräver dispens från strandskyddet. Lillsjön har ett rikt fiskbestånd med många arter och är en viktig leklokal för fisk. Eventuella bryggor bör därför utformas så att de skuggar botten så lite som möjligt för att undvika negativ påverkan på växt och djurlivet. Mycket skugga försämrar livsvillkoren för både fisk och bottenlevande djur liksom för de växter som finns där. För att minska skuggningen bör bryggorna vara smala och ha mellanrum mellan brädorna som släpper igenom solljuset.

## Stockholm Vatten och Avfall (Svoa) - Avfall

Det bör planeras för delningsekonomi och återbruk i detaljplanområdet, med tanke på närheten till Bromma återvinningscentral (ÅVC).

Förbättra tillgängligheten till Bromma ÅVC för gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik. Främja besöka till Bromma ÅVC utan bil, vilket kan minska transporter. Skapa lokala och fastighetsnära platser för insamling av återbruksmaterial där saker kan byta ägare. Utred möjligheten att planera ytor för mobila tjänster för återbruk i vissa kvarter. Svoa är öppet för nya idéer och samarbetet med skolor, boende och verksamheter och vill vara en del av den nya stadsdelen.

För att undvika driftstörningar i sopsugsanläggningen är det speciellt viktigt att boende har tillgång till insamling av grovavfall. Av planbeskrivningen framgår att boende från samtliga kvarter kommer att hänvisas till Bromma återvinningscentral för att lämna grovavfall och fraktioner som inte hanteras i miljörum. Svoa vill dock uppmärksamma att för boende i flerbostadshus har fastighetsägaren en skyldighet att ombesörja hämtning av grovavfall från fastigheten. Plats i miljörum eller uppställningsplats för

container ska finnas med i den fortsatta planeringen för att möjliggöra hämtning av grovavfallet.

PM Avfall innehåller nödvändiga uppgifter om hur grovavfall kan hanteras på varje kvarter. Detaljplanen bör anpassas efter PM avfalls rekommendationer. PM avfall nämner också att det kommer att finnas ytor där kärl kan ställas upp för insamling av grovavfall under kortare perioder. Svoa förordar att dessa ytor utreds vidare för att utvärdera hur de kan användas även för återbruk.

Återbruksmaterial kräver dock en varsam hantering och ytorna måste därför utformas på ett lämpligt sätt.

År 2024 tar kommunerna över ansvaret för insamling av förpackningsavfall från hushållen, och s.k. fastighetsnära insamling ska, (enligt förordningen SFS 2022:1274), ske senast år 2027. Svoa uppmanar därför till att planera ordentliga utrymmen för detta redan nu enligt krav och riktlinjer som framgår av Projektera och bygg för god avfallshantering.

Vidare förordar Svoa att en möjlighet till placering av en framtida lättillgänglig insamlingsplats utreds inom detaljplaneområdet. Från och med 2027 ska lättillgängliga insamlingsplatser tillhandhållas av kommunen (SFS 2022:1274) för att användas för insamling av bl.a. skrymmande förpackningsavfall.

Planbeskrivningen bör ändras för att tydliggöra att det ännu inte är bestämt vilka kvarter som kommer ansluta till sopsugen samt att normalt sett kommer endast en anslutningspunkt per kvarter att upprättas.

För att få fram en mer kostnadseffektiv lösning på utformningen av sopsugsanläggningens fasad (kv. 23) önskar Svoa att en ändring av planbestämmelsen ”f4: Fasad ska huvudsakligen utföras i bearbetad betong med håligheter för växter” utreds. Förslagsvis kan en bestämmelse f2 eller f21 från närliggande kvarter användas.

Det behövs utrymme för insamling, plats för angöring och rätt dimensionerade vägar för tunga fordon (enligt BK II) som ska hämta de övriga avfallsfraktioner, grovavfall samt fett från fettavskiljare.

Stockholm Vatten och Avfall (Svoa) - Vatten

Saltsjötunneln som löper genom planområdet påverkas vid genomförandet av planen men nämns knappt i handlingarna. Tunneln tillhör Norrenergi, men används och underhålls av



Stockholm Vatten och Avfall. Det finns restriktioner för markarbeten inom skyddsområdet för denna tunnel. Markarbeten inom ledningsrättsområdet får utföras på sådana sätt att tunnelns funktion inte störs. Vid större markarbeten ovanpå tunneln behövs det en genomförandebeskrivning av utförandet.

Tunneln passerar under planerade kvarter 3, 4, 5 och 21 inom planområdet och utgörs av en huvudtunnel cirka 30 meter under befintlig marknivå samt en påslagstunnel som är betydligt grundare. Tunneln används för energiåtervinning och är alltid vattenfylld. En torrläggning av tunneln, även kortvarigt, kräver lång planering och omfattar bland annat tillståndsprövning hos Länsstyrelsen. Restriktioner för arbeten i närheten av befintlig tunnel behöver utredas och anges. Nivåer för lägsta schaktnivå ovan tunnel behöver anges i plankartan.

Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivå +50 m vilket vid normalt anordnande av installationer kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställe över nivån +30 m. Sådan tryckstegring bekostas inte av Stockholm Vatten och Avfall. Detta är aktuellt för flera kvarter i planområdet.

Stockholm Vatten och Avfall har befintliga ledningar längs Kvarnbacksvägen. I samband med planens genomförande kommer ett nytt VA-system anläggas. Tillfällig anslutning innan genomförandet av detaljplanen kan ske till ledningarna i Kvarnbacksvägen genom fastighetsägarens försorg. I VA-taxan ingår ett servisledningspaket per fastighet. Servisanmälan görs av fastighetsägaren.

Avledning av spillvatten med självfall tillåts ej för våningsplan belägna under omgivande marknivå. Därför kommer våningar under marknivå att behöva pumpa spillvatten till högre anslutningsnivå inom fastigheten. Sådan intern pumpstation bekostas ej av Svoa.

Svoa har tagit del av dagvattenutredningarna för området. Dagvattenutredningarna beskriver att åtgärder planeras för lokalt omhändertagande av dagvatten både på kvartersmark och på allmän platsmark. Åtgärderna dimensioneras för ett regndjup på 20 mm enligt åtgärdsnivån för dagvattenhantering. Svoa förutsätter att detta fullföljs i den fortsatta planeringen och i byggandet av området. Det är även viktigt att brunnar till växtbäddar placeras såsom föreslås i Dagvattenutredning allmän platsmarkså att syftet med växtbäddarna och den förväntade reningen av dagvattnet uppnås.

Dagvattenutredningen för allmän platsmark föreslår täta dagvattenledningar som en åtgärd för att inte få in PFAS i dagvattenledningsnätet. En långsiktig garanti för att dagvattenledningar förblir täta är dock omöjlig att ge. För att inte riskera omledning av PFAS-haltigt vatten behöver provtagning av vattnet ske innan påkoppling på det allmänna dagvattenledningsnätet. Det behöver också finnas ett kontrollprogram som följer utvecklingen över tid. Om PFAS-halterna börjar stiga behöver åtgärder genomföras. Det behöver tydligt identifieras vem det är som har ansvar för såväl kontrollprogram som för ytterligare rening om halter ökar innan vatten kan avbördas till Svoa:s ledningsnät.

Svoa förutsätter att ev. saneringsåtgärder för markföroreningar vid dagvattenmagasin och pumpstation samt övriga ledningsarbeten bekostas och utförs av Stockholms Stad i enlighet med normalt förfarande vid exploateringar. Utifrån planerade dagvattenlösningar så anser Svoa att inte bara jorden i detaljplaneområdet bör efterbehandlas utan även grundvattnet, för att minska risken för att framtida dagvattenledningsnät orsakar ökad spridning av PFAS till miljön.

Nivåer för lägsta schaktnivå ovan Norrenergis tunnel behöver anges i plankartan, del 2. Planerade kvarter 3, 4, 5 och 21 berörs. För E-område (E3) gällande pumpstation för avlopp överensstämmer inte bestämmelserna för f21 i plankartan del 1 med vad som är överenskommit i systemhandlingsarbetet. Enligt överenskommelse ska fasaden vara i metall i syfte att följa gestaltningen av SALKS tennishall (kvarter 13).

Vid E-område (E2) avseende dagvattenmagasinet måste det i plankartan del 1 säkerställas att torget möjliggör uppställning av driftsfordon. Storleken på u-område bör anges i plankartan, del 2. U-området ska vara 8 meter. Inom u-området måste också den fria höjden vara minst 4,5 meter vilket med fördel anges i plankartan.

Svoa har även synpunkter på att planbeskrivningen rörande deras frågor behöver förtydligas.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Skönhetsrådet avstryker förslaget till detaljplan i föreliggande form.

Det är positivt att ytterligare ytor för idrott utomhus har tillkommit i den norra delen. I övrigt har förslaget inte ändrats på de punkter som rådet framförde i sitt samrådsyttrande. Eftersom förslaget till

stora delar ligger kvar sedan samrådet vill rådet återigen framhålla vikten av att en dispositionsplan för hela Brommafältet tas fram innan enskilda planförslag presenteras som låser förutsättningarna. Stockholmshus i sex våningar är främmande i Bromma, skolornas och förskolornas friytor är för små, de alltför stora ingreppen i naturmarken och att skalmötet längs Kvarnbacksvägen med Riksbys smällhus i tre våningar är problematiskt. De stadsmässiga kvalitéerna som eftersträvas uppnås inte eftersom förslaget utmärks av en långt driven separation med bostäder i en del och verksamheter i en annan. Slutligen innebär förslaget att den tätaste delen av Bromma, som detta skulle bli, samtidigt skulle vara den som ligger längst från kapacitetsstark kollektivtrafik.

## Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på den planerade bebyggelsen. Planens intentioner ligger i linje med stadens framkomlighetsstrategi, vilket bland annat återspeglas i hur gatunät och parkeringsfrågor hanteras.

Att huvudgatan trafikeras av buss från början är viktigt för att uppnå hållbart resande, och för att minimera trafikökningen på Kvarnbacksvägen, vilket i sin tur är viktigt för stombusstrafiken som går där. Den tillfälliga vändplatsen i planområdets norra delar, är en viktig förutsättning för att möjliggöra busstrafik på huvudgatan.

Det har sedan samrådsförslaget gjorts förtydliganden i planbeskrivningen utifrån trafikkontorets önskemål. Bland annat nämns numera att det planerade mobilitetshuset inte täcker hela behovet av bostädernas parkering, och att det överskridande antalet parkeringar kommer tillgodoses genom avtal om samnyttjande på kvartersmark för verksamheter. De boende som hänvisas att parkera där kan dock behöva flytta sina bilar under kontorstid, vilket kan ge onödigt incitament för dessa boende att ta bilen till arbetet. Det är därför önskvärt att samnyttjandet regleras så att boende vid behov kan låta bilen stå parkerad även dagtid på vardagar.

I planbeskrivningen nämns att ”om behov uppstår kan en ansökan via trafikkontoret göra att en ruta målas upp för parkering för rörelsehindrade längs lokalgator”. Kontoret vill påpeka att en sådan RH-plats på allmän platsmark inte kan reserveras till just boende i kvarteret, utan kommer vara tillgänglig för alla personer som har parkeringstillstånd för rörelsehindrad. Så hade inte fallet varit om RH-platsen ordnades på kvartersmark. Planbeskrivningen nämner även att det blir en utmaning att klara att ordna RH-platser inom 25 meter från entréer. I anslutning till detta bör planbeskrivningen

nämna att stadens egen beslutade riktlinje är max 10 meters avstånd från tillgänglig entré.

Under "barnkonsekvenser" i planbeskrivningen beskrivs "ett långt sammanbindande bilfritt gång- och cykelstråk, som sträcker sig genom hela området från Kvarnbacksvägen i söder till den norra delen av området där aktivitets- och idrottsområdet är beläget". Det som åsyftas är det gc-stråk som huvudsakligen går i parkmark väster om den planerade bebyggelsen. I plankartorna upphör dock den illustrerade gc-vägen söder om skolkvarteret, i skarven mellan de båda plankartorna. Söder om denna punkt finns inget bilfritt stråk. Det är önskvärt att gc-vägen sträcker sig hela vägen ner till Kvarnbacksvägen, och det bör illustreras i plankartan.

Linta gårdsväg och huvudgatan är i stadens cykelplan utpekade som primärt stråk respektive huvudstråk. Enkelriktade cykelbanor bör enligt cykelplanen vara minst 1,8 m breda längs huvudstråk, vilket möjliggör trygg och säker förbicyklning av annan cyklist. Detaljplanens trafikutredning redovisar 1,5 m breda cykelbanor i huvudgatans sektion, vilket medför att omgivande ytor måste tas i anspråk när en cyklist ska passera en annan cyklist.

Om en omdisponering av sektionen inte anses möjlig bör det övervägas att utöka huvudgatans sektionsmått Gaturummen mellan kvarter 9 och 10 samt 10 och 11 anges i planbeskrivningen som gång- och cykelstråk. I plankartan regleras dessa som TORG med bestämmelse att endast RH-parkering får anordnas och in/utfarter tillåts längs kvartersssidorna. Om inget annat uttrycks i detaljplanen ingår normal fordonstrafik i användningen TORG motsvarande det som ingår i användningen GATA. Medskick till fortsatt arbete är att torgytorna kräver en genomarbetad utformning för att undvika önskad trafik.

Stora öppna hårdgjorda ytor nära idrottsverksamheter och skolor riskerar att användas för olovlig parkering. Det är önskvärt att arbeta för att freda ytorna från biltrafik i den fortsatta planeringen. Lintadalstorget "växer ut" i huvudgatans gaturum så att gatusektionen smalnas ned från ca 28 till 23 m. Torget kan gestaltas så att det växer ut i huvudgatan på detta sätt utan att det behöver regleras som TORG i detaljplanen. Det är viktigt att bygga in viss flexibilitet i hur allmän plats kan utformas på lång sikt och huvudgatans gatumark bör därför ha en sammanhållen bredd i plankartan. Detta särskilt med hänsyn till framtida möjlig stadsutveckling och behov av utveckling av lösningar för exempelvis kollektivtrafik i den omgivande geografin.

En elnäststation har ritats in på torgytan mellan kv 10 och 11. Om behov finns för servicefordon att parkera vid elnäststationen bör E1-området hellre placeras i direkt anslutning till någon av lokalgatorna.

Längst i nordväst finns en liten torgyta och ett underjordiskt dagvattenmagasin (E2). Dessa ytor saknar koppling till vägnätet. Om det finns behov att nå dem med fordon behöver vägkoppling finnas.

Där den befintliga återvinningsstationen ansluter till Linta gårdsväg med dess nya primära cykelstråk uppstår en konfliktpunkt mellan cyklister och tung trafik som korsar i mycket sned vinkel, med medföljande siktsvårigheter. Detaljplanen bör tillse att en tillräckligt stor yta med allmän platsmark finns för att en trafiksäker utformning ska kunna genomföras.

Samordning bör ske med Stockholm Exergis planerade fjärrvärmeledning från Lövstaverket, den så kallade Sammanbindningsledningen.

### **Övriga remissinstanser**

#### **Bromma Hembygdsförening**

Bebyggelsen får inte påverka hållristningen L2013:1747 (RAÄ 29:1 Bromma föreställande Oden och Tor. Bygg inte det västra punkthuset i kvarter 2A. Kvarter 1A bör kortas åt väster.

#### **Bromma-Ulvsunda Företagsgrupp**

Vi är positiva till planförslaget, som gör det möjligt för flera verksamheter att etablera sig i vårt område.

Ett problem brukar vara parkering i anslutning till verksamheterna. Här verkar det vara väl försörjt med parkering.

Ett problem tycker vi kvarstår och det är att ta hand om trafiken på Kvarnbacksvägen. Den är redan idag mycket intensiv med kraftig köbildningen vid korsningen Kvarnbacksvägen-Linta Gårdsväg. Med utbyggnaden av både bostäder och verksamheter kommer trafiken att öka mycket kraftigt. Vi inser att det är mycket svårt att få till en bra lösning för in- och utfarterna till Riksby.

Vi har följande synpunkter:

Gör infartsfiler till både Huvudgatan och Linta Gårdsväg från både väster och öster. Förslaget säger att Huvudgatans in- och utfart på Kvarnbacksvägen skall regleras med trafikljus. Linta Gårdsväg skall

inte ha trafikljus. Enligt förslaget skall Linta gårdsväg utformas för att hantera den tyngre trafiken där högersväng in från Kvarnbacksvägen och högersväng ut mot Kvarnbacksvägen tillåts. Infart för trafik från Brommaplan tillåts alltså inte. Utfarten åt höger innebär kommer att bilarna blockeras av trafiken på Kvarnbacksvägen, som står i kö framför trafikljuset vid Huvudgatan. Detta är inte en bra lösning. Linta Gårdsväg är gjord för tung trafik och den skall vi inte ha borta vid Brommaplan. Resultatet blir troligen att den tunga trafiken kommer att ske via de små lokalgatorna ut på Huvudgatan för att kunna köra åt höger på Kvarnbacksvägen bort mot Ulvsundavägen. Att ha den tunga trafiken på de små lokalgatorna är inte heller bra.

Den mest belastade utfarten med tunga transporter kommer att vara från Linta Gårdsväg. Vi förslår därför att utfarten från Linta Gårdsväg regleras med trafikljus och Huvudgatans utfart blir utan trafikljus. Personbilstrafiken i området kan om de vill enkelt använda smågatorna för att komma ut på Linta Gårdsväg för att ställa sig i kön framför trafikljusen. Den tunga trafiken kan då tillåtas att köra österut mot Ulvsundavägen i stället för att vara tvungna att köra till Brommaplan. Vi inser att detta kan ställa till problem för busstrafiken in- och ut på Huvudgatan. Men det tycker vi är ett mindre problem än att ha den tunga trafiken vid Brommaplan.

En gång- och cykelväg över Kvarnberget med en bro över Ulvsundavägen skulle göra det mycket enklare för personalen och de boende att utnyttja Tvärbanan och samtidigt binda samman Riksby med övriga Ulvsunda.

#### Ellevio

Ellevio har aktiva 33kV-kablar i området som måste beaktas och som inte får skadas i samband med byggnationer. Marken ovan Ellevios ledningar får inte heller inhägnas eller användas som uppsättningsplatser för t.ex. material eller bodar då Ellevio måste ha omedelbar åtkomst till kablarna om fel uppstår som gör att de måste friläggas. Ellevio har även planer på att förnya kablar i Brommaområdet. Ellevios områdesansvarig för regionnät önskar löpande dialog avseende detta.

För att klara försörjning av tillkommande bebyggelse och verksamheter etableras fyra nya nätstationer. Det är viktigt att tillräckligt stora ytor i allmän mark och byggnader reserveras för de utrymmen som krävs för Ellevios anläggningar. Vi förutsätter att nya lokalnätledningar för eldistribution ges utrymme i allmän



platsmark inom planområdet. Om Ellevios ledningar hamnar inom kvartersmark till följd av detaljplanens förändringar måste kablarna ges utrymme i och skydd av u-område i plankarta. Myndigheters rekommendationer avseende buller, magnetfält och skyfall ska beaktas.

Det är viktigt att 11 kV distributionsnät och nätstationer för byggkraft och färdig anläggning planeras så att de motsvarar tidplaner för utbyggnaden av respektive kvarter i planområdet. Tillfartsfrågor för nätstationer måste också lösas inför byggsleden och färdig plan. Stora ansamlingar av många kablar vid nätstation måste ges tillräcklig yta inom såväl E-område som gång- och cykelväg innanför kantsten mot körbana. Anpassningar kommer behövas i plankarta.

Ellevio önskar informationsutbyte om nätstationer i planområdet. Ellevio behöver även effektoppgifter för den nya bebyggelsen avseende byggkraft, färdig anslutning och planerad fordonsladdning. Åtgärder i Ellevios befintliga anläggningar utförs efter beställning till Ellevio samt bekostas av beställare.

Naturskyddsföreningen Stockholm

Föreningen avstyrker detaljplaneförslaget med hänsyn till brister i barnperspektivet, bullersituationen, påverkan på skogsmiljöer och spridningskorridor, påverkan på kulturmiljön och stadslandskapet samt att varken dagvattenhantering eller marksanering har säkerställts i planen.

En Integrerad barnkonsekvensanalys ska ligga till grund för varje stadsbyggnadsprojekt och att en barnchecklista ska användas i varje tjänsteutlåtande. Det har inte tagits fram någon barnkonsekvensanalys.

Skolgården är för liten, med 11 m2 friyta per barn, vilket innebär att den inte kommer att kunna innehålla grönska på grund av slitage. Av samrådsredogörelsen framgår att exploatering av bostäder har prioriterats framför yta på skolgården utan att någon avvägning har gjorts mellan exploateringsintressen och barnens bästa. Föreningen anser att detta strider mot Barnkonventionen

Föreningen är tveksam till om den nya bebyggelsen kan uppfylla gällande bullerriktvärden och krav med tanke på närheten till Bromma flygplats.

Det är positivt att en hel del av planförslaget sker på redan exploaterad mark, dock krävs ett antal förändringar för att bättre ta hänsyn till förhållandena på platsen. Nuvarande planförslag innebär att Lilla Kvarnberget kringskärs mycket kraftigt av bebyggelse, vilket föreningen inte kan acceptera. Följande justeringar planförslaget måste göras:

- ny väg med vändplan söder om Lilla Kvarnberget kan inte accepteras
- alla fyra punkthus söder om Lilla Kvarnberget behöver utgå
- åtminstone ett avlångt hus söder om Lilla Kvarnberget behöver utgå för att säkerställa en funktionell spridningskorridor för arter
- alla fem punkthus öster om Lilla Kvarnberget behöver utgå

Av planhandlingarna framgår att en hel del exploatering av naturmark kommer ske i södra delen av planområdet, särskilt kring det berg som benämns "Lilla Kvarnberget". I samrådsredogörelsen framgår att Länsstyrelsen anser att förslaget bör bearbetas för att bättre anpassas till landskapet. Föreningen instämmer helt i denna ståndpunkt, i synnerhet kring Lilla Kvarnberget. Lilla Kvarnberget utgör en viktig naturmiljö för många arter och naturvärdena har stora möjligheter att öka här med tiden. En viktig spridningskorridor går från Lilla Kvarnberget ner mot Lillsjön, vilken inte bör brytas med en vägg av hus så som planförslaget nu visar. Den trafikerade vägen är idag redan ett hinder, men ny tät bebyggelse kommer att försvåra avsevärt för arter att ta sig till naturmiljön kring Lillsjön och omvänt. Miljöförvaltningens förslag på grodtunnel under Kvarnbacksvägen bör provas.

Planförslaget innebär att två alléträd som omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna i 7 kap. 11 § miljöbalken behöver avverkas. Om dispens från biotopskyddet inte lämnas är planen inte genomförbar i denna del. Föreningen anser en eventuell dispens måste vara avgjord innan detaljplanen antas.

Den storskaliga bebyggelsen och placeringen av byggnaderna innebär en negativ påverkan på kulturmiljövärdena. Planförslaget innebär ett mycket apart inslag i den befintliga miljön med höga bebyggelsefronter mot koloniområden, öppna marker och bostadsmiljöer. Föreningen anser förslaget bör anpassas för att smälta in mer i landskapet.

Föreningen konstaterar att inga av de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen har införts i plankartan vilket innebär att dagvattenhanteringen i planen inte har säkerställts. Föreningen

anser att detaljplanen inte ska antas utan att dagvattenhanteringen har säkerställts med planbestämmelser.

Marken måste saneras beträffande PFAS i den delen av planområdet som tillhör flygplatsen samt att det inte kan uteslutas att markprovtagningar i senare skeden av projektet kan komma att påvisa behov av tillkommande marksaneringar. Detta innebär att förekomsten av markföroreningar inte är fullt klarlagd i planen. Det saknas även planbestämmelser om att markens ska ha sanerats som villkor för lov eller startbesked. Föreningen anser att planen inte ska antas innan markföroreningarna har klarlagts helt och att planbestämmelser införts om marksanering som villkor för lov eller startbesked.

Norrenergi

Norrenergi skulle möjligen kunna bestå området med fjärrvärme och fjärrkyla genom anslutningar till sina ledningar i området.

Norrenergi har en ledningsrätt för en VA-tunnel inom planområdet. I planbeskrivningen nämns tunnelns påverkan på grundläggning och schakt för kvarter 1A, 1B, 2A och 2B. Fler kvarter kan dock påverkas. De förutsättningar som tunneln ger för kommande exploatering behöver klargöras och beaktas fullt ut i detaljplanen samt vid planens genomförande. Ledningsrätten behöver även beaktas vid fastighetsbildning så att nya fastigheter belastas av VA-tunneln på samma sätt som dagens.

Samfundet S:t Erik

Sedan samrådet har endast smärre justeringar skett. Bland annat har verksamhetsytan minskats något, det planerade hotellet utgått och planunderlaget försetts med tydligare direktiv för gestaltning av både mark och byggnader, vilket är välkommet. Men Samfundets tidigare invändningar kvarstår.

Samfundet ser positivt på en stadsutveckling i området men vår kritik avseende höjdskalan och den kompakta, slutna kvarterstrukturen står fast. Vidare reserverar sig Samfundet starkt mot planerna att riva delar Lintaverken. Anläggningen är unik i sitt slag varför dess tillhörande byggnader i så hög utsträckning som möjligt bör bevaras och ges ett nytt innehåll, i synnerhet gäller detta de två jetmotorprovhusen från 1959.

Samfundet välkomnar förslaget att inkludera området norr om Lillsjön som föreslås bli detaljplanlagt som park. Området utgör

tillsammans med Kvarnberget en viktig del i Västerorts grönstruktur och dess betydelse som rekreationsområde kommer att växa när befolkningen i närområdet ökar. Det är dock viktigt att motverka bullerstörningar och barriäreffekter från Ulvsundavägen och Kvarnbacksvägen. Planförslaget behöver ses över i dessa avseenden.

### Stockholm Exergi

Åtgärder i Stockholm Exergis distributionsanläggningar utförs av Stockholm Exergi och bekostas av byggherre enligt gällande avtal. Det är viktigt att teckna genomförandeavtal snarast möjligt.

### Sakägare enligt fastighetsförteckningen

#### Brommaplansgrillen HB

Brommaplansgrillen flyttades från Brommaplan till Kvarnbacksvägen 62 för mer än tjugo år sedan. I detaljplanen ges inte utrymme för grillen. Brommaplansgrillen vill att detaljplanen anpassas så att dess verksamhet kan fortsätta på platsen, i närområdet, eller i den nya stadsdelen, till exempel vid något av de två torgen.

#### Fastpartner

Vi uppskattar det arbete som Stockholms stad och andra intressenter har utfört tillsammans med oss byggaktörer i detta projekt. Det arbete som utförts känns väl genomarbetat och professionellt baserat på de utredningar som ligger till grund för planhandlingarna. Vi tillstryker det framlagda förslaget med följande synpunkter.

Bottenvåningarna längs med huvudgatans östra sida (verksamhetssidan) måste vara tillgängliga. Det måste finnas möjlighet till angöring, RHP och korttidsparkering för kvarter 14. Det behöver skapas en angöringsficka längs huvudgatan vid kvarter 14.

Trafiksituationen utanför förskolan vid kvarter 8 är bristfällig vad gäller trafiksäkerhet. En angöringsficka för lastbilar behöver tillskapas för att säkerställa en trafiksäker lösning som fungerar med verksamheten.

Plankartans bestämmelse om markens anordnande inom kvarter 4 behöver skrivas om så att plankartan meder stödmurar upp till minst 2,3 meter. Utifrån topografin och byggnadernas utformning så kan högre stödmurar bidra till en mer attraktiv utformning.

Systemhandlingen har inte tagit hänsyn till verksamhetskvarterens behov av fjärrkyla och fungerande sprinklerlösningar. Det saknas även placering av brandposter som är viktigt för säkerheten.

#### Iris koloniträdgårdsförening & Linnea koloniförening

Då varje fastighetsägare är ansvarig för att ta hand om sitt dagvatten så är vi bekymrade i Iris koloniträdgårdsförening för att programmet inte tar hänsyn till ökade dagvattenflöden från den södra delen av höjdryggen in till koloniområdet. De tekniska avrinningarna inte är placerade för att avhjälpa flödet på väg mot koloniområdet. Inte heller de tänkta lösningarna är anpassade för konsekvenserna och att det hele leder till materiella skador för de gamla stugorna i koloniområdet och kolonilottsinnehavarnas verksamhet. Koloniområdet upplever redan idag vid kraftiga skyfall att kolonilotterna blir lagda under vatten,

Iris koloniträdgårdsförening angränsar direkt till Lillsjön och uppskattar inte att ökning av PFAS eller PFOS i Lillsjön. Vattennivån i Lillsjön har en förmåga att variera och då skulle det kunna sprida PFAS/PFOS vid en översvämning. Det är dumt att exploatera mark som är förorenad med PFAS/PFOS eftersom det saknas i dagsläget metoder att ta bort PFAS vid källan.

En justering av grundvattnet i samband med att stadsdelen byggs ut kan påverka marken så att sättningar sker. Vi vill inte se att en sänkning av grundvattnet under eller efter anläggning av nya området påverkar koloniträdgårdsverksamheten negativt för miljö, växter eller stugor.

Delar av området planeras på mark bestående av fyllnadsmassa, urberg och morän. Koloniområdet står på mark av postglacial lera. Vibrationer från ev. pålning, sprängningar och schaktning kommer att kunna påverka stugor. Flera av våra kolonistugor ligger nära det planerade byggområdet och är över 100 år gamla. De är väldigt känsliga för större vibrationer och frågeställningen här är vem som bär ansvar för och säkerställer att det inte blir vibrationsskador i stugor och grunder vid bygg- och anläggningstiden.

Trafiksituationen i Bromma både kollektivt och fordonstrafik är redan idag väldigt belastad som den är. Kvarnbackvägen kommer påverkas negativt och det kommer bli svårare för fordon att ta sig fram. Det är svårt att addera ytterligare trafik av människor som kommer att bo, verka och vistas i området. Anslutningarna till kollektiva medel är som vi förstår enl. materialet et frågetecken och trafiktrycket av fordonstrafik är redan högt som det är på anslutande vägar och leder.

Flera av våra kolonister påpekar att det finns en oro att det kan finnas risk att mer trafik kan komma att försöka ta sig via koloniområdet till och från Brommaplan/Kvarnbacksvägen på grund av den redan ansträngda situation som är idag. Smitvägar via våra koloniområden utforskas dagligen av både bilister, taxibilar som matvaruleveranser. Dessvärre lyckas de sällan och skador på staket med mera uppstår då de ska vända på de trånga vägar som finns i koloniområdet.

Vi vill inte ha så många anslutningar till den nya stadsdelen via kolonilottsområdet. Vi vill i stället se gröna barriärer samt bullerskydd/staket vid stugorna närmast det nya området.

Det bör inte finnas gångstigar genom lilla Kvarnberget eftersom det har en negativ påverkan på naturmiljön i skogen. Gångstigarna kommer också nära koloniområdet.

## Myntet Invest

Myntet Invest har varit arrendator av fastigheten inom planområdet i över 20 års tid. Vi har mottagit brev från stadsjuristen med påstående om att det bedrivs otillåten andrahandsuthyrning i byggnaden. Myntet Invest har förvärvat byggnaden av AP-fastigheter. Den har under alla år varit en kommersiell fastighet med många olika hyresgäster. Efter påstående om otillåten andrahandsuthyrning har Myntet Invest därefter blivit informerade om att det saknas bygglov - vilket är mycket egendomligt med hänsyn till byggnadens historik.

Som hyresvärd har bolaget tagit både direkt och indirekt ansvar för marken, samt kunnat erbjuda ett hundratal arbetstillfällen i området. Någon passande lösning för Myntet Invests arrende och fastighetens problem som inkluderar evakuering av hyresgäster med besittningsskydd, erbjudande av nya lokaler samt en ekonomisk uppgörelse mellan parterna har inte presenterats. Det krävs en genomförbar plan för markens och områdets fortlevnad. För att



finna en rimlig lösning mellan parterna krävs öppenhet, dialog och samarbete.

Det har noterats att grannfastighetens ägare, Fastpartner, har mottagit stora byggrätter och är således ekonomiskt kompenserade. Myntet Invest vill framhålla vikten av att Staden tillämpar Likabehandlingsprincipen.

Vad gäller nu framlagt planförslag får Myntet Invest ifrågasätta ärendet emedan det står i tvär kontrast till den information som lämnats under många år. Myntet Invest, som är en erfaren fastighetsutvecklare med projekt som tex Bromma Blocks, har själva lämnat in en rad förslag under åren, senast ett e-campus. Det råder inget tvivel om att bostäder behövs i Stockholm, men att anlägga bostäder dikt an en så liten och komplicerad flygplats som Bromma med gammal planering är mycket svårt.

De platser som anges i planförslaget och vid Ulvsundasjön synes vara de områden som finns att tillgå. Att bygga ett massivt bostadsområde är teoretiskt möjligt enligt simulatormodeller men då bortser Staden från hur verkligheten ser ut. Det har studerats för lite om motorbullers påverkan på människors, växtrikets och djurs hälsa, särskilt under ett längre perspektiv. Det är nästintill omöjligt att frångå och kringgå ett flygplans motorbuller vid start och landning.

I dag finns ett relativt stort område där flygplan kan starta och landa. Planförslaget innebär dock att Staden bygger bort landningsområde som behövs vid tex potentiellt motorhaveri och behov av akut landning.

Vidare är det känt att det förekommer en extrem stark fotogenlukt, som påverkar alla som arbetar och verkar i området. Lukten är stark och illaluktande och den kommer och går i långa perioder. Det är tydligt att ingen hänsyn har tagits till lukten i planförslaget. Vid miljömätningar har man lyckats undgå lukten i och med att den just kommer och går.

Som känt förekommer det byggnationer kring flygplatser, vilket kan vara bra i sig, men vad gäller Brommas beskaffenhet som är extraordinära och komplicerade så har Staden inte tagit hänsyn till dessa. Det får därutöver förmodas att man skraddarsytt utredningar i syfte att få möjlighet att utveckla och bygga ett så stort bostadsområde som nu presenteras.

Myntet Invest tar inte ställning i frågan om Bromma flygplats ska läggas ned eller ej, men att gå händelserna i förväg innan avtalet för

Swedavia har löpt ut och planera byggnation av ett massivt bostadsområde är att gå händelserna i förväg.

Riskerna med bostadsprojekt måste studeras närmare innan beslut kan fattas. Myntet Invest hemställer att ärendet åter remitteras och att planen ändras för att stämma överens med Brommas specifika förutsättningar.

## Riksby koloniförening

Riksby koloniförening anser att det framtagna materialet inte visar hur Riksby koloniområde kommer att påverkas under tiden som etableringen/byggandet av området pågår samt vilka konsekvenser etablering innebär. Föreningen är orolig för flera aspekter. De vill vara involverade i den fortsatta processen.

Det finns en oro för tunga transporter genom området, framförallt då skolan byggs. Det finns en oro för att grundvattennivåer påverkas under etableringen av området samt när området är färdigställt. Det finns även en oro för att anläggningsarbetet kommer innebära skador på koloniområdet.

Det finns en oro att kolonistugorna skadas under arbetet. De vill veta hur de ska ersättas ekonomiskt för sådana skador.

De är oroliga för att Riksbyvägen blir en "allmän" genomfartsväg. Om Riksbyvägen definieras som cykelbana/väg och belysning sätts kan det påverka koloniområdets elförsörjning med luftburen el

De är rädda för ökad trafik och vill begränsa risken för ökad trafik på Riksbyvägen när skolan är etablerad, t ex för föräldrar som ska lämna och hämta sina barn vid den nya skolan. Redan idag är det trångt på Riksbyvägen vid Engelska skolan vissa tider på dagen av samma anledning.

Planarbetet bör säkerställa att Riksbyvägen och Sommarvägen inte kommer att användas som parkeringsplats av boende och affärsverksamheter i det nya området.

### Övriga, ej sakägare

## IF Ulvarna Båtskytteklubb

IF Ulvarna Bågskytteklubb är emot planförslaget som innebär att deras verksamhet och anläggning som ligger inom planområdet behöver läggas ner. Bågsytteanläggningen är unik i sitt slag inom Stockholms stad, där det både kan bedrivas fältbågsytte på en bana

i skogen och olympiskt bågskytte på det öppna gräsältet. Klubben har nybörjarverksamhet för både ungdomar och vuxna flera gånger i veckan med helt ideella krafter. Om planen genomförs vill klubben att Stockholms stad tillhandahåller ett ersättningsområde där verksamheten kan fortsätta bedrivas i nuvarande form. Inga godtagbara alternativ med ersättningsområden inom Stockholms stad har ännu presenterats för klubben och avsaknad av en inriktning samt en tydlig tidplan gör det omöjligt att på ett bra sätt planera och utveckla verksamheten under de närmaste åren.

## Föreslagna ändringar efter granskning

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, markföreningar, 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.

## Synpunkter inkomna under samråd och granskning som ej tillgodosetts

- Framtagande av en dispositionsplan för hela Brommafältet.

- Invänta aktuell detaljplan till dess att beslut om nedläggande av Bromma flygplats tagits fram så att allt kan planeras som en helhet.
- Att slå ihop aktuell detaljplan med detaljplanen för kvarter 20 (dnr 2019-03328).
- Framtagande av en integrerad barnkonsekvensanalys.
- Större storlek på skolgård och förskolegårdar.
- Föreslagen bebyggelse närmast befintlig bebyggelse vid Kvarnbacksvägen bör sänkas.
- Föreslagen bebyggelse kring Lilla Kvarnberget och fornlämningar i området bör utgå.
- Flera kvarter vid Lilla Kvarnberget bör utgå för att bättre skydda befintliga naturvärden.
- Den generella höjdskalet och slutna kvartersstrukturen bör göras om.
- Höghuset i kvarter 22 har för stor påverkan på upplevelsevärdena i omgivningen.
- En kulturmiljöutredning och värdering av Bromma flygplats bör ha tagits fram.
- Förslaget bör ha en bättre anpassning till landskapet.
- Fler befintliga byggnader, framförallt de tillhörande Lintaverken, bör bevaras.
- Ett antal befintliga verksamheter vill vara kvar i inom planområdet och bör få vara det. Det vill annars ha ersättning av staden, t.ex. erbjudande om ersättningsytor.
- Cykelbanor bör göras bredare. Huvudgatan bör göras bredare, framförallt i delar som planlaggs som TORG.
- Bygg inte nya stadsdelarna när trafiksituation i Bromma redan påverkas av mycket trafik.
- Skapa inte kopplingar mellan den nya stadsdelen och befintliga kolonilottsområden. Skapa istället gröna barriärer och bullerskydd mellan kolonilotterna och den nya stadsdelen.
- Det behövs fler och bättre parkerings- och angöringsmöjligheter vid kvarter 8 (förskola) och kvarter 14 (verksamheter).
- Fullständig dagvattenutredning för kvarter 23 bör tas fram.
- Exploatera inte mark som har befintliga PFAS-föroreningar.
- Bygg inte skola så att den delvis hamnar inom området för bullerflygkurvan från Bromma flygplats.
- Vissa synpunkter på formulering i plankartan och önskan om fler bestämmelser gällande bland annat hantering av föroreningar, buller, och avskärmande vattendiken.

## **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 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.

Karin Norlander  
planchef

Martin Fierro Ramsjö  
stadsplanerare