

Inkomna synpunkter från remissinstanser m fl avseende Program för centrala Bromma, Riksby 1:1 i stadsdelen Riksby m fl, Dp 2010-20840

Innehåll

Inkomna synpunkter	2
Statliga och regionala myndigheter och förbund	2
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	24
Övriga remissinstanser	46
Övriga.....	66

Stadsbyggnadskontoret

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

Inkomna synpunkter från remissinstanser med flera

Nedan redovisas inkomna synpunkter i sin helhet. För diarieförda handlingar i sin helhet för ärendet hänvisas till planakten, dnr 2010-20840 som finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4.

För yttranden från enskilda och föreningar se Bilaga 2: Synpunkter enskilda och föreningar. För ämnesvisa sammanfattningar och stadsbyggnadskontorets ställningstagande se Programsamrådsredogörelse. För diarieförda handlingar i sin helhet för ärendet hänvisas till planakten, dnr 2010-20840. som finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Sammanfattande bedömning

Det är positivt att Staden tar fram ett övergripande program för utvecklingen av centrala Bromma. Programmet visar på goda ambitioner att förstärka platsen som tyngdpunkt och tillskapa en ny stadsbygd, med utrymme för många nya bostäder med en bra koppling till befintliga miljöer.

Länsstyrelsen bedömer att programmet belyser viktiga planeringsförutsättningar, men anser att en fördjupning av underlag behövs avseende bland annat riksintresset Stockholm Bromma flygplats, trafikinfrastrukturen, miljö kvalitetsnormer och den samlade bullerbelastningen, innan Staden tar ställning till programmet. Detta behövs för att tidigt kunna bedöma om det finns förutsättningar för ett genomförande av programmet så som det redovisats, eller om revideringar behövs när det gäller bebyggelsestruktur, infrastruktur och markanvändning med mera.

På nuvarande underlag kan Länsstyrelsen inte bedöma om planläggning enligt programmet skulle klara de krav som behöver ställas för att undvika en prövning enligt 11 kap. 10 § plan- och bygglagen, PBL, vid antagande av påföljande detaljplaner.

Länsstyrelsen anser att förslag till bebyggelse inom naturreservat bör tas bort ur programmet, då det är stor sannolikhet för att det inte kan genomföras.

Länsstyrelsen föreslår att Staden påbörjar en miljöbedömning under programskedet, med en preliminär miljökonsekvensbeskrivning som får inverka på planeringsinriktningen.

Länsstyrelsen tar i det följande upp synpunkter på programmet med syftet att bidra med underlag och för att meddela vilka aspekter Länsstyrelsen bedömer behöver klargöras inför den fortsatta detaljplaneringen.

Synpunkter som berör prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Länsstyrelsen har, i detta skede, följande synpunkter inom de områden som Länsstyrelsen har att bevaka enligt 11 kap. 10 § PBL.

Riksintressen och mellankommunala intressen

De Geer-moräner

Riksintresseområden med naturvärden bibehålls i huvudsak som grönområden i programmet. De Geer-moränerna inom riksintresseområdena tycks i huvudsak inte beröras av nya kvarter eller förtätning. Länsstyrelsen anser att detta bör tydliggöras i programmet, så att ny bebyggelse inte föreslås inom riksintresseområdena.

De Geer-moräner finns här och var även utanför riksintressena och många är sedan länge skadade eller försvunna genom befintlig bebyggelse, vägar, utfyllnader m.m. De Geer-moränerna inom riksintressets avgränsning bör därför betraktas som de mest värdefulla att bevara. En viktig del av värdet är helheten, med förhållandet mellan ryggarna, blandning av stora och små stenblock, hur orienteringen växlar och även mellanrummen, har betydelse för tolkningen. Parkskötsel har stor potential att öka det pedagogiska värdet genom att moränerna syns tydligare.

Natura 2000-områden

Det finns två områden av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken i närheten av programområdet. De skyddade naturvärdena i Natura 2000-områdena Kyrksjölöten och Judarskogen är akvatiska. Därmed kan påverkan på tillrinningen till dessa områden ha effekter i Natura 2000-områdena även om planområdet inte överlappar med områdena geografiskt. Staden behöver därför bedöma om programområdet omfattas av 4 kap. 8 § MB. Om så är fallet behöver Staden inför fortsatt planläggning redovisa att förändring av markanvändningen tillgodoser riksintresset. Bebyggelse och dagvattenlösningar har därvid betydelse.

I samband med utredningar om dagvattenlösningar för området, bör Staden beskriva ifall dessa påverkar vattenkvalitet, flöden och dynamik i tillflödet till Judarn och Kyrksjölöten. Eftersom tillflödena till sjöarna antagligen redan är påtagligt påverkade finns förmodligen betydande förbättringspotential. Nya dagvattenlösningar bör därmed, beroende på utformning och målsättning, kunna ha såväl positiva som negativa effekter på tillflödena till sjöarna, vilket bör beskrivas. Staden behöver redovisa hur tillrinningen från programområdet påverkar sjöarna idag och med programmet genomfört, för att kunna anpassa planeringen så att Natura 2000-områdenas värden tillgodoses.

Kommunikationsanläggningar av riksintresse och regionalt intresse
Vägar

Ulvsundavägen, väg 279, nordost om programområdesgränsen är av riksintresse, vilket nämns i programmet. Även Drottningholmsvägen, från Fredhäll till Brommaplan, samt Bergslagsvägen i hela sin sträckning, väg 275, är kommunikationsanläggningar av riksintresse. Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och Ekerö, väg 261, har betydelse för den regionala trafiken.

Enligt 3 kap. 8 § MB ska anläggningar för kommunikationer av riksintresse skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

Bebyggelseförändringar i närheten av dessa vägar av riksintresse och regionalt intresse skulle kunna innebära att fler boende i närheten drabbas av olägenheter. För att undvika att klagomål sker och krav ställs på minskade störningar, vilket skulle kunna påverka den framtida funktionen negativt, behöver Staden förebygga detta genom att i planeringen bland annat skärma av bostäder och vistelseytor mot trafikbuller och luftföroreningar från trafiken. Hänsyn behöver även tas till att åtgärder som direkt inverkar på markanvändningen på och omkring vägarna inte får innebära att kapaciteten riskerar inskränkas eller att framtida funktion påverkas negativt. Riksintresseanläggningarna kan också värnas genom att kontakter mellan områden och framkomligheten för fotgängare och cyklister ordnas med hjälp av planskilda övergångsställen och cykelvägar, som inte inkräktar på vägområdet.

Förändringar i det regionala vägnätet och utbyggnad av stadsbygd i regiondelen, inklusive programområdet, påverkar trafikmängder och framkomlighet inom området. För att kunna bedöma bland annat om behov av vägutbyggnader och vägombyggnader som finns för att kunna upprätthålla riksintressevägarnas funktion, behöver en

trafikanalys göras som får ligga till grund för programmet. Trafikverket framför behovet av en trafikanalys i yttrande, som även ställts direkt till Stadsbyggnadskontoret (TRV 2016/17917). Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning.

I Trafikverkets yttrande hänvisas även till åtgärdsvalsstudien ”Ökad tillgänglighet Solna-Sundbyberg-Bromma” som berör området. Länsstyrelsen anser att åtgärdsvalsstudien berör mellankommunala frågor, som behöver beaktas i programarbetet. Bland annat tas i åtgärdsvalsstudien upp förslag på en ny huvudväg genom Riksby (”Huvudstaledens förlängning”) mellan Ulvsundavägen/Norrbyvägen och Bergslagsvägen. Vägsträckan är markerad i gällande översiktsplan. Staden bör beskriva och motivera hur sträckningen beaktas i programmet.

Åtgärdsvalsstudien tar också upp de regionala cykelstråken, ”Ekerö-Brommaplan- Solna” och ”Hässelbystråket”, som inte är behandlade och beskrivna i programmet. Staden bör redovisa dessa i programmet för att underlätta att hänsyn tas till en god framkomlighet i planeringen.

Tunnelbanan

I programmet har nya kvarter markerats i närheten av tunnelbanan. Trafikförvaltningen påminner i sitt yttrande, som även ställts direkt till Stadsbyggnadskontoret (TN 2016-0333), om att hänsyn behöver tas till buller, stomljud och vibrationer från tågtrafiken vid utformning av byggnader i närheten av tunnelbanan. Även ljusstörningar från tågens strålkastare och högtalarutrop kan uppfattas som störande och bör beaktas. Tunnelbanans markbehov bör klargöras i programmet.

Stockholm Bromma flygplats

Delar av programområdet närmast flygplatsen av riksintresse ligger inom flygbullerkurvan FBN 55 dBA, som utgör influensområde för buller från Bromma flygplats. Influensområdet redovisas geografiskt i Trafikverkets riksintresseprecisering, daterad 2015-04-27. Preciseringen utgår från högst 80 000 rörelser per år enligt det markupplåtelseavtal mellan staden och staten som gäller t.o.m. 2038. Gällande miljötillstånd begränsar verksamheten till 100 000 flygrörelser per år. Genom att bland annat tillse att bostäder inte tillkommer inom influensområdet, bedöms att utnyttjandet av anläggningen inte riskerar att försvåras, varvid riksintresset tillgodoses.

Delar av området berörs även av markbuller på 45-60 dBA från verksamhet på flygplatsen, enligt beräkningar från Swedavia, som

presenterats efter det att programförslaget kommit ut för samråd. Programförslaget bygger på att markbuller kan skärmas i området genom bebyggelse för verksamheter i norra delen samt genom att avsteg tillämpas enligt nya vägledningen för externt industribuller i bostadsbebyggelse. Det har inte redovisats i programmet att avsteg kan tillämpas och att det ger tillräckligt god skärmning. Med den nya beräkningarna från Swedavia, som visar på en större bullerutbredning av markbuller, blir det svårare att skärma markbullret och än viktigare att bullerförutsättningarna redovisas innan Staden tar ställning till programmet och fortsätter planläggningen av området.

Det anges att programförslaget har anpassats så att det är möjligt att genomföra med hänsyn till verksamheten på flygplatsen och utifrån de restriktioner som gäller på grund av t.ex. flygbuller. Enligt Länsstyrelsens mening är det av avgörande betydelse att detta antagande stämmer, för att programmet ska vara genomförbart med hänsyn till riksintresset. För att veta att riksintresset kan tillgodoses behöver därför Staden ta fram bullerberäkningar utifrån bebyggelseförslag, för att studera om konsekvenserna är godtagbara. Det gäller både flygbuller och markbuller.

Närheten till Bromma flygplats kan även medföras begränsningar för kommande exploateringar, exempelvis av byggnaders höjd, belysning och materialval, liksom undvikande av verksamheter som kan dra till sig fåglar i flygplatsens omedelbara närområde (uteserveringar, dammar, avfallsanläggningar, etc.).

För att veta att programmet inte påtagligt försvårar funktionen av riksintresse behöver även klargöras att bebyggelsen inte utgör hinder för navigationsutrustning med mera, som är beroende av bebyggelsens höjd och läge. Staden behöver därför ge LFV, Luftfartsverket, tillfälle att yttra sig över alla ärenden avseende objekt över 20 meters höjd, även inom sammanhållen bebyggelse. Blankett för flyghinderanalys finns på www.lfv.se.

Sammanfattningsvis kan Länsstyrelsen på nuvarande underlag inte bedöma om tillräcklig hänsyn tas till riksintresset för flyg i programförslaget. Om planeringen skulle fortgå och detaljplan antas enligt programmet, utan att stöd ges för bostadsbebyggelse i bullerberäkningar, skulle Länsstyrelsen behöva upphäva detaljplanen.

Riksintresse för totalförsvaret

Försvarsmakten har fått programförslaget på remiss och påtalar att det framförallt är tillkomsten av höga objekt som kan påverka

riksintresset för totalförsvarets militära del. Vid planering av höga byggnader eller anordningar med en totalhöjd av 45 meter inom sammanhållen bebyggelse ska Försvarsmakten kontaktas i ett tidigt skede av planprocessen.

Skicka remisser till exp-hkv@forsvarsmakten.se. På så sätt kan konflikt med riksintresset för totalförsvaret undvikas i planeringen.

Bromma avloppsreningsverk

Bromma avloppsreningsverk (Bromma ARV) är en anläggning av regionalt intresse, då den försörjer Stockholms västra och norra delar, Sundbyberg samt delar av kommunerna Järfälla och Ekerö med avloppsrening. Då det ännu inte är säkerställt att avloppsvattnet från reningsverket kan överledas till Henriksdalsverket, behöver antagandet av detaljplanen för Grammet 1 m.m. invänta ett klagörande i frågan. Bostäder i närheten kunde i annat fall innebära ett hot mot reningsverkets fortsatta drift och utbyggnad pga. luktolägenheter och andra störningar som boende kan utsättas för och klaga på. Även andra bebyggelseförslag intill och i vindriktningen från verksamheten bedömer Länsstyrelsen vara olämpliga så länge verksamheten är kvar. Innan detaljplaner färdigställs inom influensområde från reningsverket, behöver Staden därför säkerställa att reningsverket kan läggas ned eller byggas om enligt nytt tillstånd.

Miljö kvalitetsnormer enligt miljöbalken

Miljö kvalitetsnormer för luft

I programförslaget anges att miljö kvalitetsnormerna för luft klaras i dagsläget inom programområdet, men att partikelhalterna är relativt höga i anslutning till Drottningholmsvägen. Staden behöver klargöra att miljö kvalitetsnormerna har förutsättningar att kunna följas även vid en förväntad ökad framtida trafik.

Miljö kvalitetsnormerna ska alltid klaras vid planering. Men Staden bör även eftersträva att nå miljö kvalitetsmålen inom miljö målet ”Frisk luft” och i fortsatt planering även visa på hur miljö målet kan uppnås och inte enbart hur miljö kvalitetsnormerna klaras. Därvid kan framhållas att alléplantering kan vara både positivt och negativt med avseende på luftkvaliteten i gatumiljön. Samtidigt som växtlighet kan ta upp luftföroreningar kan ventileringen av gatan försämrats vilket gör att luftföroreningarna stannar kvar under trädkronorna. Det kan vara lämpligt att ha främst mer lågt växande grönt som buskar och bryta av med enstaka träd för gator med högre trafikflöden eller stor andel tung trafik.

Det goda läget i regionen bör utnyttjas för att satsa på cykelpendling. Med tydliga cykelvägar inom och genom området utan kraftiga svängar eller andra avbrott gynnas cykelpendling och därmed möjligheterna att nå miljömålet.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet berör delavrinningsområden för flera vattenförekomster; Mälaren- Fiskarfjärden, där också vattenförekomsten Kyrksjön och preliminär vattenförekomsten Judarn ingår och Mälaren-Ulvsundasjön, där Lillsjön (inte vattenförekomst) ingår. Kyrksjön har otillfredsställande ekologisk status och alla vattenförekomster inom planområdets delavrinningsområden har dålig kemisk status.

Länsstyrelsen kan konstatera att enligt den nya domen från EU-domstolen angående miljökvalitetsnormer enligt ramdirektivet för vatten (Mål C-461/13) meddelad den 1 juli 2015, är medlemsstaterna skyldiga att inte meddela tillstånd till en verksamhet som riskerar att orsaka en försämring av status eller när uppnående av god ekologisk ytvattenstatus och god kemisk ytvattenstatus äventyras. I domen tolkar EU-domstolen också begreppet försämring i direktivet såsom en försämring till en lägre klass för en enskild kvalitetsfaktor även om inte den sammanvägda statusen försämras. Vidare ansåg domstolen att för en kvalitetsfaktor som redan befinner sig i lägsta klass innebär varje försämring av denna kvalitetsfaktor en "försämring av statusen".

I programmet redovisas områdets recipienter och vattenförekomsternas status avseende ekologisk och kemisk status. I programmet anges att fortsatt detaljplanearbete ska ta hänsyn till gällande miljökvalitetsnormer och en påminnelse görs bland annat om att "icke-försämringskravet" kan ställa högre krav på framtagande av underlag i planeringen.

Områden som Stockholm stad planerar att bebygga redovisas i planen, men avsatta ytor för dagvattenrening saknas. Dessa områden bör i ett tidigt skede presenteras, då genomförandet av programmet innebär att stora ytor kommer att hårdgöras, vilket tar bort ytor som idag renar vatten.

Staden behöver så tidigt som möjligt i planprocessen klargöra att tillräcklig rening kan ske inom eller utom programområdet, så att miljökvalitetsnormer kan följas. Detta då kommunerna är skyldiga till att utföra åtgärder som förbättrar vattenkvaliteten vid dålig och otillfredsställande status för att följa miljökvalitetsnormerna. Detta ska bland annat ske genom att planläggning och prövning utvecklas

enligt ”Åtgärdsprogram för Norra Östersjöns vattendistrikt 2009-2015”.

Om Staden bedömer att programförslaget inte följer miljökvalitetsnormerna, behöver planläggningen förändras i sitt innehåll. Recipienterna är redan hårt belastade och att till exempel bevara strandmiljöer runt sjöar är viktigt men långt ifrån tillräckligt då dagens rening är otillräcklig. Ifall gröna tak och annan planterad grönska planeras måste man ta höjd för tillförd näring och minskad reningseffekt vid låga temperaturer. Naturligt förekommande grönytor bör sparas i så hög grad som möjligt.

Kvalitetsfaktorn ”Morfologiskt tillstånd i sjöar” och parametern ”Svämplanets strukturer och funktion runt sjöar” är otillfredsställande för Judarn. För utbredning av svämplan se nedan karta.

Hälsa och säkerhet

Föroreningar i mark och grundvatten

Inom planområdet finns det stor risk för markföroreningar från bland annat Bromma flygplats/brandövning med PFOS och ett stort antal potentiellt förorenande områden. Dessa områden bör utredas noggrant med hänsyn till ändrande grundvattennivåer i samband med markarbeten, nybyggnation och minskade möjligheter till infiltration av grundvatten. Förändringar av grundvattennivå kan ändra mark-vatten-kemin och ytterligare sprida föroreningar till vatten. Nya infiltrationsområden för grundvatten ska också undersökas med hänsyn till markföroreningar så att föroreningar i mark inte sprids vidare. Kontrollprogram bör upprättas med avseende på markföroreningar och spridning till grund- och ytvatten. Mälaren utgör den viktigaste dricksvattentäkten regionalt och är redan belastad av PFOS och andra miljögifter och det är viktigt att belastning inte ökar ytterligare utan istället minskar.

Vid sänkning och påverkan av grundvattenytan ska även påverkan på grundvattenberoende ekosystem beaktas. Det innebär att minskad infiltration till lokala grundvattenmagasin, till exempel i DeGeer morän, kan påverka växtligheten vid ett utströmningsområde (som kan skilja sig i plats från infiltrationsområdet).

Staden behöver uppmärksamma ovanstående i programskedet. Förekomsten av markföroreningar och möjligheterna att klara föreslagen markanvändning bör bedömas inför planläggning av området.

Buller

Programområdet är bullerutsatt från olika håll och från olika bullerkällor. Flygtrafik och markverksamheter vid flygplatsen, väg- och gatutrafik, spårtrafik, verksamheter av olika slag medverkar till att området i stora delar är bullerutsatt.

Med många nya boende, inte minst barnfamiljer, och med nya skolor och förskolor, som även kan dra till sig barn från omgivande bostadsområden, är det angeläget att utemiljön blir godtagbar vad gäller buller och eventuella andra olägenheter.

Föreslagen bostadsbebyggelse ligger på gränsen till och utanför det markerade influensområdet med flygbuller från flygplatsen. Enligt Länsstyrelsens mening räcker det inte med att bostäder ligger utanför influensområdet med förhöjd flygbullernivå, som är en ekvivalentnivå. Staden behöver också beakta den samlade bullersituationen, inklusive markbuller från flygplatsen samt de höga maximala flygbullernivåer som uppstår upprepat under dagtid vid start och landning, för att tillse att utemiljön blir godtagbar.

Inför färdigställandet av programmet och inför fortsatt planering av bostäder i området behöver Staden beskriva den samlade bullerbelastningen från olika trafikbullerkällor och bullerkällor från verksamheter med mera och bedöma de hälsomässiga konsekvenserna. I bedömningen bör beaktas att bullerkällor av olika slag och från olika riktningar kan förstärka olägenheterna av buller utöver de siffervärden redovisas i beräkningar. Detta kan inverka på vilken markanvändning som är lämplig i olika delar av området.

Länsstyrelsen kan inte på nuvarande underlag bedöma om föreslagen markanvändning är lämplig ur ett hälsoperspektiv vad gäller omgivningsbuller. Om planläggningen drivs vidare utan att den samlade bullerbelastningen klargörs, befarar Länsstyrelsen att en stor del av föreslagen bostads bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa.

Riskaspekter

Inom och i direkt närhet av programmet finns ett antal riskkällor som behöver beaktas. Länsstyrelsen saknar i underlaget en djupare problematisering kring främst risken från farligt gods, där Staden hänvisar frågan till senare skeden. Programmet bör kompletteras med skyddsavstånd till olika riskkällor.

Transportleder för farligt gods

Både Drottningholmsvägen och Ulvsundaleden är utpekade primära transportleder för farligt gods. På dessa leder transporteras relativt

mycket farligt gods dels till olika drivmedelsstationer och andra verksamheter i närområdet, dels ut till Ekerö kommun.

För att främja god samhällsplanering rekommenderar Länsstyrelsen att ny bostadsbebyggelse bör placeras bortom 75 meter från utpekade primära leder för farligt gods. Samtidigt anser Länsstyrelsen att ett minsta bebyggelsefritt avstånd ska vara 25 meter till primära leder för farligt gods. I faktablad 2016:4 ”Riktlinjer för planläggning intill vägar och järnvägar där det transporteras farligt gods” finns mer att läsa kring detta och synen på skyddsåtgärder.

Länsstyrelsen genomför en översyn av hur det rekommenderade vägnätet i länet ska se ut framgent. Staden driver ett liknande projekt. Även om Bergslagsvägen i nuläget inte är utpekad som transportled för farligt gods anser Länsstyrelsen att det vore rimligt att även den vägen blir utpekad, med anledning av de många bensinstationer som finns längs vägen. Läs mer om arbetet med översynen av det rekommenderade vägnätet i rapporten, 2016:2 ”Vägvalsstyrning för transport av farligt gods – en inriktning mot en regional strategi”. Den finns att ladda ner från Länsstyrelsen webbplats.

Länsstyrelsen anser att Staden även bör beakta att en eventuell Huvudstaled kan komma att påverka flödet av godstransporter inom området och därmed det rekommenderade vägnätet för farligt gods.

Väg 279, Ulvsundavägen, kan enligt programförslaget komma att utvecklas för nya funktioner och anpassas till omkringliggande miljöer. En sådan inriktning behöver beakta att vägen är primär transportled för farligt gods.

Bensinstationer

Att förtäta nära bensinstationer är förknippat med risker och ett säkerhetsavstånd om minst 50 meter bör eftersträvas. Om biogas hanteras kan ett längre skyddsavstånd vara motiverat. Värt att notera för framtida utredningar och ställningstaganden är att ett minsta avstånd om 25 meter enligt ”Lag om Brandfarlig och explosiv vara” inte per automatik är samma sak som att hänsyn tagits till riskspekterna utifrån PBL.

Risk för översvämningar

I planhandlingarna samt i Länsstyrelsens regionala lågpunktskartering framgår att det finns lågpunktsområden inom programområdet som kan komma att översvämmas vid skyfall. Sådana finns bl.a. i Riksby och vid Brommaplan. I likhet med

programförslaget anser Länsstyrelsen att risken för översvämningar inom programområdet behöver utredas vidare. Enligt Länsstyrelsen behöver det ske i tidigt i planprocessen.

Markstabilitet

I stora delar av programområdet, främst i dalgångar och flacka partier, består marken av lera. Vid belastning och ändrade vattenförhållanden kan markens geotekniska egenskaper förändras, vilket behöver uppmärksammas i planeringen.

Staden behöver även beakta att de geotekniska förhållandena och markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer. Ett klagörande av detta behöver ske innan planprocessen drivs vidare.

Enligt SGUs kartsikt "Fastmark", är stora områden "Ej fastmark", se nedan karta från; <http://apps.sgu.se/kartvisare/kartvisare-fastmarksv.html?zoom=664192.350093,6580284.432716,670813.544435,6584544.222083> Ej fastmark medför risker med avseende på markstabiliteten.

Övriga risker

Vid exploatering nära tunnelbanan behöver tillräckliga skyddsavstånd hållas så att inte människors hälsa och säkerhet riskerar att allvarligt påverkas i samband med tågurspärning.

Återvinningscentralen i norra Riksby invid Bromma flygfält är klassad som farlig verksamhet, vilket medför behov av skyddsavstånd. Staden bör redovisa detta i programmet, så att det beaktas i samband med exploatering nära denna anläggning.

Rådgivande synpunkter enligt 2 kap. PBL

Samrådet ska syfta till att få fram ett så bra beslutsunderlag som möjligt och att ge möjlighet till insyn och påverkan. Utöver synpunkter på de statliga ingripandegrunderna ovan ska länsstyrelsen särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. PBL.

Bostadsförsörjning

Stockholms befolkning ökar kontinuerligt. Detta ställer krav på ett högt och jämnt bostadsbyggande i såväl Stockholm som länet som helhet. Länsstyrelsen ser mycket positivt på stadens ambitioner att förtäta den befintliga stadsstrukturen i goda kollektivtrafiklägen. Det planerade bostadstillskottet i Centrala Bromma kan bli ett viktigt tillskott till länets bostadsmarknad.

Behovet av hyresrätter och små bostäder är extra stort och det är därför värdefullt om Staden kan skapa förutsättningar för en blandning av olika upplåtelseformer. För att möta framtida behov av bostäder för personer med särskilda behov som exempelvis äldre och personer med funktionshinder kan även dessa behov behöva beaktas. Att antalet nyanlända till länet ökar ställer också krav på att det finns bra boendelösningar för dessa hushåll.

Barnperspektiv

Utvecklingen av centrala Bromma kräver både nya grundskolor och flera förskolor. Det är positivt att man enligt programmet avser att placera dessa mot grönstråk och parkrum. Länsstyrelsen anser dock att Staden i tidigt skede behöver sätta tydliga krav på minsta storlek för skol- och förskolegårdar för att rymma de värden som behövs för att främja barnens hälsa och utveckling.

Boverket har tillsammans med Movium vid Sveriges lantbruksuniversitet tagit fram en vägledning för planering, utformning och förvaltning av barns och ungas utemiljö med särskilt fokus på skolgårdar och förskolegårdar. Boverket har även tagit fram allmänna råd till 8 kap. 9 § andra stycket samt 10-11 §§ PBL (BFS 2015:1 FRI). I vägledningen anges storlek på hur stor friyta som behövs utifrån beprövad praxis och aktuell forskning som vägledning för kommunala riktlinjer. Ett rimligt mått utifrån antalet barn anges som 40 kvm friyta per barn i förskolan respektive 30 kvm friyta per barn i grundskolan. Forskning visar även att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 kvm. På en gård som är mindre, oavsett antal barn, kan en barngrupp få svårt att utveckla lek och socialt samspel på ett sätt som tillgodoser deras behov. Vidare bör barn kunna vistas ute mycket och pedagogisk verksamhet behöver kunna vara möjlig även utomhus. Det är därför önskvärt att bullernivåer på 50 dBA ekvivalent nivå utomhus kan klaras.

Se även synpunkter på flygbuller och den samlade bullerexponeringen under rubriken Hälsa och säkerhet.

Kulturhistoriska värden

Området är inte av riksintresse för kulturmiljövärden. Kulturvärden av lokalt intresse finns i områdets efterkrigstida bostadsbebyggelse, koloniområden och i de kulturlandskapsavsnitt som har rötter i en äldre gårdsstruktur. Till det sistnämnda hör även närvaron av fornlämningar. Lintaverken har i egenskap av en industrianläggning med koppling till Bromma flygplats också ett kulturhistoriskt intresse. Samtliga värden påverkas av föreslagen förtätning, som medför en förändrad bebyggelsesiluett mot bl.a. Brommaplan, en

tätare stadskaraktär med höga bebyggelsefronter mot koloniområden, öppna marker och bostadsmiljöer. Förståelsen av de olika historiska skikten och sambanden påverkas av förtätningen.

Staden bör i kommande planarbeten identifiera, värdera och analysera kulturmiljövärden och den kulturhistoriska avläsbarheten i bebyggelse och landskap, till hjälp för utformningen och anpassningen av nyttillkommande bebyggelse samt som underlag för skyddsåtgärder. Det är en fördel om kulturmiljöutredningar beskriver vilka möjligheter och begränsningar som finns utifrån befintliga kulturhistoriska värden. Med tanke på den kulturhistoriska värdebilden är det av vikt att antikvariska konsekvensanalyser tas fram.

Koloniträdgårdsområden

Länsstyrelsen ser positivt på att Staden avser att spara koloniträdgårdsområden vid en utbyggnad i Riksby. Området bör inte ses som en begränsning i stadsutvecklingen, utan som en möjlighet till en rikare stadsmiljö med tydlig identitet. Staden bör lägga vikt vid att bevara och utveckla områdets särprägel genom att utforma tillkommande bebyggelse och infrastruktur i samklang med koloniträdgårdsområdets småskalighet.

Naturvärden

Föreslagen bebyggelse i Riksby klack, Broderivägen i Åkeshov och vid Kvarnbäcksvägen nordväst om Lillsjön ligger inom områden med höga naturvärden som utgör ekologiskt betydelsefulla miljöer. Miljönämnden har lyft upp betydelsen av att programmet anpassas till befintliga habitatnätverk. Skogspartierna kan ha stor betydelse för den biologiska mångfalden, för spridningsvägar och i stadsmiljön för rekreation och trivsel. I den fortsatta planeringen behöver staden redovisa konsekvenserna av programmets genomförande på naturmiljön i området, som ett underlag inför fortsatt planering.

Övriga frågor av betydelse för planens genomförbarhet

Naturresevat enligt miljöbalken

Programmet föreslår ny bebyggelse i Kyrksjölötens naturresevat (ID 3360). Ny bebyggelse är dock förbjuden i resevatsföreskrifterna. För att genomföra detta krävs upphävande av berörda delar av resevatet och för detta krävs synnerliga skäl enligt 7 kap. 7 § MB. Det finns risk för att bebyggelsen i detta avseende bidrar till en lång och dyr planprocess för det fall synnerliga skäl inte bedöms föreligga för att upphäva naturresevatet i denna del. Länsstyrelsen anser därför att Staden bör ta bort föreslagen bebyggelse i denna del från programmet.

Strandskydd

I programmet nämns strandskydd vid Lillsjön. I programtexten anges inkorrekt att 'synnerliga skäl' krävs för strandskyddsdispens. Länsstyrelsen vill därför erinra om att strandskyddsdispens kräver 'särskilda skäl', preciserade i 7 kap. 18 c § miljöbalken.

Arkeologi

Programområdet är rikt på fornlämningar och med anledning av detta har en arkeologisk utredning, etapp 1, genomförts under senhösten 2015. Denna omfattade arkiv- och litteraturstudier samt en fältinventering. Vid denna konstaterades ett femtiotal lämningar av vilka en stor del är gravfält, gravgrupper och ensamliggande gravar. Även bl.a. ristningar framkom samt ett antal boplatslägen.

En arkeologisk utredning etapp 2 (utredningsgrävning) har utförts i september 2016 i syfte att fastställa fornlämningar inom programområdet. Resultaten av denna kommer att fungera som ett underlag i kommande detaljplanearbete.

Behovsbedömning

Staden har bedömt att programmet inte skulle innebära betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning därför inte behöver upprättas. Länsstyrelsen delar inte Stadens bedömning att planprogrammets genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan. Det hade varit lämpligt att påbörja en miljöbedömning med en preliminär miljökonsekvensbeskrivning i programskedet och låta den samspela med utformningen av programmet.

Länsstyrelsen förutsätter att Staden utvecklar planeringsunderlaget enligt Länsstyrelsens synpunkter ovan och studerar konsekvenserna inför fortsatt planering. Det bör helst ske inom ramen för en påbörjad miljöbedömning, men möjlighet finns också att ta upp frågan om betydande miljöpåverkan i samband med kommande detaljplaner.

*Trafikförvaltningen Stockholms läns Landsting**RUFS*

Programområdet tillhör det som i RUFS 2010 betecknas som Regional stadsbygd med utvecklingspotential. Det innebär att det finns stråk och områden som människor kan nå med matarbussar, på cykel eller till fots inom cirka 1200 meter från stationer i spårsystemet eller från större bussterminaler. Den regionala tillgängligheten varierar mellan kommunerna, men är generellt högre i de centrala länsdelarna. Bebyggelsen bör vara tät och områdena kan innehålla lokal grönstruktur.

Kollektivtrafik

Det är positivt att en utveckling sker i kollektivtrafiknära lägen. Stadsutvecklingen i området kring centrala Bromma kommer medföra en ökad efterfrågan på kollektivtrafiken. Med bakgrund i detta planerar trafikförvaltningen för en utveckling av Brommaplans tunnelbanestation med ytterligare en plattform. Tillgängligheten till kollektivtrafik varierar mellan de olika delarna av programområdet. Vid Brommaplans centrum är tillgängligheten mycket god. Även i de södra delarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund är det nära gångavstånd till kollektivtrafiken. I denna del av programområdet behålls befintlig gatustruktur, medan en ny struktur ska utvecklas i norra Riksby. Det nya gatunätet ska, enligt programmet, dimensioneras för god framkomlighet för buss vilket trafikförvaltningen välkomnar. Avståndet till Brommaplans tunnelbanestation och bussterminal är som mest cirka 700 meter från programområdets nordligaste del, enligt uppgift i programförslaget. Därmed kan kompletterande busstrafik vara aktuell för denna del av programområdet. Trafikförvaltningen ser därför positivt på sammanhängande kollektivkörfält längs Kvarnbacksvägen, som trafikeras av stombuss. Även andra gator kan behöva studeras med hänsyn till busstrafik. Trafikförvaltningen ser fram mot en dialog i denna fråga.

Störningar och risker

För de gator som avses trafikeras med buss behöver hänsyn tas till störningar från busstrafiken. Vad gäller bussar är det oftast maximalnivåerna som genererar klagomål. Trafikförvaltningens erfarenhet är att framförallt lågfrekvent buller vid tomgångskörning och start upplevs som störande. Dessa problem kan exempelvis uppkomma vid busshållplatser och korsningar, vilket bör beaktas i kommande planarbete. För de delar av programområdet som ligger i närhet till tunnelbanan behöver hänsyn tas till buller, stomljud och vibrationer från tågtrafiken vid utformning av byggnader. Även ljusstörningar från tågens strålkastare och högtalarutrop kan uppfattas som störande och bör beaktas. Ny bebyggelse inom tunnelbanans riskområde behöver grundläggas och i övrigt planeras, så att påverkan på tunnelbanans anläggning och trafik undviks.

Övrigt

Trafikförvaltningen ser gärna en fortsatt dialog kring kollektivtrafikförsörjningen av programområdet och utvecklingen av Brommaplans centrum.

Storstockholms Brandförsvär

Hantering av olycksrisker

SSBF har beaktat följande typer av olycksrisker vid övergripande riskidentifiering:

- Transport av farligt gods (väg/järnväg)
- Riskfylld verksamhet
- Spårbunden trafik
- Översvämning
- Suicidrisk

Utifrån riskidentifieringen har SSBF funnit följande riskkällor som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- Farligt godsled
 - Drottningholmsvägen (primär transportled för farligt gods)
 - Ulvsundavägen (primär transportled för farligt gods)
 - Del av Bergslagsvägen (sekundär transportled för farligt gods)
- Riskfyllda verksamheter
 - SBK har enligt programbeskrivningen identifierat riskobjekt (bensinstationer vid Lillsjöplan och Brommaplan, biogasanläggning, Bromma reningsverk samt Bromma flygplats) inom programområdet, vilka bedöms vara av sådan karaktär att skyddsavstånd till annan bebyggelse eller skyddsåtgärder rekommenderas.
- Järnväg. Spårbunden trafik i form av tunnelbana genomskär programområdet.
- Översvämning

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

Transport av farligt gods

Enligt Länsstyrelsens riktlinjer ska riskhanteringsprocessen beaktas i framtagandet av detaljplaner inom 150 meters avstånd från farligt godsleder. Länsstyrelsen har även angivna rekommendationer avseende skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd vilket kan vara vägledande i SBK:s riskbedömning. Länsstyrelsen rekommenderar ett skyddsavstånd som riskreducerande åtgärd om 75 meter från väggkant till bostadshus och skolor. För kontor rekommenderar Länsstyrelsen istället 40 meter som skyddsavstånd. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs. Däremot rekommenderar Länsstyrelsen en bebyggelsefri zon om minst 25 meter från väggkant med transport av farligt gods, oavsett risknivå.

Riskfylld verksamhet

Programområdet och planerad bebyggelse är lokaliserad på platser där riskexponering förekommer från flera riskfyllda verksamheter, vilket även lyfts i programbeskrivningen. SSBF ser det som mycket positivt att SBK redan i detta programskede har identifierat verksamheter inom området som idag utgör riskfyllda verksamheter. Följande är de verksamheter som SSBF känner till, och som bedöms kunna påverka risknivån inom planområdet:

- Bensinstationer vid Lillsjöplan och vid Brommaplan
- Biogasanläggning i närheten av Bromma reningsverk
- Bromma reningsverk som är klassad som farlig verksamhet utifrån LSO 2:4
- Bromma flygplats

Det bör undersökas hur ovan nämnda verksamheter kan påverka planområdet ur ett riskperspektiv. Länsstyrelsens riktlinjer rekommenderar att riskhanteringsprocessen bör beaktas om avståndet från planerad exploatering understiger 100 meter från en bensinstations verksamhet. Flertalet lagstiftningar ställer krav på att riskfyllda verksamheter ska ta fram riskbedömningar gällande den egna verksamheten. SSBF rekommenderar att SBK tar kontakt med aktuella verksamheter och rådgör med dem vad gäller *verksamheternas riskpåverkan på planområdet. SSBF hjälper gärna SBK att tolka tillhandahållet underlag.*

Spårbunden trafik

Länsstyrelsen rekommenderar en bebyggelsefri zon om 25 meter från järnväg. Skyddsavståndet från järnväg avser bland annat risker förknippat med avåkningar samt urspårning. Detta bör även kunna appliceras som rekommenderat skyddsavstånd för tunnelbanan där urspårning är en potentiell olycksrisk. Detta avstånd kan minskas om risknivån visas vara låg alternativt om kompletterande riskreducerande åtgärder införs.

Översvämningar

Delar av programområdet ligger enligt SSBF inom områden med risk för översvämning enligt Länsstyrelsens översvämningskartering. Om avsteg görs från Länsstyrelsens rekommendationer bör en riskbedömning eller motsvarande upprättas för att värdera översvämningsrisken inom området samt ange eventuella riskreducerande åtgärder.

SSBF:s kommentar gällande befarad risknivå

Med hänsyn till det korta avståndet mellan farligt godslederna och tänkt bebyggelse inom programområdet rekommenderar SSBF att en detaljerad riskbedömning utförs inom ramen för detta program. I denna detaljerade riskbedömning bör även riskfyllda verksamheter som SBK identifierat och som SSBF nämner i detta yttrande ingå

samt även närheten till spårbunden trafik i form av tunnelbanan. SSBF rekommenderar att konsultstöd av sakkunnig upphandlas för att ta fram denna riskbedömning. SSBF hjälper gärna till med att precisera vad en sådan riskbedömning bör innehålla samt dess detaljnivå.

Riskkällor som har en stor geografisk påverkan och således kan påverka risknivån inom flera detaljplaner, bör utredas så tidigt som möjligt, gärna i programskedet. Detta utifrån följande argument:

- Att utföra en riskbedömning i ett program medför att denna kan utgöra beslutsunderlag inför kommande detaljplaner inom området. Om flera detaljplaner tas fram inom samma område blir det en effektiv och rättssäker riskhanteringsprocess. Det borde vara så att det är enklare och mer effektivt att ta fram en enhetlig riskbedömning för ett område istället för att ta fram en per detaljplan.
- Riskbedömningar som utförs i programskede kan ge information om risknivån inom området, och således kan strukturplanen anpassas utifrån detta. Ett gott exempel är att det ofta planeras kontor närmast riskkällor, eftersom kontor anses vara mindre skyddsvärda ur ett riskperspektiv än ex. bostäder, skola och vård.

Vid en detaljerad riskbedömning rekommenderar SSBF att denna bör innehålla både en kvalitativ och en kvantitativ bedömning av risknivåns storlek. I redovisningen av risk bör risknivån beskrivas som individrisk samt samhällsrisk. Dessa bör sedan jämföras mot ett på förhand givet acceptanskriterium. Där riskreducerande åtgärder föreslås bör dessa verifieras att de ger avsett skydd. Riskbedömningar i planprocessen ska ta hänsyn till hela planområdet och vid beräkning av samhällsrisk bör alla personer som kan förolyckas på grund av olycka ingå i analysen (även utanför detaljplaneområdet). Befintlig bebyggelse påverkas inte av retroaktiva krav vid detaljplaneändring. Detta innebär dock inte att befintliga verksamheter och byggnader kan utgöra referens för acceptabel risk eller exkluderas från riskbedömningen.

Skyddsåtgärder som bedöms nödvändiga utifrån upprättad riskbedömning bör alltid om möjligt skrivas in som planbestämmelse i plankarta. Detta för att skyddsåtgärden ska bli juridiskt bindande och vara giltig över tid.

Länsstyrelsens riktlinjer vad gäller skyddsavstånd behandlar inte flera riskkällors sammanvägda riskexponering, så kallad kumulativ effekt. Detta bör dock behandlas i den fysiska planeringen. Med detta menas att om två (eller fler) större riskkällor ligger i närheten

av planområdet kan eventuellt större skyddsavstånd alternativt ytterligare riskreducerande åtgärder bli aktuellt.

I slutändan är det SBK som tar beslutet huruvida risknivån inom planområdet kan accepteras samt vilka riskreducerande åtgärder som ska krävas. Riskbedömningar utförda av konsulter utgör endast ett underlag för SBK:s beslut. Det är därför mycket viktigt att SBK förstår innebörden i riskbedömningarnas slutsatser. SSBF kan hjälpa till med att tolka riskbedömningar utförda av externa parter.

Möjlighet till räddningsinsatser

Utifrån förutsättningen att planen är i ett tidigt skede har SSBF valt att inte i detalj kommentera planerad bebyggelse utifrån ett räddningsinsatsperspektiv. Ett par punkter som SSBF bedömt som generella nog att lyfta fram beskrivs dock nedan.

Framkomlighet/Tillgänglighet

I samband med släckinsats måste framkomlighet till byggnader för SSBF:s räddningsfordon beaktas. Enligt Boverkets byggregler bör avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats inte överstiga 50 meter. Med angreppspunkt för räddningsinsats menas entréer/tillträdesvägar till byggnadens olika delar. Detta är i grunden en projekteringsfråga, men den bör möjliggöras i plan.

För att SSBF:s fordon ska kunna framföras krävs normalt BK2-väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar upprättas för att räddningstjänstens fordon ska kunna nå fram till byggnader. I SSBF:s vägledningsdokument VL2014-0912 beskrivs de förutsättningar som krävs för en räddningsväg.

Stegutrymning/Åtkomlighet

Enligt tillgängligt underlag bedömer SSBF det som troligt att räddningstjänstens utrustning kommer nyttjas vid alternativ utrymning från den planerade bebyggelsen. Framkomlighet och åtkomlighet för SSBF:s stegutrustning ska säkerställas. Detta kräver även att uppställningsplatser för höjdfordon eller bärbara stegar anordnas. SSBF:s möjligheter att hjälpa till vid stegutrymning beskrivs närmare i vägledningsdokument VL2014-0913.

Några av byggnadernas höjd i programförslaget överstiger åtta våningar (23 meter) och medför därför att räddningstjänsten inte har förmågan att utgöra den alternativa utrymningsvägen för dessa delar av byggnaden. De måste därmed dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning.

Brandvatten

Vid planering av ny bebyggelse behöver hänsyn tas till tillgång av brandvatten. SSBF anser därför att det bör utredas om det finns behov av nya brandposter inom området innan planen fastställs. För ett konventionellt brandpostsystem rekommenderar SSBF ett avstånd om 75 meter från brandpost till uppställningsplats för räddningsfordon, dvs. 150 meter mellan två brandposter. Mer information om SSBF:s syn gällande brandvatten finns i vägledningsdokument VL 2014-1214.

Övrigt

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

Trafikverket***Riksintressen för kommunikationsanläggningar****Bromma flygplats*

Huvuddelen av programområdet ligger inom den horisontella hinderbegränsande ytan där högsta höjd för objekt är 59,56 möh (RH2000). Delar av området ligger inom det område som påverkas av större höjdbegränsningar kopplat till in- och utflygningsriktningen. Mindre delar av programområdet närmast flygplatsområdet ligger inom flygbullerkurvan FBN 55 dBA. Stora delar av Norra Riksby berörs av markbuller från flygplatsverksamheten. Bällsta radar, en del av riksintresset för luftfarten och annan flygteknisk utrustningen tillhörande LFV, kan också innebära en begränsning av byggnadshöjderna inom programområdet.

En flyganalys bör beställas av LFV. I en sådan redovisas höjdrestriktioner kopplat till flyghinder och påverkan på flygtekniska system. I kommande detaljplaner bör byggnaderna höjd anges som högsta totalhöjd över nollplanet, inte i antal våningsplan.

Vägar

Både Drottningholmsvägen, från trafikplats Fredhäll till Brommaplan, samt Bergslagsvägen i hela sin sträckning till trafikplats Tureberg i Sollentuna (väg 275) är riksintressen för kommunikationsanläggningar. I programhandlingen nämns bara Ulvsundavägen (väg 279) som riksintresse. Den ligger utanför programområdet. Väg 275 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik och är därför utpekad som riksintresse.

Trafikfrågor*Behov av trafikanalys*

Förslaget att förtäta bebyggelsen i ett relativt centralt läge som Bromma ger möjligheter att utveckla en god tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik och därmed ur ett regionalt perspektiv bidra till en begränsning av bilberoendet.

Planprogrammet bör kunna bli tydligare på hur dessa möjligheter ska tas till vara genom en planering som ger god tillgänglighet med en begränsning av bilanvändningen. Samtidigt innebär tillkomsten av ny bebyggelse och verksamheter att trängseln i området riskerar att öka. Redan i Trafikverkets yttrande över förslag till detaljplanen för kv. Grammet 1 2013-09-09 efterlystes en trafikanalys. I detaljplanhandlingarna framgick att en trafikanalys skulle tas fram inom ramen för programarbetet för centrala Bromma. Det har trots detta inte gjorts vilket är anmärkningsvärt. Trafiksituationen är besvärlig redan idag och riskerar att förvärras ytterligare genom föreslagna förtätningar och nyexploateringar, även om bilberoendet minskar. Idag är i morgonens maxtimme är kön lång in mot Brommaplan från Ekerö. Kösituationen är ännu värre på eftermiddagen, på Drottningholmsvägen öster om Brommaplan samt på Kvarnbacksvägen.

Enligt Trafikverkets uppgifter är dagens trafik (2013) ca 19 200 ÅDT på Nockebybron. I MKB:n för väg 261 har Förbifartens prognos använts. Här anges prognosen för år 2035 på sträckan förbi Drottningholm 28 000 fd (VMDT). Under april månad kommer Trafikverkets prognos för år 2040. När trafikanalysen görs är det lämpligt att utgå från detta prognosår.

Det står nämnt i programmet att det har påbörjats studier kring hur trafikplats Brommaplan samt dess anslutande vägar ska utformas. Eftersom Brommaplan är ett riksintresse för kommunikationsanläggningar välkomnar Trafikverket information om detta arbete.

Åtgärdsvalsstudie Ökad tillgänglighet Solna-Sundbyberg-Bromma
Större delen av programområdet ligger inom det område som studerades i en åtgärdsvalsstudie som genomfördes 2013-2015. Förutom Trafikverket deltog berörda kommuner samt Trafikförvaltningen SLL. Bakgrunden till att arbetet startade var den starka tillväxten i Solna, Sundbyberg och Bromma.

Transportsystemet inom det studerade området är ansträngt, framkomligheten tidvis låg. Restidsosäkerheten är stor för buss-, bil- och spårvagnstrafik. Ett framtida problem som anges i studien är just att ny bebyggelse riskerar att leda till en än mer ansträngd trafiksituation. Det konstaterades att cykelvägnätet är svårorienterat. Framkomlighetsproblem för cykel redovisas vid Brommaplan på flera ställen. Det är brist på cykelparkering i anslutning till

tunnelbanan. Vid Brommaplan anges att det finns 100 platser men att behovet är minst 3 gånger så stort. För att skapa en attraktiv stadsdel, där bilberoendet ska vara litet, krävs en satsning på gång- och cykelvägnäten där också barriäreffekterna som de livligt trafikerade vägarna ger, måste minska. Frågan är om de två gång- och cykelbroar som redovisas i programmet räcker till.

Åtgärdsvalsstudien föreslår en ny och förbättrad cykelinfrastruktur genom t.ex. cykelbanor på bägge sidor om vägarna och passager över/under dessa. En åtgärd som nämns är att däcka över vissa vägar eller leda biltrafiken i tunnel under eller förbi bostäder och människors levnadsmiljöer. Även mindre infrastrukturåtgärder kan lösa upp vissa flaskhalsar. Lösningar som planskilda korsningar, cirkulationsplatser eller nya körfält i vissa riktningar nämns i studien. Inom arbetet gjordes körningar både i Lutrans och Contram och olika utredningsalternativ analyserades i studien. Ett alternativ avsåg Huvudstaleden i tunnel samt en ny vägsträcka mellan Norrbyvägen och Brommaplan som tidigare har gått under benämningen "Huvudstaledens förlängning". Denna lösning skulle påverka detaljplaneprogrammets struktur. Alternativet ger en tydlig avlastning av Kvarnbacksvägen och Drottningholmsvägen men ger en ökad trafik på Huvudstaleden och Essingeleden. Det genererar ett ökat bilresande på bekostnad av kollektivtrafikandelen. Den samhällsekonomiska kalkylen som gjordes visade att alternativet är mycket olönsamt.

Ett utredningsalternativ omfattade förstärkningsåtgärder vid korsningar och vissa vägavsnitt. En åtgärd vid Brommaplan som ingick var en underfart under cirkulationsplatsen för trafiken i öst-västlig riktning. Den samhällsekonomiska kalkylen visade att åtgärden är lönsam. Alternativet måste dock studeras vidare bl.a. avseende genomförbarhet och kostnader enligt åtgärdsvalsstudien.

Det alternativ som innebär en ökad satsning på kollektivtrafik inklusive införande av kollektivtrafikkörfält samt dessutom höjda parkeringsavgifter vid målpunkter gav en god måloppfyllelse. Den samhällsekonomiska lönsamheten visade sig också vara hög. Ett problem är dock att rådigheten över parkeringsåtgärder sitter hos många olika aktörer. Genomförbarheten måste studeras vidare enligt studien.

Försvarmakten

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Det är framförallt tillkommande av nya höga objekt som kan påverka riksintresset för totalförsvarets militära del. Inkommet planprogram för Bromma redogör ej för totalhöjder på

nyttillkommande bebyggelse, utan redogör för den översiktliga planeringen av Bromma med omnejd.

Planområdet är beläget inom tätbebyggt område och om kommande detaljplaner, efter ett beslutat planprogram för Bromma, föreslår byggnadshöjder vars totalhöjd överstiger 45 meter skall myndigheten remitteras dessa ärenden så att myndigheten kan göra en bedömning i det enskilda ärendet.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran mot programförslaget.

Stadsdelsnämnden

Stadsdelsnämnden beslutar att i huvudsak besluta i enlighet med förvaltningens förslag till beslut och därutöver tillägga:

Det är mycket bra att många bostäder planeras för området, men planeringen måste i högre grad ske i form av ekologiskt och socialt hållbar stadsutveckling, med hänsyn tagen till kulturmiljön.

Centrala Brommaområdet är idag mycket rikt både på kultur- och fornminnen samt naturområden med stora ekologiska värden och med viktiga spridningssamband. Området hyser idag även gott om service, kultur, mötesplatser, möjlighet till rekreation, sport och friluftsliv.

Närförorter ska inte ges sämre boendemiljöer med mindre av kultur, service och tillgång till idrott, park- och naturmark än innerstaden. Detta måste därför utvecklas parallellt med bostadsbyggandet.

Brommaplans centrum och reningsverkstomten bör ingå i planeringen av helheten då ytterligare ett- till två tusen bostäder planeras i dessa områden. Risken finns annars att man inte skapar den samhällsplanering som eftersträvas, med för snål planering av förskolor, skolor, vårdinrättningar, service, parker, idrottsytor, hallar, kulturlokaler och mötesplatser för befintlig och tillkommande befolkning. En viktig fråga är också hur transportinfrastrukturen med bil- och kollektivtrafik, ska klara av resandeströmmar från boende i dessa då totalt 5 000-6 000 nya bostäderna. Det är väsentligt att tidigt hantera infrastrukturen i planeringen.

Nämnden ser gärna att planeringen även omfattar olika typer av boendeformer för äldre. Nya former av boenden behöver tas fram och finnas med tidigt i planskedet.

Den utritade barriären i form av de stora verksamhetskvarteren gentemot Bromma flygplats bör omformas till bostadskvarter i den framtida planeringen. Området ska utformas för att bli del av en mångfunktionell stadsväv och öppna upp för den kommande bebyggelsestrukturen på flygfältet. Genom att räkna in bostadsbebyggelse i Bromma centrum och i verksamhetsdelarna kan större hänsyn tas till värdefull natur- och kulturmark som finns inom planområdet.

Stor hänsyn måste tas till topografiska förhållanden och den föreslagna vägdragningen rakt upp för det branta berget i Riksbyskogen stämmer inte med ambitionen att terränganpassa gator och ny bebyggelse, så vida inte plansprängning av stora områden ska ske, är delar av de i planeringen inlagda områdena tveksamma. Genom omdisponering av ytor och omfördelad bebyggelse kan värdefulla biotoper och kulturmiljöer värnas.

Nämnden vill påpeka att:

- Kolonistugor ska inte behöva rivas eller flyttas. Att lägga lokalgator genom koloniområdet är inte en bra ide. Befintlig asfalterad väg kan bli till gåfartsgata.
- Ingen bebyggelse kan ske i Kyrksjölötens naturreservat som därutöver är Natura 2000-område.
- Tennisbanorna är välanvända och viktiga för ungdomsverksamhet och bör inte bebyggas.
- Det är väsentligt att planerad bebyggelse anpassar sig till befintlig karaktär i området.
- Man bör lämna delar av ängsmark norr om Kvarnbacksvägen obebyggd för att knyta samman kulturmiljön mellan Kvarnkullen och den västar fornminnestäta kullen.
- Området vid Bårdgränds förlängning, är en mycket värdefull natur- och kulturmiljö och även området mellan Stop- och Tunnlandsvägen.
- Det borde vara givet att en miljökonsekvensbedömning tas fram.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Stadsdelsnämnden ställer sig i huvudsak positiv till programförslaget som ger ett värdefullt tillskott av lägenheter i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. En storskalig bostadsplanering förutsätter dock att goda infrastrukturella lösningar går att finna för bl.a. vägar och kollektivtrafik. Viktigt är även att bostadsområdena ges en placering och utformning som harmonierar väl med omgivande befintlig kolonibebyggelse och att grönområden i möjligaste mån anläggs som avskiljande buffert.

I helhetsplaneringen borde dock även Brommaplans centrum och reningsverkstomten, där ytterligare ett tusental bostäder planeras, ha ingått. Det finns annars en risk att parker, idrottsytor, service, förskolor, skolor, vårdinrättningar, kultur och mötesplatser m.m. inte möter den tillkommande befolkningens behov.

Bebyggelse i Riksby

Det goda läget, i kombination med rådande bostadsbrist, gör området intressant att exploatera. En stadsmässig bebyggelse bidrar till att behovet av transporter minskar inom staden samtidigt som möjligheterna ökar att kunna uppnå en levande stadsdel med god tillgång till kultur- och närservice. En storskalig bostadsplanering förutsätter dock att goda infrastrukturella lösningar går att finna för bl.a. vägar och kollektivtrafik. Viktigt är att bostadsområdena ges en placering och utformning som harmonierar väl med omgivande befintlig kolonibebyggelse och att grönområden anläggs som buffert för att bidra till mjukare möte. I vissa områden måste också risken för skuggning av koloniträdgårdarna beaktas. Strävan bör vidare vara att inte dela upp koloniområdena utan att stärka deras gröna funktion med en sammanhängande stadspark. Om kolonistugor måste rivas, för att uppnå acceptabla, lösningar för infrastruktur m.m. så ska dessa ersättas med likvärdiga hus.

Den föreslagna bebyggelsen i hörnet Drottningholmsvägen/Riksbyvägen bör utgå. Förutom att här finns flera fornminnen, som bör bevaras i sitt ursprungsskick, så är platsen starkt påverkad av buller och avgaser.

Kyrksjöns naturreservat letar sig, i dess södra del, ner mellan befintliga bostadshus. De boende här har redan idag svårigheter att uppfatta marken som naturreservat vilket är ett förhållande som, med nybyggnation och det centrala läget, förmodligen kommer att förstärkas allt mer i framtiden. Vid prövning av reservatets avgränsning utmed Spångavägen, där det planeras ny bebyggelse, så bör det övervägas om återstående mark, närmast Brommaplan, kan detaljplaneläggas och eventuellt bebyggas med fler hus. Därigenom kan kopplingen mellan skolan Nya Elementar och Spångavägen förbättras och en belyst parkväg anläggas vilket ger en tryggare skolväg för eleverna. Minskningen av mark inom reservatets södra del skulle kunna kompenseras med ny mark norr om Spångavägen, i anslutning till den nyligen anlagda grodtunneln, där grodornas har sina övervintringsplatser. (Se bilaga 2 Kyrksjölöten)

Bebyggelse i Åkeshund och Åkeshov

I Åkeslund, där parkmarken utgör lektyta för många förskolebarn, bör inriktningen vara att lägga exploateringsgraden på en lägre nivå. Området mellan Stopvägen och Tunnlandsvägen känns ytterst tveksamt att bebygga medan området söder om tunnelbanan, som är relativt otillgängligt kan lämpa sig väl för kompletteringsbebyggelse.

I Åkeshov bör antalet hus reduceras så att fler grönytor, med ekologiskt värdefulla ekar, kan bevaras. Genom att bygga övriga hus något högre så kan exploateringsgraden ändå hållas oförändrat.

I befintliga bostadsområden är det angeläget att experimentell arkitektur undviks och att nya hus, för att vinna acceptans hos kringboende, gestaltas med samma tydlighet, läsbarhet och uttryck som omgivande bebyggelse.

Utemiljön

I takt med en allt ökande byggnation är det angeläget att staden förnyar och nyskapar parker och natur i syfte att öka kvaliteten på stadens grönska. Betydelsen av att vistas i naturen och parker för hälsa och välbefinnande är viktigt för alla kategorier och i synnerhet för personer med nedsatt hälsa eller funktionsförmåga.

Förvaltningen finner det därför positivt att en ny stadspark föreslås i centrala Riksby och att Tunnlandsparken och Lillsjöparken föreslås ombildas till stadsparkar med utvecklade attraktioner och kvaliteter. Det bör utredas om den planerade stadsparken och aktivitetsytorna som förlagts på en hårdgjord landningsbana, och som därmed är mindre ekologiskt värdefull mark, istället kan förläggas i anslutning till koloniområdena.

Förvaltningen ser även gärna att kompensationer, för ianspråktagen parkmark, fokuserar på utveckling av omgivande lekplatser och parkområden så att barns och vuxnas rekreations- och rörelsebehov kan tillgodoses. Därutöver finns ett allmänt behov av åtgärder för att göra stadsmiljön vackrare, tryggare och tillgängligare. Förvaltningen har nyligen renoverat en lekplats i Riksbys centrala område som vi helst önskar ska bevaras och ingå i stadsparken.

Området är rikt på kultur- och fornminnen samt naturområden med stora ekologiska värden och viktiga spridningssamband. Det är därför angeläget att, innan planerna tar fastare form, görs såväl en behovsbedömning som miljökonsekvensbeskrivning.

I den fortsatta planeringen vore det även positivt om staden, tillsammans med hembygdsföreningen, kan samverka för att öka kunskaperna om vårt gemensamma kulturarv. Lillsjöparken har i tidigare planeringssammanhang nämnts som möjlig att utveckla till

en kunskapspark där vikingatiden skulle kunna åskådliggöras genom exempelvis temalekparker, vikingaby, och informationstavlor.

Integration

Staden har i sitt integrationsprogram angivit att bostäder bör byggas för alla grupper, inte bara de mest köpstarka. För att skapa förutsättningar för integration bör därför blandade upplåtelseformer medges.

Tillgänglighet

Förvaltningen förutsätter att tillgängligheten i olika aspekter noga beaktas i det fortsatta planarbetet. En god framkomlighet för rörelsehindrade och synskadade är grundläggande, men även att upplevelsekvaliteten beaktas för personer med nedsatt hälsa och funktion. All ny vegetation som planeras i den nya bebyggelsen bör, med hänsyn till allergi, följa anvisningarna i stadens utemiljöprogram. Där höjdskillnaden utgör hinder för personer med funktionsnedsättning anläggs ramper eller annan likvärdig åtgärd. Intill bilparkering avfasas trottoarkant så att rullstolsburna självständigt kan rulla mellan gata och gångbana.

Behov av förskolor

Kommunen har huvudansvaret för att uppfylla barnomsorgen. Utrymme finns dock även för privata aktörer som inom Bromma stadsdelsområde, i dagsläget, omfattar nära 45 % av förskoleplatserna. En bas av friliggande förskolor bör ingå i exploateringen. Lägenhetsförskolor ska ses som ett komplement till de friliggande förskolorna och vid behov kunna omvandlas till lägenheter. När nya bostadsområden planeras ska kommunfullmäktiges riktvärde om 25 barn per 100 lägenheter användas för att dimensionera förskoleutbyggnaden. Om 3 000 nya lägenheter ska byggas så innebär det således ett behov av ca 750 förskoleplatser eller ca 40 nya förskoleavdelningar. Varje förskola bör innehålla minst 5 – 6 avdelningar och förskolegårdarna, för att kunna erbjuda barnen en god utemiljö, dimensioneras utifrån 15 kvadratmeter per barn.

Trafik

Trafiksituationen i Bromma är redan idag ansträngd varför konsekvenserna av en exploatering noga måste beaktas. I synnerhet Brommaplan har ett stort trafikflöde och en komplex trafiksituation med många trafikanter och är enligt trafikkontoret en av Stockholms mest olycksdrabbade platser. För att inte förvärpa en redan komplex trafiksituation så bör den föreslagna vägförbindelsen, bakom den befintliga bensinstationen, flyttas till

ett mindre utsatt läge. Förslag om tunnlar eller överdäckningar av rondellen har tidigare avslagits men i samband med de omvälvande planerna för området bör det finnas möjlighet att ta mer radikala grepp.

Förvaltningen anser det viktigt att planera för en sammanhållen och tät stad och delar programmets intentioner om att överbrygga barriärer som utgörs av gator med stora trafikmängder och odefinierade stadsrum. Den föreslagna gång- och cykelbron, över Drottningholmsvägen har förvisso fördelar. Nackdelarna är dock att cyklister, och även i viss mån fotgängare, kan komma att avstå från att använda den och istället gå över körfälten med olycksrisker till följd. Efter vad förvaltningen erfar så upplever även funktionshindrade att det, p.g.a. bron nivåskillnader, kan komma att bli besvärligare att ta sig över Drottningholmsvägen. Förvaltningen önskar därför istället att den i oktober 1998 lagakraftvunna detaljplanen för Brommaplans trafikplats genomförs. Denna plan var avsedd att förbättra framkomligheten, säkerheten och miljön för gående, cyklister och bilister och inkluderade bl.a. en gångtunnel under Drottningholmsvägen.

Återvinning

Angeläget är att hanteringen av hushållssopor ägnas stor uppmärksamhet i planeringen och att kvalificerad sopsortering inkluderas i byggplanerna.

Kollektivtrafik

Det planerade nya bostadsområdet medför en kraftig befolkningstillväxt vilket förutsätter en väl fungerande kollektivtrafik. Goda kollektivtrafikförbindelser är en viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling och avgörande för att minska bilberoendet och därigenom avlasta Brommaplan och gatorna runt omkring. Med en allt växande befolkning i Västerort och på Mälardöarna anser förvaltningen att initiativ bör tas till bättre kollektivtrafiklösningar och att hinder inte byggs in för framtida kollektivtrafik.

Önskvärt är att bytespunkten vid Brommaplan kompletteras med spårbunden trafik till Ekerö centrum samt i nordvästlig riktning, via centrala Bromma och Beckomberga sjukhusområde, till Spånga station.

Brommaplans T-banestation har idag en mycket stor trafikantgenomströmning med en entré som ofta är överfylld av passagerare varför en ny entré bör anläggas i dess östra del.

Behov av gruppboende

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

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget till program under förutsättning att:

- Den föreslagna bebyggelsen i Riksby klack anpassas så att befintliga habitatnätverk för groddjur och barrskogsfåglar inte försämras så mycket att nätverken hotas.
- Förslag på kompensationsåtgärder för intrång i naturmark redovisas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden är sammantaget positiv till hur programmet behandlar miljöfrågorna, men anser att några frågor bör studeras vidare då det finns mycket höga naturvärden inom programområdet. De områden som karaktäriseras av höga naturvärden är främst Riksby klack som utgör kärna i habitatnätverk för groddjur och barrskogsfåglar, området norr om Kvarnbacksvägen, nordväst om Lillsjön och västra delarna av Åkeshov vid Broderivägen som båda utgör områden av stor ekologisk betydelse för groddjur och eklevande varelser. De höga naturvärdena i dessa områden kommer att ställa höga krav på utformningen av den framtida bebyggelsen för att säkerhetsställa att naturvärden inte tar betydande skada. Då programmet innehåller områden där naturmark tas i anspråk bör förslag på möjliga kompensationsåtgärder redovisas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att programmet i sin helhet är väl genomarbetat och att det är positivt att de planeras för många nya bostäder i detta kollektivtrafiknära läge.

Hantering av mycket höga naturvärden i Riksby klack

Den föreslagna bebyggelsen i Riksby klack ligger i ett område med mycket höga ekologiska värden för framförallt groddjur och barrskogsfåglar, här finns idag en potentiell groddjurslokal. Även den föreslagna bebyggelsen vid Broderivägen och vid Kvarnbacksvägen nordväst om Lillsjön ligger inom områden som utgör ekologiskt betydelsefulla miljöer för groddjur samt för eklevande varelser.

Med anledning av de höga naturvärdena i Riksby klack kommer den framtida bebyggelsen att behöva anpassas för att säkerhetsställa att naturvärden inte tar så stor skada att det påverkar habitatet negativt. I programmet presenteras bland annat möjligheten till öppna dagvattenlösningar för att underlätta för groddjur, något som bedöms som positivt. För att bevara habitatnätverket för

barrskogsfåglars funktion är det Viktigt att så mycket barrskog så möjligt bevaras och integreras i den nya bebyggelsen. I de fall där detta inte är möjligt behöver kompensation ske där det bedöms ge mest nytta för habitatet.

Utöver de habitatnätverks om redovisas ovan så innehåller även programområdet ett omfattande habitatnätverk för eklevande varelser som kan komma att påverkas av den föreslagna bebyggelsen. Det är därför viktigt att inventeringarna av ekbeståndet sker i samband med detalj planeringen för att säkerhetsställa att påverkan blir liten och eventuell kompensation får maximal nytta.

I den föreslagna bebyggelsens västra delar återfinns ett större område som pekats ut som riksintresse för naturvård. Detta är något som kommer att behöva hanteras i den framtida detaljplaneringen av dessa områden.

Kompensera för intrång i naturmiljön

Ur ekologisk spridningssynpunkt är det positivt att det befintliga koloniområdet blir kvar, detta kommer även i framtiden att utgöra en viktig spridningsväg. Programmet kommer dock att innebära ett relativt stort ingrepp i värdefull naturmiljö och det vore önskvärt att det på områdesnivå redovisades vilka potentiella kompensationsåtgärder som kan bli aktuella. Miljöförvaltningen bistår gärna i detta arbete.

Trafiknämnden

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende programremiss för centrala Bromma.

Trafikkontoret tycker att programförslaget är väl genomarbetat och välkomnar att fokus ligger på att skapa en hållbar stadsdel där Framkomlighetsstrategins principer om att prioritera yt- och kapacitetseffektiva trafikslag tydligt lyfts fram. Kontoret vill gärna delta i fortsatt arbete. Programmet är översiktligt och utgör ett bra underlag för fortsatt arbete. Det är dock svårt för kontoret att ta ställning till och peka på specifika konsekvenser eftersom stora delar av trafikfrågorna kommer att utredas vidare i kommande skeden. Det är viktigt att de utredningar som krävs för området och områdets påverkan på närliggande områden tas fram i kommande arbete.

Gator och trafik

Nya gator i Riksby delas upp i huvudgator, lokalgator och parkgator. Utformningen av dessa gator stämmer överens med

stadens riktlinjer och bör vara flexibel och fungera i ett långsiktigt perspektiv. Eventuellt kan vissa mått behöva justeras i kommande arbete. Utmed områdets gator måste till exempel erforderliga funktions- respektive driftmått uppfyllas. Sektioner för nya gator medger inte gatuträd i den omfattning som illustreras i programmet. Gatuträd får inte planteras närmare fasad än 4 meter. De föreslagna lokalgatorna genom koloniområdena får inte plats inom nuvarande struktur. Det är viktigt att även passagerna igenom koloniområdet utformas med god kvalitet.

Norra Riksby angörs främst via Riksbyvägen, Linta Gårdsväg och Salixvägen. Precis som programmet föreslår behöver dessa korsningar och angöringspunkter studeras i det fortsatta arbetet.

Från Vadmalsvägen föreslås en ny parkgata igenom stadsdelen norra Riksby. Topografin och höjdskillnaderna behöver studeras vidare samt hur korsningen med Vadmalsvägen ska utformas.

Drottningholmsvägen är ett utpekat urbant stråk. Kontoret föreslår att arbetet med Drottningholmsvägen utformas i samverkan med programarbetet för Alvik. Kontoret önskar även här att få vara med i gestaltningen av gatan så att den utformas på ett trafiksäkert och framkomligt sätt för samtliga trafikanter.

Det är viktigt att korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg studeras vidare i kommande utredningar. Korsningen är idag bristfällig vad gäller trafiksäkerhet och behöver utformas bättre för samtliga trafikanter.

Kontoret ser positivt på att Kvarnbacksvägen utvecklas till en stadsgata med bättre möjligheter för gående och cyklister. Möjligheterna att anlägga sammanhängande kollektivkörfält på Kvarnbacksvägen är högt prioriterat inom kontoret och bör studeras i det fortsatta arbetet. Likaså bör förutsättningarna för gående och cyklister studeras vidare. Gatan är utpekad som ett cykelpendlingsstråk och bör utformas enligt dessa principer. Kontoret välkomnar att det pågår utredningar kring hur Brommaplans trafikplats i framtiden kan utformas på ett bättre sätt för att skapa en tydligare, trafiksäkrare och mer framkomlig plats för samtliga trafikanter. Trafikkontoret ser fram emot ett fortsatt deltagande i arbetet.

Gång och cykel

I programarbetet anges att cykelbanenätet längs de stora vägarna i området är väl utbyggt och ingår i Stockholms regionala nät. Potentialen för att utveckla trafiksäkerheten och framkomligheten

för dessa cykelstråk framförallt kring Brommaplan är stor och bör utredas i ett kommande skede. God trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter bör prioriteras högt i kommande planering där separering av gång- och cykeltrafikanter och trafiksäkra passager är viktigt.

I programhandlingen beskrivs att gator, torg, parker och byggnader ska utformas med god tillgänglighet i enlighet med stadens riktlinjer. Det är viktigt att dessa frågor studeras i detalj i kommande arbete. Det är bra att tillgängligheten från Brommaplan till Riksby klack utreds och att en hissförbindelse studeras, men alternativa tillgängliga rörelsestråk måste också prioriteras.

Trafikkontoret ställer sig frågande till avsnittet där avstånd till Stockholm C anges i restid med buss då det idag inte finns någon sådan bussförbindelse förutom nattbuss. Planeras det för en ny busslinje på Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och vidare över Tranebergsbron? I enlighet med programmets inriktning borde restid med cykel likaså anges.

Kollektivtrafik

Det nya gatunätet i norra Riksby ska dimensioneras så att busstrafikens framkomlighet möjliggörs. Trafikkontoret ser positivt på detta. Att skapa bättre förutsättningar för busstrafiken på Kvarnbacksvägen är av stor vikt. Även framkomligheten för de bussar till och från Brommaplan som ska igenom Brommaplans trafikplats och vidare mot Solna och Ekerö via Kvarnbacksvägen behöver studeras. Eftersom det är trafikförvaltningen som ansvarar för planeringen av kollektivtrafik behöver fortsatta studier utföras i samarbete och dialog med dem.

Det är viktigt att Brommaplan som nod för kollektivtrafiken värnas och att förutsättningarna att nå platsen förstärks och tydliggörs. De två broar som planeras över Drottningholmsvägen ser trafikkontoret positivt på och vill gärna vara med i diskussionerna kring utformning i det fortsatta arbetet.

Parkering

Trafikkontoret rekommenderar att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram i fortsatt arbete med området. Boendeparkering och besöksparkering ska anordnas på kvartersmark. I detalj planeskedet bör mobilitetsplaner och mobility managementåtgärder arbetas in.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Stadens

rekommendation är 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA. Den säkraste variabeln vid planeringen är att använda lägenheternas storlek eftersom det kan vara svårt att förutse antalet personer eller vilken målgrupp som kommer att flytta in. För exploatering med låga parkeringstal för bilar bör det istället finnas höga parkeringstal för cyklar.

Belysning

I programhandlingen beskrivs vikten av offentlig belysning. Eftersom en stor del av den nya bebyggelsen ligger långt ifrån befintlig bebyggelse, speciellt runt flygplatsen, är det viktigt att tänka på hur belysningen ska utformas i ett tidigt skede av exploateringen.

Grönstruktur - park och rekreation

Kontoret anser att det i programmet bör redovisas hur mycket natur- och parkmark som ianspråkats för blivande gatumark, kvartersmark med mera.

Det är positivt att programmet föreslår flera mindre parker i de nya bostadsområdena i kvartersnära läge. Det saknas i programmet uppgifter om den planerade mängden friyta för de boende i området och ett resonemang kring detta. Blir det mycket god, god eller mindre god standard? Detta är särskilt viktigt i de områden där topografi medför att stora delar av den allmänna friytan är otillgänglig och i begränsad omfattning kommer att kunna nyttjas för vistelse. Mängden friyta har betydelse för innehåll och möjligheterna till nyttjande. Få allmänna friytor leder till ökat slitage.

För tillkommande bebyggelse på park och naturmark bör flerbostadshus prioriteras framför radhus och liknande mindre bostadshus. På så sätt nyttjas den park- och naturmark som försvinner mer effektivt och större delar av omgivande park- och naturmark bör kunna bevaras. Nya byggnader bör alltid placeras i terrängen med stor hänsyn till rekreationsstråk och till befintliga äldre respektive värdefulla träd.

Det bör i programmet lyftas att utredning behövs avseende nya gränser för Kyrksjölötens naturreservat så att naturreservatet även omfattar del av området öster om Spångavägen där många av grodorna i dagens naturreservat övervintrar. Trafikkontoret har under 2014 anlagt groddjurstunnlar under Spångavägen för att underlätta för groddjurens årliga vandring.

Skolor och förskolor bör ordnas med god utemiljö på tillräckligt, stora gårdsytor inom kvartersmark. Allmänna lekplatser på parkmark ska endast vara ett komplement till verksamhetens egna gårdar.

Kommunaltekniska ytor

Behovet av nya kommunaltekniska ytor bör lyftas fram i programmet. Detta gäller främst områdena Riksby klack, del av Riksby friområde och Linta Gårdsväg/Kvarnbacksvägen. De befintliga ytor som tas i anspråk behöver ersättas samtidigt som nya behov uppstår med ökad exploatering.

Vad gäller avfallshantering anser kontoret att det skulle vara positivt om plats för central sopsugsanläggning kan ordnas för den mer samlade bebyggelsen i norra delen av programområdet.

Samordning med angränsande projekt

Trafikkontoret tycker det är positivt med ett helhetsgrepp över stora delar av centrala Bromma. Det är dock viktigt att programarbetet samordnas med det programarbete som pågår i Alvik så att bland annat Drottningholmsvägen får en enhetlig karaktär även på sträckan mellan Brommaplan och Ulvsundaplan.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- Exploateringsnämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på stadsbyggnadsnämndens remiss av samrådsförslag till program för centrala Bromma, SBN dnr 2010-20840.

Nämnden är positiv till programmet för centrala Bromma där Brommaplan som tyngdpunkt stärks med tusentals nya bostäder och verksamhetslokaler möjliggörs i ett kollektivtrafikhärläge. Exploateringsnämnden anser dock att det finns stora möjligheter att studera vidare bebyggelsestrukturen i syfte att både skapa mer högkvalitativa offentliga rum och platser samt en högre exploateringsgrad.

Planeringen av en ny stadspark i området är mycket välkommet. Denna bör samplaneras med de centrala kolonistugeområdena då dessa redan idag utgör ett värdefullt inslag både rekreativt och ekologiskt. I det fortsatta arbetet ska en konstruktiv dialog föras med koloniföreningarna.

Programområdet har en utpräglad topografi och höga naturvärden som i den fortsatta planeringen bör framhävas tydligare. Vi anser att

en miljökonsekvensanalys bör göras med hänsyn till planens omfattning och påverkan.

I planen för centrala Bromma bör trafikföringen studeras ytterligare då både Kvambacksvägen och själva Brommaplan är starkt belastade. Framkomligheten ska vara god med stort fokus på gång- och cykel och kollektivtrafik.

De kvarter som planeras för verksamheter mot Bromma flygplats bör utformas så att dessa i framtiden också är möjliga att omvandla till bostäder när man inte längre behöver ta hänsyn till flygbuller. Det bör redan nu prövas om vissa av de östra delarna av detta område kan rymma fler bostäder.

Exploateringskontoret anser att programförslaget är bra och att det bidrar till stadens bostadsmål och översiktsplanens intentioner att utveckla området kring Brommaplan till en tyngdpunkt. Förslaget omfattar såväl bostäder som skolor, parker och grönområden, idrott och nya arbetsplatser och verksamheter.

Förslaget till struktur för en ny stadsdel i norra Riksby är utformat så att det går att utveckla vidare till en stadsdel med både bostäder, service och arbetsplatser om och när flygplatsen stängs, vilket är positivt.

Förslaget gör samtidigt rimliga avvägningar med hänsyn till befintliga stadsmiljöer med äldre bebyggelse. Det tar också stor hänsyn till behovet av grönområden, ekologiska samband och befintliga koloniområden och föreslår omsorgsfullt gestaltade gröna gaturum i den nya stadsdelen Riksby.

För att möjliggöra allt detta och klara bostadsbyggnadsmålen med en rimlig ekonomi ser kontoret det som angeläget att den mark som tas i anspråk för bostadsbebyggelse i den nya stadsdelen utnyttjas väl och ges en relativt hög exploatering, i synnerhet i de mest centrala lägena.

Exploateringskontoret anser att den föreslagna förtätningen i Åkeshov är bra med tanke på Åkeshovs centrala och kollektivtrafiknära läge, samt att staden har kostnader för nedläggning av reningsverket och kraftledningen. För några av de föreslagna platserna i Åkeshov har markanvisningar tidigare beslutats i exploateringsnämnden (2003-2009) och planarbete har påbörjats, men för närvarande vilar dessa med anledning av närheten till reningsverket och störningar från detta.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet

Det föreliggande programförslaget för centrala Bromma tar genom de tredelade planeringsförutsättningarna ett brett grepp över utvecklingen i området. Programmet innehåller förtätningsförslag för den befintliga strukturen, nya kvarter för verksamheter och bostäder samt utredningsuppdrag gällande Brommaplans cirkulationsplats och Åkeshovs reningsverk. I förutsättningarna för områdets planering ligger även den antagna detaljplanen för kvarteret Grammet och Förbifart Stockholm.

Programområdets förutsättningar

Rådet ser mycket positivt på det vida planeringsunderlaget som i sin utsträckning har möjlighet att inventera förutsättningarna för en god stadsplanering i ett centralt läge, ett attraktivt stadsutvecklingsområde, en av stadens utsedda tyngdpunkter. För rådet står det klart att samma omsorg måste ägnas förtätningar i befintlig struktur som de kvaliteter man önskar uppnå i skapandet av helt nya områden och att utvecklingen av området Norra Riksby därför inte bör ses som ett enskilt exploateringsområde. Det krävs en balans i förslagen för att det redan uppväxta området ska få fördelar av det som tillkommer och en analys av det tillkommande för att möjliggöra en fortsatt utveckling av området; för rådet är det tydligt att avgörande frågor kvarstår att utredas men att programmets intentioner har goda förutsättningar att ge Brommas centrala delar en möjlig tillväxt med de föreslagna 3000-4000 bostäderna.

Förtätningar i smalhusområden

Programmet karaktäriseras av två grepp: de förslag som gäller områdets södra del, förtätningar, och de förutsättningar som gäller för den norra delen, ny bebyggelse i Riksby. Vad gäller de förtätningsförslag som redovisas utspridda inom programområdet finns stora utmaningar gällande var och en av de markerade ytorna - intrång i naturreservatet vid Spångavägen, en okänslig inpassning till konstnärsvillorna vid Snörmakarvägen, den bullerstörda miljön vid tunnelbanan, fornminnet vid Drottningholmsvägen osv- frågor som för vissa områden behöver behandlas mer långtgående i samband med den fortsatta detaljplaneprocessen eller i andra fall vara områden som utgår. Rådet vill också tydliggöra att det inte är här det stora antalet bostäder tillskärpas utan att det snarare bör vara tomter som reserveras för långsiktiga framtida ändamål i den växande stadsdelen, till exempel för förskolor.

En ny stadsdel, Norra Riksby

Vad gäller de nya kvarter som föreslås norr om Brommaplan och upp mot Bromma flygplats redovisar planen en mjuk kvarterstruktur

given av koloniområdets slingrande vägnät och med verksamheter förlagda i ett band mot flygfältet. Rådet ställer sig tveksamt till zoneringen och menar att ambitionen att låta verksamhetsområdet också innehålla en kraftsatsning på lokaler för idrott och kultur måste säkerställas långt tydligare. Under samrådet diskuterades möjligheten att skapa en flexibilitet i planstrukturen som gör att den med lätthet går att omvandla till område för bostäder i ett senare skede.

Rådet anser också att den anpassning till kolonilotterna som krävs bör göras på andra sätt än att infoga dem i ett nytt vägnät. Områdets möjligheter till variation och starka upplevelsevärden, med koloniområdenas rekreativvärde förstärkt och bevarat, kan hanteras med anpassning i gleshet och volymer snarare än att låta den finmaskiga skalan bilda ram för bostadskvarteren helt skilda volymer och behov. En ny bebyggelse i området bör på ett konsekvent sätt bereda möjligheter till att utgöra ett avsevärt komplement till den befintliga bostadsbebyggelsen för att göra exploateringen av grönområdet motiverad, likväl måste de ekologiska samband programmet värnar bli reella för att fungera. Det finns en stor risk för biologiska problem när man fragmentiserar kopplingarna. Programmet tar ställning till naturområdena på var sida om bebyggelsen. Kyrksjön är i sig en stor yta för rekreation med höga naturvärden och unika biotoper, likväl som naturreservatet värden fastställs så bevakas Lillsjöns värdefulla omland från exploatering i förslaget. Det är däremot inte klart att de öst-västliga kopplingarna områdena emellan kvarstår med enbart koloniområdena som spridningskorridor. När det gäller den nordsydliga kopplingen har programmet helt utlämnat frågan.

Här finns också en utmaning i att koppla Norra Riksby till en utvecklad stadsstruktur på ett, inom rimlig framtid, bebyggt flygområde som helt uteslutits.

Trafikfrågor och fortsatta utredningsförslag

I programförslaget ingår en utredning gällande Brommaplans cirkulationsplats och bebyggelsen runt den. Det är naturligt att rikta bebyggelsen mot områdets centralpunkt givet hur programrådets gränser är dragna. Rådet vill dock kommentera att beslutet att bevara flygtrafiken i området gäller fram till år 2038 men att det på lång sikt inte är rimligt att förutsätta att flygtrafiken blir kvar i Bromma. Norra Riksby bör alltså inte ses som en enklav liggande mot flygfältsområdet utan som en stadsdel med kopplingar mot ett område i stark tillväxt: Bromma flygfält, Mariehäll, Ulvsunda och Sundbyberg. Gatunätet i Norra Riksby bör alltså ta höjd för dessa

framtida kopplingar. Det gatunät som föreslås i planen har således, enligt rådet, inte den bäringen.

Det finns natur- och kulturhistoriska frågor i Brommaplansområdet som ännu inte är utredda, den arkeologiska utredningen är inte klar, intrånget i naturreservatet och kraftledningens påverkan på detta måste utredas och ett tydligare ställningstagande till själva cirkulationsplatsens betydelse ur ett kulturmiljöperspektiv måste till innan avgörande beslut fattas. Ur det hänseendet är det också riktigt att området för Åkeshovs reningsverk lyfts ur programmet vilket å andra sidan gör att den förtätning som diskuteras i Åkeshov bör avvakta dessa planer för att ses i ett större sammanhang där. När trafikutredningen för Brommaplans utformning kommer till stand bör även trafikmängder knutna till Förbifarten tas i beräkning. En trafikutredning bör inte heller utesluta starkare kopplingar till Sundbyberg likväl som kollektivtrafiksatsningar mot innerstaden via ett spår mot Solna för att avlasta Tranebergsbron.

Skönhetsrådets ställningstagande

Skönhetsrådet ställer sig positivt till ett fortsatt arbete för en utökad bostadsbebyggelse i centrala Bromma men anser att det måste göras efter andra förutsättningar än de som presenteras i programmet. De många frågor som kvarstår att utreda är väsentliga för analys och avgörande beslut. Det generellt strukturerade programförslaget lyfter fram tydliga förhållningssätt till utvecklingsmöjligheter, främst i Norra Riksby men tydliggör också, redan i detta tidiga skede, brister som bör leda till genomgripande omarbetningar, i synnerhet då i förhållningsättet till Bromma flygfält.

SISAB

SISAB ser positivt på att bygga skolor och förskolor inom området. I programmet finns beskrivet två skolor samt 40-50 förskoleavdelningar men ingen mark är avsatt för varken skola eller förskola. I bifogad bilaga 1 har SISAB tagit fram förslag på placering av 2 st skolor och 4 st förskolor.

Skola

Fotavtrycket på skola är för ca 900 elever. Skolan behöver en plan tomt för byggnaden och en skolgård som är tillgänglig, dvs plan. Som tillägg till skolgården kan även nivåskillnader i terräng finnas. En tillgång för området är att skolan ligger intill ett gröonstråk så att det går att använda grönområdet för skolan och skolgården för området. Den inritade skoltomten är enligt Boverkets utredningsrekommendation, dvs 20 kvm/barn.

Förskola

Fotavtryck på förskola är för 8 avdelningar med en förskelegård vars storlek är enligt Boverkets utredningsrekommendation, dvs 30 kvm/barn. Detta ger 32 avdelningar och täcker inte behovet av 40-50 avdelningar. Skolverket har numer rekommendation att minska antalet barn per avdelning vilket skulle öka behovet av avdelningar inom området.

Bullersituationen i området är inte fullständigt redovisat. Både trafik- och flygbuller har betydelse för skola och förskolas placering.

Stadsbyggnadsnämndens råd för funktionshindersfrågor
Rådet har inga synpunkter.

Stockholms Stads parkerings AB

Bolaget är gärna med vid planering av garage med samnyttjande.

Idrottsförvaltningen

Betydelsen av tillgång och närhet till anläggningar och ytor för fysisk aktivitet ska inte underskattas för att få fler stockholmare aktiva. Programförslaget innebär att golfbanan och rugbyplanen i norra delen av Riksby ersätts med bebyggelse. Det är positivt att en alternativ placering av rugbyplanen kommer att undersökas och att det planeras för ett aktivitetsstråk på den före detta start- och landningsbanan intill samma plats. Dock är idrottsförvaltningen kritisk till att det i programhandlingarna är illustrerat ny bostadsbebyggelse på platsen för SALK Tennis Park.

SALK (Stockholms Allmänna Lawn tennis Klubb) arrenderar sedan år 2000 området för fem utomhusbanor av idrottsförvaltningen. Eftersom Stockholms befolkning växer kontinuerligt och en förtätning och utbyggnad av staden skapar konkurrens om mark för idrott, motion och rekreation blir det allt viktigare att bevara befintliga ytor för idrottsändamål. Antalet barn och ungdomar i området beräknas öka med drygt 5 000 individer till år 2030. SALK fyller en viktig funktion genom att bedriva verksamhet för denna målgrupp. Idrottsförvaltningen håller med om att en utgångspunkt för programområdet ska vara områdets nuvarande karaktär och kvaliteter. Programhandlingarna anger att hänsyn ska tas till tennisbanorna men att en flytt av banorna kan bli aktuellt till en anslutande park. Idrottsförvaltningen anser att plats för tennisbanorna måste säkerställas i området. Tennisverksamhet ska inte innebära något hinder för att uppföra ny bebyggelse i banornas närhet.

För att dels tillgodose den brist på anläggningar som finns redan idag och dels möta den växande befolkningen som kommer med

planerad bebyggelse finns det ett behov av en ny idrottshall i programområdet. En placering av denna idrottshall har diskuterats vid det planerade aktivitetsstråket i Riksby. Idrottsförvaltningen ser gärna att den nya hallen också förläggs i närheten av en ny skola för att i samarbete med utbildningsförvaltningen skapa samordningsvinster.

Det är positivt att plats för aktiviteter som riktar sig till barn och ungdomar, såsom ytor för spontanidrott, dans och bollsport, ska undersökas vidare i fortsatt planarbete. Inom programområdet vill idrottsförvaltningen också att behovet av en II-spelplan med konstgräs tas med i det fortsatta planarbetet. I ett tätare Stockholm kommer behovet av ytor för idrott och fysisk aktivitet bli allt större.

Utbildningsförvaltningen

Befintliga grundskolor i programområdets närhet kommer inom några år att få en ansträngd situation till följd av befolkningsökning i grundskoleåldrarna 6-15 år. Detta till följd av befolkningsförändringar i befintlig byggnation men framförallt på grund av nybyggnation som inte ingår i rubricerat program. Detta kan hanteras genom kapacitetsökningar och effektivt nyttjande av lokaler på befintliga skolor.

En sådan omfattande byggnation (3000-4000 bostäder) och den befolkningsökning i grundskoleålder som detta program medför kan dock inte inrymmas i befintliga skolor. Förvaltningen välkomnar därför att det i handlingarna framgår ett behov om två nya skolor inom programmet. Det är även positivt att det framgår att en av dessa två skolor behöver inrymmas i den första etappen, då befintliga skolor kommer att sakna överkapacitet att hantera ett större elevtillskott till följd av nybyggnation.

Utbildningsförvaltningen saknar dock ett förslag på placering av skolorna och ser ett behov av att mark för två skolor pekats ut i tidigt skede i fortsatt arbete.

Inför fortsatt arbete med utplacering av skolorna är det viktigt att ta hänsyn till att:

- Skolorna får en till bostadsbyggnationen central placering.
- Inte placera skolorna inom ett område med stor bullerproblematik eller annan riskfylld miljö som exempelvis nära väg med transporter av farligt gods.
- Tillräckligt med skolgårdsyta kan säkerställas, gärna i anslutning till park eller naturmark
- Det finns god tillgång till kommunikationer.
- Säkerställa säkra skolvägar.
- Säkerställa en bra angöring för transporter till och från skola.

En samlokalisering med planerade idrottshallar (idrottsförvaltningen) är en stor samordningsvinst för staden och bör eftersträvas i fortsatt arbete. Vid en lyckad samlokalisering kan skolan nyttja hallkapacitet för sin idrottsundervisning och ingen yta behöver säkerställas för idrottssal inom skolfastigheten.

Kulturmiljöutskottet

Kulturmiljöutskottet beslutar enligt förslag från Kulturförvaltningen:

att i huvudsak tillstyrka programmet
att yrka på omarbetning så att ingreppen i fornlämningar undviks, så
att ny bebyggelse i och alldeles intill koloniområden utgår samt så
den äldre bebyggelsen runt Brommaplan bevaras.

Sammanfattning

Kulturförvaltningen anser att förslaget bör ses över så att intrång i fornlämningar kan undvikas.

För att uppnå ambitionen att utgångspunkten för ny bebyggelse ska vara områdets karaktär och kvaliteter kan de förväntade exploateringstalen behöva reduceras eller omfördelas. Ny bebyggelse måste förhålla sig till intilliggande bebyggelse samt anpassa sig till topografi, terräng och kulturmiljö. Ingrepp i och tätt inpå de kulturhistoriskt värdefulla koloniområdena bör undvikas.

Vid Brommaplan utgör såväl stjärnstrukturen som den äldre bebyggelsen runt cirkulationsplatsen viktiga kulturhistoriska inslag som bör bevaras.

I kommande detaljplaner måste kulturhistoriskt värdefulla byggnader förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Fortsatt planarbete bör utgå från ett bevarande av den karakteristiska och identitetsskapande bebyggelsen inom före detta Lintaverken, och dess samband med flygplatsen.

Kulturförvaltningen anser att den Områdesanalys för centrala Bromma som tagits fram av Landskapslaget AB utgör ett gott underlag avseende de kulturhistoriska frågorna, och att den bör ligga till grund för fortsatt planarbete.

Förvaltningens synpunkter

Förvaltningen anser att stora delar av programområdet kan utredas för ny bebyggelse, men har ett antal synpunkter:

Närheten till Bromma flygplats har inneburit att stora områden har lämnats oexploaterade. Tack vare detta har vi idag en ovanligt välbevarad fornlämningsmiljö. Föreslagna ingrepp kommer att kraftigt påverka detta välbevarade kulturlandskap.

Förvaltningen menar att det är mycket positivt att man i programarbetet försökt anpassa placeringen av den nya bebyggelsen till fornlämningarnas läge. Trots detta innebär flera förslag större eller mindre intrång i fornlämningar eller andra kulturhistoriska lämningar. Dessa förslag bör ses över så att fornlämningarna kan bevaras. Dessa historiska lämningar kan sedan vårdas och skyltas för att på ett värdefullt sätt öka de boendes kunskap om lokalhistorien och stärka områdets identitet. I de arkeologiska utredningar som pågår bör även spår av kulturlandskapet i övrigt ingå, för att t ex fånga upp äldre vägsträckningar som bör värnas. I samrådsförslaget nämns planer på att införliva resterna av Glia landsväg i tillkommande gång och cykelvägar. Detta kan vara möjligt, men bör först studeras vidare. Det är inte självklart att man kan omgestalta en gammal landsväg till en modern, asfalterad cykelbana.

Länsstyrelsen kommer att besluta vilka områden som ur fornlämnings synpunkt är möjliga att exploatera samt vilka arkeologiska åtgärder som i så fall krävs inför exploatering av områden med fornlämningar samt deras skyddsområden.

Förvaltningen ser positivt på många av ambitionerna i samrådsförslaget bland annat avseende arkitektonisk kvalitet, konst i de offentliga rummen, att lokaler, bostadsgårdar och torg ska värnas, att lokalgator förses med lägre bebyggelse med omsorgsfullt utformad planterad förgårdsmark och inblickar på bostadsgårdarna, att de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna ska beaktas mm.

Förvaltningen ser också positivt på att utgångspunkten för nybebyggelse ska vara områdets karaktär och kvaliteter. Förvaltningen ser dock en risk för att det uppstår en konflikt mellan detta och det önskade exploateringstalet samt ambitionen att de nya byggnaderna i Riksby ska annonsera den nya bebyggelsen, t ex genom högre höjd. För att kunna ta tillvara områdets karaktär och kvaliteter måste sannolikt exploateringstalet reduceras eller omfördelas. Tillkommande byggnadsvolymer måste, i kommande detaljplanearbete, studeras noga så att de ej inverkar menligt på respektive områdes karaktär och kvaliteter. Fortsatt planering måste också ta hänsyn till och anpassa sig efter topografin och terrängen.

Den Områdesanalys för centrala Bromma som tagits fram av Landskapslaget AB på uppdrag av exploateringskontoret, tydliggör bland annat vari de olika områdenas karaktär och kvaliteter ligger, samt deras olika förutsättningar. Områdesanalysen utgör ett gott underlag avseende de kulturhistoriska frågorna och den bör ligga till grund för fortsatt planarbete. Fördjupade kulturmiljöanalyser kan dock komma att behövas i detaljplaneskedet, i synnerhet för de delar som områdesanalysen ej berör, till exempel Brommaplan och grönområden.

I kommande detaljplaner måste kulturhistoriskt värdefulla byggnader förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser.

Ny stadsdel i norra Riksby

Bebyggelse föreslås på ett flertal platser direkt inpå och ibland mitt i den småskaliga miljön i koloniområdena, I något fall föreslås nya gator inom koloniområdet samt eventuellt flyttning av ett antal kolonistugor. Förslaget bör omarbetas så att ingrepp i de kulturhistoriskt värdefulla koloniområdena undviks samt så att ny bebyggelse anpassas i volym och placeras på ett behörigt respektavstånd från koloniområdena och gränserna för de kulturhistoriskt värdefulla områdena.

Riksby klack

I det centrala grönområdet Riksbyklack finns en fornlämning i form av ett förhistoriskt gravfält samt en solitär stensättning. I området finns vidare en vallanläggning vars status bör utredas. Förslaget bör ses över så att inga fornlämningar påverkas.

Del av Riksby friområde

Delar av föreslagen bebyggelse i de södra och nordvästra slutningarna på den skogsbevuxna höjden inom Riksby friområde berör flera fornlämningar i form av gravfält och enstaka stensättningar. Även i de nordvästra delarna, vid området nordväst om start- och landningsbanan är bebyggelse föreslagen på fornlämningstät mark. Där finns lämningarna av Glia bytomts gamla gårdsgravfält. Vid en förstudie utförd av Stadsmuseet 1997 påträffades även boplatzlämningar från äldre järnåldern strax söder om gravfältet. Denna lämning är ännu inte registrerad FMIS (Hedlund, J 1997. Glia gravfält och boplatz. Arkeologisk förundersökning. Stockholms stadsmuseum, arkeologisk rapport). Förslaget bör ses över så att inga fornlämningar påverkas.

Linta gårdsväg/Kvarnbacksvägen

De planerade bebyggelseområdena gränsar till flera fornlämningar. Förslaget kan komma att behöva revideras med tanke på de närliggande fornlämningarna och deras skyddsområden.

Fortsatt planarbete bör utgå från ett bevarande av byggnaderna inom Lintaverken och ett bevarande av sambandet mellan Lintaverken och flygplatsen genom ett bibehållande av den intilliggande start- och landningsbanan.

Förtätning i befintliga stadsdelar – Riksby, Åkeshov och Åkeslund
I naturmarken vid hörnet Drottningholmsvägen/Riksbyvägen finns en stensättning samt runristningar. En stensättningsliknande lämning finns även strax söder om infarten till Koloniområdet Kortenslund. Lämningen behöver utredas vad gäller status. Länsstyrelsen kommer att ta ställning till fornlämningarnas skyddsområde, vilket kommer att tydliggöra om det är möjligt att bygga på platsen.

Åkeshov

I grönområdet mellan Snörmakarvägen och Knypplerskevägen
Placering av bebyggelse bör omstuderas så att fornlämningarna kan vara kvar. Eventuell ny bebyggelse bör i volym, struktur och skala förhålla sig till intilliggande villabebyggelse.

Åkeslund

I området direkt söder om tunnelbanan finns en fornlämning i form av en stensträng samt en undersökt och borttagen stensättning.

Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Området vid Brommaplan

Förvaltningen delar inte stadsbyggnadskontorets bedömning "att det kulturhistoriska värdet i miljön närmast trafikplatsen huvudsakligen utgörs av områdets karakteristiska stjärnstruktur snarare än av de enskilda byggnaderna".

Trafikplatsen, som bildar ett karakteristiskt stjärnmönster med cirkulationsplatsen som nod, har höga värden i sig, inte minst stadsbildsmässiga. Detta reducerar dock ej de kulturhistoriska värdena för de grönklassade smalhusen, med verksamhetslokaler i bottenvåningarna, runt Brommaplans trafikplats. Värdena konstitueras av betydande arkitektoniska, miljöskapande och stadsbildsmässiga värden samt deras samhällshistoriska värde såsom ingående viktiga delar av den ursprungliga centrumanläggningen vid Brommaplan. Det gulklassade huset inom fastigheten Silket 2 uppbär samma samhällshistoriska, miljöskapande och stadsbildsmässiga värde som intilliggande

grönklassade fastigheter, men byggnadens ursprungliga karaktär har kommit att delvis förändras genom ändringar. Såväl cirkulationsplatsen som den tidiga centrumbebyggelsen kring den utgör tillsammans den ursprungliga strukturen. Förvaltningen har mycket svårt att se att byggnaderna skulle kunna byggas om eller byggas på utan att det innebär förvanskning av kulturhistoriska värden. Cirkulationsplatsen med kringliggande bebyggelse bedöms vara känslig för förändringar. Förvaltningen ser positivt på att en kulturmiljöutredning för Brommaplan avses tas fram.

Förvaltningen ser positivt på att det före detta posthuset ska bevaras och att hänsyn ska tas till byggnadens kulturhistoriska värden vid utveckling av fastigheten.

Bensinstationen norr om Brommaplansrondellen har en naturlig och strategisk placering vid trafikplatsen där flera stora vägar möts och strålar samman. Stationen började uppföras 1952 efter ritningar av arkitekt Allan Werner. Förvaltningen har svårt att se hur en annan användning och en högre exploatering av fastigheten skulle kunna innebära förbättringar ur stadsbildssynpunkt.

Gång- och cykelbro över Drottningholmsvägen

I närheten av den på kartan (s 35 i Programförslaget) markerade platsen för bro över Drottningholmsvägen finns flera lämningar, bland annat fler stensättningar. Brons exakta placering bör studeras noggrant så att inga intrång sker i fornlämningar.

Slutord

Sammanfattningsvis ser kulturförvaltningen huvudsakligen positivt på programmet under förutsättning att hänsyn tas till befintliga kulturhistoriska värden. Fornlämningarna ger en historisk kontinuitet åt området och bör skyddas. Koloniområdena utgör kulturhistoriskt värdefulla områden som det är viktigt att värna. Bebyggelse inom och alldeles intill dessa bör undvikas. Bebyggelsen runt Brommaplan tillhör platsens ursprungliga struktur och den bör bevaras. Lintaverken utgör ett landmärke och berättar om områdets flygplatshistoria, och anläggningen bör bevaras. Kulturhistoriskt värdefulla byggnader ska förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser i kommande detaljplaner.

Övriga remissinstanser

Stockholm Vatten AB

Inom programområdet finns befintliga ledningar och tunnlar som kan innebära restriktioner alternativt att ombyggnation krävs. Planerad nedläggning av Bromma reningsverk innebär nya

förutsättningar för avloppsförsörjningen inom planområdet Dessa delar måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Vattenförsörjning

Vattenanslutning kan beredas genom planerade vattenledningar i nya gator. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 m vp över stadens nollplan vilket vid normalt anordnande av installation kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställen över nivån + 25 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten.

Spillvatten

Anslutning kan ske till planerade spillvattenledningar i nya gator.

Dagvatten

En dagvattenutredning behöver tas fram som visar på hur dagvattenhanteringen kan lösas för området, på kvartersmark likväl som på allmän mark. Utredningen är påbörjad men ej färdig. Det finns ett PM där de viktigaste punkterna sammanfattas från den pågående utredningen dat 2016-02-08, se bilaga 1.

Dagvattenhanteringen för området behöver utformas med hänsyn till målen i Dagvattenstrategin "Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering", antagen av kommunfullmäktige i mars 2015.

Med en hållbar dagvattenhantering avses i detta fall omhändertagande och fördröjning av dagvatten i helt eller delvis öppna system, i kombination med grönska. En viktig aspekt med denna hantering är att erhålla en fastläggning av föroreningar, vilket avlastar recipienterna Ulvsundasjön och Lillsjön. Målsättningen bör vara att allt dagvatten som avrinner hårdgjorda ytor passerar någon form av LOD innan det leds vidare ut i recipienten. En annan viktig aspekt med LOD är att skapa grönska med alla fördelar det medför i en tät stadsbebyggelse.

Dagvattenhanteringen ska kombineras med en genomtänkt höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller viktig infrastruktur.

I framtaget dagvatten-PM framgår:

- Programområdet består av fem avrinningsområden, i programhandlingen anges både tre och fem. Avrinningen sker mot Lillsjön och Ulvsundasjön, inte Mälaren och Kyrksjölöten som det står i programhandlingen.

- Det är viktigt att höjdsättning av området görs så instängda områden undviks. Läge för redovisad bebyggelse bör justas så de inte planeras i de naturliga ytliga rinnvägarna med tanke på risk för översvämningar vid större regn än ledningsnätet är dimensionerat för.
- Exploateringen innebär en ökning av andelen hårdgjord yta och minskning av andel naturmark. Den ökade avrinningen kommer innebära behov av fördröjning av dagvatten inom programområdet Framför allt för avrinningen norrut. Här är det viktigt att ytor för fördröjning planeras in i planarbetet.
- Exploateringen innebär generellt ökade föroreningar och åtgärder för rening måste studeras vidare.
- I PM:et finns tre platser utpekade som lämpliga för dagvattenanläggningar (fördröjning och/eller rening). Det är viktigt att dessa beaktas i det fortsatta planarbetet

Stockholm Vatten Avfall AB

Enligt stadens Avfallsplan samt riktlinjer för nybyggnationer ska system för avfallshantering utredas i tidigt skede av planprocessen. Detta bör ske utifrån ett områdesperspektiv och inte lämnas över som ett enskilt fastighetsägaransvar. Stockholm Vatten Avfall anser därför att exploateringskontoret bör ta en aktiv ställning gällande systemval för avfallshanteringen redan i markanvisningsprocessen.

För att kunna tillgodose en väl fungerande avfallshantering ska maskinella system för området utredas i första hand. Det gäller såväl för bostäder och verksamheter. Stockholm Vatten Avfall anser att möjligheten för en stationär sopsugsanläggning bör utredas – då det ger ett flertal positiva effekter. Framförallt handlar det om ökad trafiksäkerhet då färre tunga avfallsfordon behöver åka in i området för att hämta avfall. Med en stationär sopsugsanläggning kan ett flertal fraktioner samlas in samtidigt som anspråket på utrymme vid och inom fastigheterna minskar. Soprum för de fraktioner som inte kan hanteras maskinellt ska finnas både för boende och verksamma i fastigheterna. För en fungerande drift rekommenderas att skilda soprum.

Då området för programmet är stort och av olika karaktär behöver systemen anpassas därefter, - kanske kan gemensamhetslösningar med bottentömmande behållare vara lämpligt vid en mindre förtätning.

Grunden att det ska finnas möjligheter för boende att göra sig av med både hushållsavfall, matavfall, grovavfall, gärna även förpackningar och tidningar. Staden har högt ställda mål gällande insamling av matavfall, 70 % till år 2020, vilket innebär att stadens egna verksamheter såsom förskolor och liknande är med i det

arbetet. Vid fortsatt planering bör matavfallsinsamling därför prioriteras.

Oavsett systemval för hämtning av avfall ska detta kunna ske på ett trafiksäkert sätt. Angöring och tömning ska kunna ske utan backrörelser. Vändplaner ska dimensioneras därefter. I detaljplaneskedet ska de huvudsakliga riktlinjerna för avfallshantering redovisas. Det gäller såväl insamlingssystem som avlämningspunkter och angöring för avfallsfordon samt tillgänglighet för de boende.

All avfallshantering vid ny- och ombyggnad ska ske i enlighet med staden riktlinjer ”Projektera och bygg för god avfallshantering”

Stockholm Vatten Avfall AB, enheten ÅVC och farligt avfall Bromma återvinningscentral ligger i direkt anslutning till programområdet med tillfartsväg genom programområdet. Upptagningsområdet för anläggningen är Bromma och större delar av västra Stockholm samt delar av innerstaden. Anläggningen är en av Sveriges mest besökta återvinningscentraler.

Programmet bedöms påverka drift av befintlig verksamhet och bidra till behov av förändringar enligt nedan:

Buller

För att bullernormer ska kunna uppfyllas när bostäder och kontor byggs närmare kommer anläggningen behöva anpassas. SV AAB planerar vidta åtgärder för att minska bullerspridning samt minska insyn. SV AAB vill framhålla att det är önskvärt att dessa åtgärder önskvärt att så sker i samråd med SBK samt Exploateringskontoret. Detta så att en effektiv lösning som harmoniserar med gestaltningen inom området kan tas fram.

Trafik

Återvinningscentralerna är en av de viktigaste mottagningspunkterna för hushållens farliga avfall. För att kunna fortsätta erbjuda denna tjänst är det av vikt att Linta Gårdsväg även i framtiden är godkänd för transporter av farligt gods samt transporter med 24m ekipage och minst klassas i belastningsklass 2.

Vid eventuella förändringar av Linta Gårdsväg är det viktigt att anslutning av gång och cykelväg till återvinningscentralen säkras och om möjligt förbättras.

Anläggningen

Programmet för centrala Bromma betyder tillkommande bostäder i närområdet. Detta tillsammans med en generell förtätning i

anläggningens hela upptagningsområde gör att SV AAB ser ett behov av att öka kapaciteten för anläggningen inom snar framtid.

SV AAB har även i uppdrag att i enlighet med stadens miljöprogram verka för ökat nyttiggörande av avfall. Vilket delvis sker genom att förbättra förutsättningarna för insamling av material till återanvändning.

Sammantaget gör detta att Bromma A VC kan komma att behöva byggas ut. SV AAB framhåller därför att det vore önskvärt att program och planer medger att anläggningen kan utökas in i programområdet

Ellevio (fd Fortum Distribution AB)

Regionnät

Ellevio AB regionnät har ett flertal driftsatta kabelförband inom programområdet. Bland annat har Ellevio ett 11 O kV-kabelförband samt urdrifttagna 11 O k V oljekablar längs

Drottningholmsvägen/Spångavägen. Ellevio har planerat nya kabelförläggningar i området. Kablarna ska beaktas i samband med exploateringen.

Ellevio AB har även en 220 kV luftledning inom planområdet i konflikt med programförslaget Ellevio har planerat att ersätta luftledningen mot kabel och förläggningen kommer att komma i konflikt med planområdet

Ellevios anläggningar kan påverkas genom exempelvis sprängning, borrning, vibrationer och sättningar. Ellevio AB utgår från att denna typ av påverkan inte kommer att ske. Kontakta oss snarast för samråd. Kontaktperson regionnät Isbi Felix, 08-671 75 67

Lokalnät

För lokalnätets eldistribution innebär programmet en utökning och förstärkning av det lokala elnätet i och kring de planerade områdena. Kompletterande matningar från regionnätet och ett antal nya nätstationer kommer behöva etableras. Vi vill bli kontaktade i god tid inför och vid startade detaljplaner för säkerställande av E-områden för nätstationer samt u-områden för ledningar. I de fall inhysning av nätstation är aktuellt är det viktigt att vi på ett tidigt stadium har kontakt med byggherrens arkitekter. Kontakta oss i god tid inför ledningssamordning. Kontaktperson lokalnät Eyob Yehdego, 08-671 72 58

AB Fortum Värme

Fjärrvärme/Fjärrkyla

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, PoD/Nät Anläggning får till remissens besvarande anföra följande: Inom planområdet finns befintliga fjärrvärmeledningar. För att kunna planera nya och ledningsomläggningar samt säkra befintlig drift med så få driftstörningar som möjligt är det bra med tidig information och samrådsmöte. Åtgärder i Fortum Värme Distributions anläggningar utförs av Fortum Värme och bekostas av byggherre enligt gällande avtal, viktigt att vi tecknar genomförandeavtal snarast möjligt.

I övrigt planerar Fortum Värme byggnation av en fjärrvärmeledning utmed Bromma flygplats längs Linta Gårdsväg enligt pågående ärende med Stockholm stad. I området kring korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg finns behov av en pumpstation som försörjer en ny ledning längs Kvarnbacksvägen. Behov för genomförande och placering av ledning och pumpstation samordnas med Fortum och bör integreras som en del av kommande stadsutveckling i området. Fortum Värme är positiva till fortsatt samarbete med staden i syfte att hitta en lokalisering av fjärrvärmeledning och pumpstation. Den tänkta ledningen syftar till att koppla samman Fortum Värmes nordvästra fjärrvärmesystem med det centrala systemet och är därmed av strategisk betydelse för utvecklingen av fjärrvärmesystemen i Stockholm. Kontaktperson är Christian O Jensen, tel. 0727 44 81 32.

Stockholm Gas

Gasnätet finns utbyggt inom nuvarande bebyggelse. Möjlighet finns att ansluta till gasnätet för restauranger samt hushållsspisar om avtal tecknas. I den mån befintliga ledningar behöver läggas om för eventuell förtätning får hanteras i ett senare skede. Kontaktperson för Stockholm gas är Markku Haaparanta, tel. 08 671 78 76.

TeliaSonera Skanova Access AB

Skanova är den ledande leverantören av nätkapacitet till teleoperatörer för dagens och framtidens slutkundstjänster i Sverige. Skanovas målbild är en effektiv telekommarknad, präglad av öppenhet, konkurrens och minsta möjliga detaljreglering. Vi vill att så många som möjligt ska få ta del av de möjligheter- i form av tjänster- som en modern infrastruktur ger. En sådan marknad gynnar alla parter- grossister, operatörer och slutkunder.

Stockholms stad tillhör en av de kommuner i landet som Skanova ser som intressant att prioritera vid en satsning med fiberinfrastruktur, som möjliggör bredband till medborgare och näringsliv.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet, det vill säga när detaljplanarbete påbörjas, för att få med befintliga ledningar i planeringsunderlaget På så sätt kan oförutsedda hinder i planeringen som berör Skanovas nät undvikas för att få en smidigare och snabbare plan process.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på planeringsunderlaget Kontakta
<https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Daniel Lexelius Skanovas
Nätförvaltning för det aktuella området på tfn (vxl): 08-604 04 90.

Naturskyddsföreningen

Sammanfattning:

- Kommunen bör arbeta med fördjupade översiktsplaner istället för med program
- Det saknas en ekosystemtjänstanalys
- Mycket negativ påverkan på oersättlig stockholmsnatur sker vilket är allvarligt
- Ta med reningsverket och marken närmast centrum i programmet
- Bromma flygplats stoppkloss för bostadsutveckling i Stockholm vilket är mycket problematiskt och det påverkar även detta programområde
- Marken blir svårutnyttjad i norra Riksby
- Speciella förutsättningar tas inte tillvara

Viktiga delar av översiktsplanen talar emot programförslaget. I enlighet med Promenadstaden, sidan 19, ska den "ekologiska infrastrukturens kvaliteter och samband, i form av kärnområde n, spridningszoner och buffertzoner värnas och utvecklas så att stockholmarnas behov av en upplevelserik rekreation inte äventyras eller att omistliga ekologiska värden går förlorade." I programmet som påverkas ett kärnområde negativt och en hel skog med livsmiljö för skyddsvärda arter försvinner. Dessutom finns definitivt skog med speciella särdrag i programmet som kommer gå förlorad, vilket gör att omistliga ekologiska värden kommer att gå förlorade.

Val av planeringsinstrument- Fördjupad översiktsplan bättre än program

Stockholms stad väljer att arbeta med program som planeringsinstrument innan detaljplanarbetet startas. Vi skulle hellre se att man istället valde att arbeta med fördjupade översiktsplaner (FÖP). Vi menar att det vore ett bättre sätt att hantera de mycket komplexa frågorna som måste hanteras när Stockholm förtätas. En FÖP ställer andra krav på samråd med

kommunmedborgarna då den, precis som en översiktsplan, ska sändas både på samråd och sedan utställning. En FÖP ska också miljöbedömas precis som en översiktsplan, alltså måste en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. Miljökonsekvenserna behandlas visserligen i de program som tas fram men inte på samma sätt som om en MKB enligt miljöbalkens krav hade upprättats. Vi ser flera fördelar med FÖP som planeringsinstrument istället för planprogram. I synnerhet som översiktsplanen är otydlig och svårtolkad.

Behov finns av ekosystemanalys

Föreningarna menar att alla planer och planprogram borde föregås av ekosystemtjänstanalyser där man studerar förutsättningarna för eventuell förtätning och annan utveckling innan man börjar planera. I detta ingår att kartlägga vilka ekosystemtjänster som finns inom området så att planeringen sedan kan utgå från dessa. Detta för att inte viktiga ekosystemtjänster som reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning, rening av luften m.m. ska byggas bort. Med ekosystemtjänstanalyser kan planeringen istället bidra med att förstärka ekosystemtjänsterna. Ett första steg i en kartläggning av vilka ekosystemtjänster som finns i området är att göra en totalsummering över hur många träd som ska fällas och utifrån detta med hjälp av senaste forskningsrönen beräkna vilka ekosystemtjänster dessa träd och marken under dem utför, mark motsvarande ungefär trädet krona. Ekosystemtjänster som rening av luft, infiltration av regnvatten, bibehållande av grundvattennivå, bullerdämpning (där så är aktuellt) och upptag av koldioxid kan bl.a. undersökas här. Föreningarna rekommenderar Stockholms stad att ta kontakt med Albaeco respektive Stockholms Resilience Center för att få fram data om vad träden och grönstrukturen sammantaget betyder i termer av ekosystemtjänster. För att ekosystemtjänstanalyser ska bli heltäckande behöver mer än bara trädens ekosystemtjänster redovisas varför föreningarna vill att Stockholms stad redovisar mer än just träden och deras ekosystemtjänster inom programområdet.

Behovsbedömning

Programmet bedöms av stadsbyggnadskontoret inte utgöra en betydande miljöpåverkan och att en miljöbedömning därmed inte behöver göras. Vi delar inte den uppfattningen. Programmet innebär exploatering av naturområden med mycket höga naturvärden. Detta påverkar inte bara livsvillkoren för djur- och växter utan också ekosystemtjänster som är viktiga i staden som luftrening, utjämning av vattenflöden, temperaturutjämning m.m.

I Stockholms miljöprogram 2012-2015 finns ett mål (Kap 4.1) som lyder: Mark- och vattenområden som har särskild betydelse för den biologiska mångfalden ska stärkas och utvecklas. Alla grönområden i programområdet är definierade som ekologiskt särskilt betydelsefulla områden som enligt miljöprogrammet egentligen inte ska exploateras. Bara det borde göra att programmet anses ha en betydande miljöpåverkan.

Förutom ekologiskt särskilt betydelsefulla områden kan följande skäl nämnas som gör att programmet innebär en betydande miljöpåverkan:

- exploatering föreslås i riksintresse för naturvården (nationell skyddsstatus)
- exploatering föreslås i ett naturreservat (med förbehållet att kraftledningen tas bort)
- exploatering föreslås i värdefulla kulturmiljöer med fornlämningar
- exploatering föreslås nära ett Natura2000-område
- exploatering föreslås intill en stor flygplats med mycket buller

I bilaga II till EG:s direktiv om Miljöbedömningar av vissa planer och program 2001/42 EG uppräknas kriterier för att avgöra om påverkan kan antas vara betydande. Dessa kriterier finns även i bilaga 4 till MKB-förordningen. Det framgår tydligt att man ska bedöma planens ackumulerande effekt (eller totaleffekt som det står i MKB-förordningen). Detta betyder bl.a. att man inte bara ska bedöma den just nu aktuella planen utan att man ska se den i ett sammanhang med genomförda och kommande detaljplaner i samma område. Detta görs så gott som aldrig i detaljplaneskedet så det är nu i programskedet som det finns en möjlighet att göra en helhetsbedömning av miljöeffekterna. Påverkans storlek och fysiska omfattning ska också vägas in. I Bilaga II till EG-direktivet nämns också geografiskt område och antalet personer som kan antas komma att beröras. Ett mycket stort antal människor berörs av programmet och det är en mycket omfattande exploatering av naturmark som föreslås. Närheten till Bromma flygplats medför risker för människors hälsa. Avvecklingen av verksamheter och arbete i eventuellt förorenad mark innebär risker för miljön. En påtaglig skada kommer ske på kulturarv då exploatering föreslås i ett område men många fornlämningar. Skogsmiljöer med speciella särdrag i naturen (stor förekomst av block/flyttblock) kommer helt respektive delvis försvinna om programmet genomförs. Ett område med nationell skyddsstatus (riskintresse för naturvården) påverkas negativt av exploatering om programmet genomförs. Enligt föreningens uppfattning är det otvetydigt så att en samlad miljökonsekvensbeskrivning för hela programmet bör göras.

Mycket negativ påverkan på oersättlig Stockholmsnatur

En stor brist i programmet är att ingen naturvärdesinventering har gjorts. Detta trots att alla natur i programområdet av Stockholms stad själva har definierats som "ekologiskt särskilt betydelsefull." Se bilaga 1 och 2. Vi anser det vara anmärkningsvärt att Stockholms stad kan ta fram ett program där sammanlagt mer än 20 hektar naturmark tas i anspråk utan att göra en ordentlig naturinventering. Man kan jämföra med programmet för Bagarmossen – Skarpnäck där naturinventeringar gjordes inför programarbetet och all naturmark i området naturvärdesklassades enligt den nya SIS-standarderna för naturvärdesinventeringar. Liknande inventeringar borde ha gjorts inför detta program.

Skogsområdet vid Riksby klack har enligt vår bedömning höga naturvärden där stora delar av skogen håller nyckelbiotopklass. Den blockiga terrängen tillsammans med den stora mängd gamla träd samt både stående och liggande döda träd ger en stor mängd olika strukturer och element som är viktiga för den biologiska mångfalden. På många av granarna finns spår av skalbaggen granbarkgnagare som är en s.k. signalart som indikerar höga naturvärden. Det är en gammelskogsart som behöver gammal granskog för sin överlevnad. Även den rödlistade taltickan har flera förekomster i skogen. Den behöver tallar som är 100-150 år gamla och är också en bra indikator på skog med höga naturvärden. Fördjupade inventeringar skulle troligen ge fynd av ytterligare naturvärdesarter. Flera av de döende träden visar på hackmärken efter vad som troligen är spillkråka och kungsfågel förekommer i skogen. Båda dessa fåglar är numera rödlistade. Skogsområdet är utpekade som ett "potentiellt reproduktionsområde" för tofsmes i rapporte "Landskapsekologisk analys i Stockholms stad, Habitatnätverk för eklevande arter och barrskogsarter, Miljöförvaltningen, Stockholms stad 2007" Vi finner det märkligt att habitatnätverk för barrskogsarter inte studerats inför programarbetet när det finns barrskogsområden med höga naturvärden i programområdet.

Programmet föreslår bostäder i skogen nedanför Broderivägen, men även i denna skog finns höga naturvärden och ovanligt blockrik mark har föreningen kunnat konstatera efter fältbesök. Skogen är en blandskog där vissa delar är mer av ek- hassellund. En del ekar är riktigt grova och marken ser ut att kunna ha en rik flora. Kartan över Stockholms grönsstruktur (Stadsbyggnadskontoret 2000) visar att stora delar av denna skog är klassad som naturvärdesobjekt. Av kartan framgår att naturvärdesobjekt har "speciella bevarandevärden". Skogen ligger mestadels i en bergsbrant ner mot

Åkeshovsvägen. Således bör skogen lämnas som en refug för flora och fauna och branten utgör en landform i landskapet. Den obebyggda mark som återstår längs med gatan på Knypplerskevägen utgörs av en fin bergsbrant med bland annat ek och hassel. Även här återfinns höga naturvärden och förutsättningarna är speciella med en solexponerad sydbrant.

Speciella förutsättningar tas inte tillvara

Föreningen anser att föreslagna exploateringar i programmet många gånger inte tar hänsyn till speciella förutsättningar eller kvaliteter. Inom programområdet finns mycket säregen skog som är geologiskt intressant men allt för lite hänsyn tas till detta. Det framgår att byggnation sker med utgångspunkt i naturlandskapets kvaliteter respektive att hus ska byggas med respekt för naturlandskapets kvaliteter. Föreningen anser att delar av programmet tar väldigt lite hänsyn till naturlandskapets kvaliteter men detta framkommer inte tydligt vilket är en klar brist.

Ta med reningsverket och marken närmast centrum i programmet. Föreningen ser egentligen ingen direkt anledning att utelämnat det som nu "utredningsområde" i programmet. Stadsbyggnadskontoret kunde tagit med reningsverket och visat på idéer om hur detta område kunde utvecklas om reningsverket avvecklas om några år. Tomten för reningsverket ligger mycket strategiskt nära Brommaplan och marken här skulle kunna omvandlas till bostäder sannolikt. Trafikaparaten och husen kring Brommaplans mitt är utlyfta ut programmet vilket blir något märkligt när programmet borde hålla sig mycket kring kollektivtrafikknutpunkten med T-bana och buss.

Bromma flygplats stoppkloss för bostadsutveckling i Stockholm. Föreningen anser att det är fullkomligt ohållbart att ha ett flygplatsreservat i Stockholms stad som är nästan lika stort som Södermalm. Översiktsplan 1999 (ÖP99) stödde en avveckling av Bromma flygplats vilken var helt rätt ur både ett ekologisk, socialt perspektiv och ekonomiskt perspektiv. Bromma flygplats är stadens största kvarvarande byggreserv för bostäder och denna byggreserv måste utnyttjas snarast. Tyvärr finns krafter som inte vill riva upp avtalet och som då prioriterar invanda resemönster till Brommaflyget framför för 30 000-35 000 bostäder i ett centralt läge i Stockholm. Arlanda kan sannolikt svälja det inrikesflyg som går på Bromma och skillnaden i restid mellan Arlanda och Bromma är försumbar sedan Arlanda Express kommit. Vid rusning kan det vara kö ut till Bromma dessutom vilket fördröjer alla resor till och från denna flygplats.

Programmet bör ännu tydligare tagit upp alla negativa effekter som Bromma flygplats ger upphov till. Bromma flygplats motverkar miljömålen God bebyggd miljö och Ren luft i Stockholm, vilket är allvarligt. Risken för att en tunnelbana spårar ur utreds regelbundet i Stockholm vid byggnation intill tunnelbanespår. Utan att vi har expertkunskap på området så verkar sannolikheten vara klart högre för att ett flygplan kraschar på väg till eller från Bromma än att en tunnelbana spårar ur. Således är säkerheten ytterligare ett starkt skäl till att lägga ner Bromma flygplats.

Mark svårutnyttjad i norra Riksby

Föreningen bedömer att det är möjligt att bebygga del plattare delarna av norra Riksby, i synnerhet golfbanan. Däremot anser vi att denna del av Bromma i första hand bör bebyggas i samband med en nedläggning av Bromma flygplats. Föreningen ser svårigheter med att få till en funktionell trafiklösning till norra Riksby som inte går fram hårt i koloniområdet eller igenom skogen. Kollektivtrafik bör ansluta till norra Riksby vid en byggnation av bostäder och då måste vägnätet ha en viss bredd och bärkraft.

Föreningarna vill poängtera att bilägare i ett eventuellt kommande bostadsområde i norra Riksby inte självklart bör få ha bil i sin kvarter. Genom att låta bilarna få stå närmare Brommaplan kan området präglas av gång och cykel. På så sätt undviks breddning av vägar bland kolonilotterna till största del.

Spridningskorridorer

I programmet finns en tanke om att spara en spridningskorridor från naturområdet runt Lillsjön och vidare västerut mot Riksby friområde. I realiteten blir det allt för trångt för arter att sprida sig igenom de flaskhalsar som skapas genom programmets bebyggelseförslag. En av flaskhalsarna återfinns vid Kvarnbacksvägen där flera huskroppar föreslås. Flaskhalsen utgörs av ett allt för snålt tilltaget stycke naturmark som syftar till att vara ett genomsläpp mellan husen. Det är bra att koloniområdet lämnas oexploaterat men för att spridningskorridoren ska fungera för flera olika arter så måste kommunen underlätta spridningen genom att inte bygga hus för tätt där arterna är tänkt att sprida sig.

Om förslaget att upphäva Kyrksjöns naturreservat

I programmet så föreslås en prövning om att upphäva en del av Kyrksjöns naturreservat om kraftledningen grävs ner. Föreningen avvisar detta förslag då länsstyrelsen i Stockholm kring år 2010 underkände förslaget från M, Kd och L att bygga bostäder på gräsmarker i Judarnskogens naturreservat. Vår bedömning är att det är helt osannolikt att länsstyrelsen i Stockholm skulle godkänna att

en del av Kyrksjöns naturreservat upphävs. Det är också onödigt att ge sig in i en lång process med osäker utgång för att bygga ett fåtal bostäder, det skulle bara ta onödiga resurser i anspråk som istället kunde läggas på att få fram bostäder i mer lämpliga områden. Här kan också läggas till att det finns potential att öka naturvärdena på platsen där kommunen nu föreslagit bostäder i Kyrksjöns naturreservat.

Vi ifrågasätter också den bedömning som görs i programmet att bebyggelsen skulle ha marginell påverkan på naturvärdena. Hur har staden kommit fram till denna slutsats? Så vitt vi kan se har ingen inventering av området gjorts. Ändå dras slutsatsen att det inte finns naturvärden på platsen. Bara för att det är en kraftledningsgata kan man inte utgå ifrån att naturvärdena är låga. I själva verket kan kraftledningsgator ofta vara viktiga för den biologiska mångfalden.

Kulturhistoriska miljöer behöver kartläggas

Föreningen anser att fornlämningarna inom programmet måste fångas upp mer än hittills. Se bilaga 3, karta från Fornsök.

Solna stad

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar att som eget yttrande översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Stadsledningsförvaltningen konstaterar att Stockholm stads programförslag för centrala Bromma mm, berör Solna främst genom att föreslagen ny bebyggelse kommer att genererar nya trafikströmmar och nya trafikmängder genom Solna, genom kopplingen till Huvudstabron. I programförslaget anges befintliga bussförbindelser, nya bussförbindelser och framförallt en ökad biltrafik och ökning av nyttotrafik. Det kommer, med nuvarande trafiklösningar, innebära en alltför stor belastning på Frösundaleden. Redan idag är Frösundaleden mycket hårt trafikbelastad, med betydande effekter på framkomligheten. Det kommer inte vara hållbart med ytterligare belastning. Redan en mindre ökning av trafiken kommer att påverka framkomligheten, med uppenbara risker för stillastående trafik på hela Frösundaleden. Det är troligt att Solna i så fall måste vidta åtgärder för att minska inflödet av trafik och även att motverka ytterligare smittrafik genom Huvudsta. Förutsättningarna för att tillskapa bra kollektivtrafiklösningar för buss torde vara minimala.

Trafikverket genomför för närvarande en förstudie för en Huvudstaled i tunnel. Den skulle avlasta såväl Huvudsta som Frösundaleden och därmed möjliggöra en ökad trafikmängd även från Stockholmssidan. Solna stad ser som en förutsättning för ett

genomförande av programförslaget att Stockholm stad medverkar till att få en Huvudstaled i tunnel till stånd.

Förvaltningens synpunkter

Stadsledningsförvaltningen får inledningsvis konstatera att det finns ett stort behov av nya bostäder i Stockholmsregionen. Därför är det givetvis positivt att Stockholm stad planerar såväl nya stadsdelar som förtätning av befintlig bebyggelse.

Vi kan konstatera att ny bebyggelse också genererar nya trafikströmmar och nya trafikmängder. I programförslaget anges befintliga bussförbindelser, nya bussförbindelser och framförallt en ökad biltrafik och ökning av nyttotrafik.

Till del planeras trafiken ansluta till Huvudstabron och således därefter genom Solna. Det kommer, med nuvarande trafiklösningar, innebära en alltför stor belastning på Frösundaleden. Redan idag är Frösundaleden mycket hårt trafikbelastad, med betydande effekter på framkomligheten. Det kommer inte vara hållbart med ytterligare belastning. Redan en mindre ökning av trafiken kommer att påverka framkomligheten, med uppenbara risker för stillastående trafik på hela Frösundaleden. Det är troligt att Solna i så fall måste vidta åtgärder för att minska inflödet av trafik och även att motverka ytterligare smittrafik genom Huvudsta. Förutsättningarna för att tillskapa bra kollektivtrafiklösningar för buss torde vara minimala.

Trafikverket genomför för närvarande en förstudie för en Huvudstaled i tunnel. Den skulle avlasta såväl Huvudsta som Frösundaleden och därmed möjliggöra en ökad trafikmängd även från Stockholmssidan. Solna stad ser som en förutsättning för ett genomförande av programförslaget att Stockholm stad medverkar till att få en Huvudstaled i tunnel till stånd.

Swedavia AB

Yttrande 1:

Bromma Stockholm Airport har av Stockholms stadsbyggnadskontor blivit uppmärksammat på det pågående planärendet på samråd av Brommaplan med omgivning vill därför anföra följande.

Bromma Stockholm Airport är av riksintresse för luftfarten. Boverket beslutade 1999-07-05 (*Dnr B411-670/98*) att funktionen flygplats utgör riksintresse vilket innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som skall skyddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer.

Länsstyrelsen har tillsynsansvaret över den kommunala planeringen och kan överpröva en plan om den innebär att en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller till behovet av skydd mot olyckshändelser.

Flygsäkerhet

Inom luftfarten är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal till hinder, från det att flygplanet lättar till det att det tar mark - såväl i vackelt väder dagtid som i uruselt väder under mörker. Detta garanteras genom ett noggrant utarbetat regelverk som i sin tur utmynnar i bestämda flygvägar/områden som piloten med stor precision måste följa. En vanlig marginal till hinder är 300 meter, vilket är ganska lite i flygsammanhang, då denna höjd endast tar ca 30 sekunder att sjunka för ett vanligt trafikflygplan.

Flygplatsen har en skyldighet att säkerställa att byggnader och andra föremål inte genomtränger våra hinderbegränsande ytor, som enligt internationella regelverk fastslagits för att bidra till en hög flygsäkerhet i anslutning till flygoperationer.

Buller

Ett arbete med att precisera flygplatsens riksintresse och bullerinfluensområde pågår tillsammans med Trafikverket, Länsstyrelsen och Stockholm stad. Det aktuella området kan komma att beröras av flygplatsens kommande influensområde för buller.

I vår utredning bedömer vi förutom hinderbegränsningar och buller, även konsekvenser för eventuell regularitetspåverkan, tillgänglighet, VFR-flygvägar (*visuell flygning*) samt framtida utvecklingsplaner etc.

Beslut

Flygplatsen har i egenskap av sakägare och utpekat riksintresse granskat underlaget och i samråd med Transpottstyrelsen meddelar vi härmed, att totalhöjder överstigande +59,4 m ö h (RH70) inom planområdet inte kommer att tillstyrkas.

Flygplatsen vill även ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hinderfrihetskraven vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området. Detta innebär att flygplatsen inte kommer att ge sitt godkännande till att t.ex. byggkranar tränger igenom flygplatsens hinderbegränsande ytor.

Ansökan om undantag för byggkranar under byggnation

Byggherren eller av denne anlitad entreprenör, kan göra en särskild ansökan om tillfälligt undantag för genomträngning av hinderyta under byggtiden. Ansökan skall göras till flygplatsen i god tid innan produktionsstart. En ansökan skall omfatta redogörelse för alla metodval för begränsning av genomträngning av hinderyta. Flygplatsen kompletterat därefter ansökan på sökandes bekostnad med en riskanalys, där flygplatsen gör en bedömning ur ett flygsäkerhetsperspektiv och därefter meddelar beslut om undantag. Flygplatsen är dock ytterst restriktiv till att ge medgivande om undantag i dessa fall.

Yttrande 2

Swedavia AB (Swedavia) äger och driver Bromma Stockholm Airport och önskar yttra sig i det pågående samrådet över förslaget för program för centrala Bromma. Detta yttrande kompletterar Swedavias tidigare inlämnade yttrande daterat 2016-02-25.

Swedavias flygplats Bromma Stockholm Airport är utpekad av Trafikverket som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Det är funktionen flygplats som utgör riksintresse, vilket innebär att flygplatsområdet ska skyddas liksom de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer.

Programförslaget innebär en mindre justering av flygplatsens arrendeområde. Swedavia vill påpeka att det är av största vikt att dessa justeringar utreds i samråd med Swedavia vid framtida arbete.

Buller

Det planerade programområdet, kallat Program för centrala Bromma, tangerar influensområdet för flygbuller FBN 55 dB(A) som ingår i riksintressepreciseringen för Bromma Stockholm Airport. Swedavia har inget att erinra mot byggnationerna i sig, men vill poängtera att det är viktigt att bullerberäkningar med avseende på flygbuller genomförs och redovisas för området i enlighet med 4 kap. 33 a § plan- och bygglagen (2010:900). Det är viktigt att man i detaljplanen anger beräknade flygbullernivåer för såväl nuläge som för framtida trafikutveckling. Man bör också ta hänsyn till den kumulativa effekten av buller från samtliga transportslag (väg, tåg och flyg). Byggnaderna ska utformas och isoleras för att ge en god bullerisoleringsstandard så långt det är möjligt.

Programområdet har i dagsläget markbullernivåer från Bromma Stockholm Airport på mellan 45-55 dB utomhus räknat som ekvivalent ljudnivå, därför bör även markbullerberäkningar

genomföras och redovisas enligt ovan. Flygplatsen arbetar för att minska markbullernivåerna och hoppas därigenom att ljudnivåerna i det aktuella området kan minska. Det är dock oklart när ljudnivåerna kan bli lägre och hur stor minskningen kan bli. Det finns också en risk för att ljudnivåerna i området även framöver kan vara på ungefär samma nivå som idag.

Markföroreningar

I programområdets nordvästra del (främst non om befintlig trafikövningsbana) fanns tidigare en brandövningsplats som nyttjades av Luftfartsverkets brandskola fram till 1995. Området där den gamla brandövningsplatsen legat, har efter sanering och bortförel av förorenade massor till SÖRAB 1996, blivit utfyllt med fyllnadsmassor och nyttjas idag av Bromma golf. Sanering av förorenade massor rörde främst oljeföroreningar, men även fluorider analyserades.

Den gamla brandövningsplatsen har i tidigare översiktliga markundersökningar sedan 2012 identifierat jord- och framförallt grundvattenprover som en källa till spridning av PFAS på flygplatsen.

Ytterligare geotekniska undersökningar har genomförts under 2015 som visar på att det under den gamla brandövningsplatsen finns grundvattenförorenade jordlager såsom fyllning och friktionsmaterial. Ytterligare fynd är att befintliga fyllnadsmassor på undersökt område har blivit omstrukturerade när den gamla brandövningsplatsen blev till golfbana.

Jordprover på brandövningsplatsen uppvisade förhöjda halter av PFOS, likt uppmätta halter i jord vid den nuvarande brandövningsplatsen. Grundvattenprover påvisade återigen uppmätta förhöjda halter av PFAS-ämnen i grundvattenrör från 2013 samt nyinstallerade rör från 2015.

Geohydrologisk modellering har beräknat volymen för avgränsat underliggande grundvattenmagasin till cirka 7000 m³.

Luftfartsverket

LFV vill som sakägare av CNS-utrustning avge följande yttrande:

Hela planområdet ligger inom skyddsområdet för LFVs radarstation i Bällsta. Inom detta område råder begränsningar i byggnadshöjd enligt ICAO DOC 015. Observera att högsta tillåtna höjd på byggnader enligt ICAO DOC 015 kan vara lägre än de höjder som Bromma flygplats tillåter. Varje byggnadsobjekt överstigande 20 m i höjd skall remitteras till LFV innan det uppförs.

Bällsta radar betjänar riksintressen för civil och militär luftfart mm

Radarn är av största betydelse för att separera och kontrollera flygtrafiken i området Södermanland och Uppland-Västmanland. I området finns tre flygplatser av riksintresse. Störst är Arlanda med 23 miljoner årspassagerare, vidare ligger Bromma i omedelbar närhet och i området ligger även Uppsala/Ärna flygplats av riksintresse samt Västerås flygplats. Radarn betjänar även all militär flygtrafik i området. Slutligen finns en stor mängd överflygande trafik, s.k. en route trafik. Flygtrafiken i området omfattar totalt cirka 1500 rörelser per dygn.

Radarn är ett mycket viktigt redskap för flygtrafiktjänsten att alltid på ett säkert sätt kunna separera flygplanen från varandra. Om man uppför byggnader över de gränser som finns i ICAO:s regelverk finns det stor risk för att radarsignalen uteblir, d.v.s. man ser inte flygplan som närmar sig varandra, eller att signalen störs t.ex. genom reflektion från byggnader som ger skenbilder av flygplan med intrycket att flygplanen finns på en annan plats än den verkliga. I båda fallen föreligger risk för att kollisioner kan inträffa. Det innebär en oacceptabel risk vilket kan leda till restriktioner i flygtrafiken.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och radar (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”.

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

TeliaSonera Sverige Net Fastigheter AB/TeliaSonera Sverige AB
Det finns både tunnlar och bergrum i det område som ska exploateras och ansvariga för dessa har varit i kontakt med ansvarig konsult/projektör. Jag vill dock påtala att det är viktigt att tunnlar och bergrum måste beaktas och tas hänsyn till i projekteringen.

Bromma Hembygdsförening

Flera av de föreslagna förtätningarna har brister i fråga om hänsyn till områdenas kulturhistoriskt värdefulla smalkuskaraktär och naturvärden. Man har i flera fall inte heller utgått från lokala kvaliteter eller beaktat dessa.

På flera platser har bostadskvarter ritats in i fornminnesområden (se bif. PM betr. fornminnen). En arkeologisk utredning för programområdet sägs pågå. Det hade varit fördelaktigt med en tydligare anpassning av bebyggelsestrukturen till fornminnen redan i detta programskede. Bebyggelsen inkräktar även på riksintresseområdena för Kyrksjölöten och Kortenslund.

Ny stadsdel i Norra Riksby (sid 12, 19-29)

Programmet är ännu alltför översiktligt för att närmare gå att uttala sig om. Före framtagande av detaljplaner behöver det göras mer konkreta program för flera av delområdena. I dessa behöver bebyggelsens gestaltning redovisas samt anpassningen till natur- och kulturhistoriska värden. Programmen (eller ev. Start-PM) för dessa delområden måste gå ut på samråd. Flera fornminnesområden och fornlämningar är påverkade av bostadskvarter i detta område. Det måste även utredas i vilken mån bebyggelsen kan få inkräkta på Kortenslunds riksintresseområde.

Huvudstråket till Norra Riksby går rätt uppför berget till "Riksby klack". Hur kommunikationen skall fungera i denna extremt branta backe är inte närmare angivet. Man skriver att det ev. kan bli allmän hissförbindelse! Övrig trafik är ej omnämnd. Vi anser att denna problematik borde varit tydligare utredd redan i detta programskede. Uppe på berget (Riksby skansar) finns flera stensättningar, stensamlingar och storblock vilka bör bevaras. Själva toppen är en vacker utsiktsplats mot Brommaplan som också rimligen måste bevaras.

Spångavägen:

Den nya bebyggelsen kommer att inkräkta på Kyrksjölöten/Kortenslunds naturreservat och riksintresseområde och

det måste utredas i vilken omfattning bebyggelse här är godtagbar. Byggnadernas storlek och karaktär behöver också studeras noga för de inte skall göra ett alltför dominerande intryck i sammanhanget.

Hörnet Drottningholmsvägen/ Riksbyvägen:

Platsen utgörs av en skogbeväxt bergkulle med flera fornminnen. Denna medvetet sparade naturmark är värdefull som komplement till den byggda miljön. Själva kullen kan rimligtvis inte bebyggas. Den plats längs Riksbyvägen som föreslås för bebyggelse ligger mot en brant sluttning på kullen och är påverkad av buller, avgaser och transporter av farligt gods på Drottningholmsvägen. Vi anser att denna plats är alltför trång och olämplig för en ny byggnad.

Vid Kvarnbacksvägen:

Platsen utgörs av en skogbeväxt kulle med pulkabacke och tennisbana. Den är en naturlig och kompletterande del till den anslutande parken. Kullen utgör dessutom ett välkommet inslag av natur i den långa raden av byggnader längs Kvarnbacksvägen. På denna vackra och värdefulla kulle föreslår man ett kolossalt skivhus. Det är helt främmande för platsen och bryter mot karaktären och skalan hos områdets bebyggelse. För landskapsarkitekten Ulla Bodorff var denna kulle en viktig del av hennes fina utformning av Parkmiljön – vilken senare har handikappanpassats. Dessutom måste hänsyn tas till Brommas enda bevarade båtsmanstorp, Norrby (Riksby båtsmanstorp) från slutet av 1700-talet. Här bodde en av Brommas fem båtsmän. Torpet lydde en gång under Ulvsunda slott, som var rusthållare. Kulturmiljön skulle totalt förändras med den föreslagna byggnaden strax intill det gamla torpet.

Stopvägen/Gustav III:s väg:

Enligt Stockholms Stadsmuseum är Åkeslund ett av Stockholms bäst bevarade smallhusområden och är utpekat som särskilt kulturhistoriskt värdefullt. Den för bebyggelse föreslagna platsen är liten och med en vacker talldunge. Den ligger vid krönet av Gustav III:s väg. Här föreslår man ”till exempel ett punkthus”! Det är oacceptabelt att i detta centrala och känsliga läge tillföra ett hus som bryter mot de omgivande husens karaktär. Det skulle i hög grad påverka och förminska områdets kulturhistoriska värde. På denna högsta punkt av Gustav III:s väg är det angeläget att bibehålla luftigheten och öppenheten. Platsen bör överhuvudtaget inte bebyggas. I området låg tidigare ett torp, Nyby (Nybygget), på gränsen mellan stadsdelarna Åkeslund/Abrahamsberg. Torpet hörde till Nora hemman och Ulvsunda. Idag finns inga synliga rester av torpet men lämningar kan finnas i området.

Snörmakarvägen och Knypplerskevägen:

Ny bebyggelse måste anpassas i skala till befintlig bebyggelse. Stor hänsyn måste tas till naturmarken. Den vackra bergsryggen med flera fornlämningar kan rimligen inte bebyggas.

Bårdgränds förlängning:

Hela skogsområdet, med bl.a. ett flertal gamla ekar, är ekologiskt mycket värdefullt. Om och var bebyggelse överhuvudtaget är möjlig måste utredas vidare.

Koloniträdgårdsområden:

Den nya bebyggelsen måste anpassas i höjd (avtrappas) mot kolonistugorna. Det bör också finnas ett respektavstånd så att den nya bebyggelsen inte blir alltför dominerande. Även husens karaktär är av betydelse. I vissa områden måste också risken för skuggning av koloniträdgårdarna beaktas.

Trafikproblematiken:

Trafiksituationen vid Brommaplan förvärras år för år. Startpromemorian för detta program anger att trafikkontoret påbörjat en trafikutredning. Det står att "Utredningens slutsatser skall ligga till grund för programarbetet". Någon utredning förefaller dock ännu inte finnas. Programmet innehåller inte heller några förberedelser för anslutning från Brommaplan till ev. framtida förlängning av Huvudstaleden till Bergslagsvägen. Läget för en sådan på- och avfart kommer ju att i hög grad påverka detaljplanen för området.

Övriga**Yimby**

Yimby är positiva till intentionen att bebygga detta område. Vi är dock mycket tveksamma till den föreslagna bebyggelsen. Brommaplan är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och dess omgivning utanför stationsområdet är idag relativt lågexploaterat med stora möjligheter för utveckling. Vi är även positiva till att det aktuella planområdet är så pass stort då det möjliggör ett helhetstänk i planeringen. Området utgör en del av de områden i innerstadens förlängning som kommer att vara helt centrala för att Stockholm ska kunna växa och möta behoven av bostäder och en sammahängande stadsmiljö som beskrivs i stadens översiktsplan.

Vi är samtidigt extremt kritiska till planens utformning. Vi anser att en tät kvartersbebyggelse är att föredra framför modernistiska lamellhus och punkthus i park, vilket är den huvudsakliga bebyggelseformen i den aktuella planen. Fyller man på med än mer av det som redan finns i området så underminerar man kvaliteten i

det existerande utan att tillföra nya kvalitéer. Planen har dessutom en dålig koppling till omkringliggande områden och på kartan har gröna stråk utan större faktiskt värde samt trafikleder prioriterats framför urbana stråk, vilket i praktiken leder till döda stadsmiljöer samt oklara förhållanden mellan det offentliga och det privata. Slutligen tycker vi att exploateringsgraden är väldigt låg för ett så centralt område. Nedan beskriver vi de tre huvudsakliga invändningarna vi har mot nuvarande plan, 1), den övergripande stadsplanen, 2) ett icke stadsmässigt byggande och byggnadstyper, och 3) den låga tätheten i förslaget.

Gatunät och kopplingar till angränsande områden

Vi menar att utormningen av denna plan står i direkt strid med översiktsplanen. Bygger man enligt förslaget så blir det komplett omöjligt att bygga sammanhängande stadsmiljö från Traneberg/Alvik till Brommaplan och sedan vidare. Genom att totalt förstöra potentiella stråk här så kommer staden aldrig kunna växa vidare västerut. Det saknas helt en vilja att på riktigt förtäta för att bidra med urbana inslag vilket är minst sagt anmärkningsvärt. Brommaplan har chansen att bli en nod och stark kärna utanför innerstan, vilket är intentionen i den demokratiskt beslutade översiktsplan som man här väljer att ignorera. Hög tätheten närmare själva Brommaplan och omöjliggör inte vidare utveckling senare genom att ställa ut smalhus och lameller utan tydlig kvartersbildning via ett spretigt gatunät med en stor mängd återvändsgränder.

Det planerade gatunätet uppfyller inte alls de krav på en lättorienterade gator med tydlig definierade gaturum som beskrivs i planen på sidan 22. Snarare är det de slingriga vägarna i koloniområdet som används som mall för det nya området. Gatunätet har ett stort inslag av återvändsgränder som leder till enklaver, istället för integrerade stadsmiljöer. Detta anser vi i en så central del av kommunen vara något som står i direkt motsägelse både till Stockholms stads och läns översiktsplaner. Huvudgatan som planeras i nord-sydlig del kommer knappast fungera som tydligt stråk med sin snirkliga utformning. Med tanke på koloniområdena i området är det extra viktigt att planen innehåller ett tydligt och rakt stråk i nord-sydlig riktning, eftersom den norra bebyggelsen annars kommer att bli väldigt avskärmad från övriga Bromma, något som förstärks med de dåliga kopplingarna till omgivande områden. Gatunätet skulle också bli betydligt bättre med en anslutning till Spångavägen i det nordvästra delen av planområdet.

En annan brist i planen är att den försvårar framtida stråk som kan koppla ihop framtida bebyggelse på Bromma flygplats med Brommaplan, trots att det är något som programförslaget faktiskt säger sig ha tänkt på. En övergripande stadsplan och ett robust vägnät kommer att påverka bebyggelsestrukturen i betydligt mer än 50 år, och det vore mycket olyckligt om man nu bygger en struktur som inte är förenlig med att Bromma flygplats enkelt kan omvandlas till stad om ett sådant beslut tas. Närmast flygplatsen planeras för en kvartersstruktur som nog kan förlängas mot en framtida bebyggelse mot flygplatsen vilket är positivt, dock saknas helt ett tydligt nord-sydligt stråk som på ett naturligt sätt kan koppla samman området norr om detaljplaneområdet med Brommaplan. Även om Stockholms stad inte vill eller kan planera för en stadsmiljö som förutsätter att Bromma flygplats bebyggs med kvartersstad, förutsätter vi att man kan få fram en plan som inte i små bitar omöjliggör en sådan utveckling.

Slutna kvarter är också att föredra i området om man vill minimera ljudföroreningen från flygplatsen. Öppna kvartersformer och ensamstående huskroppar fortplantar ljudvågor medan slutna kvarter är utmärkta för att minska bullerproblematiken från flyget liksom från andra bullerkällor såsom biltrafik. Vi förutsätter att stadsbyggnadskontoret i det fall man framhärdar med att vilja bygga utan sluten kvartersform tar fram bullerstudier som jämför byggnadsformerna. Detta är extremt viktigt med tanke på att bebyggelsen är planerad mellan flygplatsen och den extremt trafikerade Brommaplansrondellen.

Planering för kommersiella lokaler

Kommersiella fastigheters ranking i området är den högsta väster om Stockholms central på gröna tunnelbanelinjen. Rimligen bör staden då se till att maximera antalet kommersiella lokaler i bottenplanen nära tunnelbanan med tydliga stråk ut från den. Det är viktigt att man tillvaratar värdet och skapar en tydlig stadskärna likt andra stationssamhällen nu när möjligheten finns. Fastighetsvärdena motiverar de stora investeringar som krävs i området samtidigt som boende och framförallt kommersiella aktörer efterfrågar mer stadsmiljöer utanför den befintliga innerstaden. I området är det också vanligt med egenföretagare. I delar är det mer än nästan vart 5-6:e hushåll som är egenföretagare, det innebär att det finns stort underlag för små kontor och kommersiella lokaler. I ett vanligt 7-våningshus finns det alltså underlag för sina egna lokaler om man bygger yteffektivt, smart och gärna integrerar nygamla koncept som bokaler där man har möjlighet till kontor på en nedervåning i direkt anslutning till sin egen lägenhet.

Exploateringsgrad och täthet

Vi anser att det inte går att motivera en så låg täthet som 3000-4000 bostäder i ett planområde så stort som 95,3 hektar, en siffra man får om man exkluderar områden med befintlig bebyggelse samt området kring Kyrksjön. Området är ungefär lika stort som Östermalm söder om Karlavägen, ett område med betydligt många fler invånare än vad som görs plats för här. Med tanke på hur mycket yta som tas i anspråk och hårdgörs så är det direkt oansvarigt att inte exploatera mer i anslutning till det nya gatunätet.

Samma mängd bostäder, plus en hel del verksamheter, planeras det för just nu i Slakthusområdet, ett område med en areal på 25,5 hektar. En liknande exploateringsgrad för det aktuella området borde således absolut vara möjlig.

Med den bostadsbrist vi har i Stockholm är det oansvarigt att inte ge plats för fler bostäder än man har gjort i den här planen. Man måste fråga sig om planförfattarna över huvud taget har lagt märke till att vi behöver 200-300.000 lägenheter i Stockholms län under de kommande 15 åren (enligt länsstyrelsens "Regional bedömning av nya bostäder i Stockholmsregionen fram till 2030"). Ett sådant här slöseri med tomtmark är knappast någon hjälp för kommunen att tillgodose behovet. Om man inte menar allvar med att bygga ut eller intentionerna i översiktsplanen samt göra verklighet med att göra Brommaplan till en stadsnod så är det bättre att avvakta att bygga tills man tar problematiken seriöst.

Eget förslag

YIMBY har i samband med det här yttrandet tagit fram en egen konceptskiss på hur man kan exploatera området med kvartersbebyggelse utefter det omåttligt populära Östermalms kvartersformer på 60x90m med fastigheter på 15 meters bredd. Förslaget rör inte någon existerande bebyggelse som skulle bevaras i planförslaget och är menat för att visa på hur mycket mer effektivt man kan använda marken om man bygger efter etablerade innerstadsprinciper snarare än att försöka uppfinna hjulet ännu en gång med en ny förortsbebyggelse. Det är inga exakta placeringar och utformningar av kvarteren men det är ett förslag för hur man kan tänka sig området i framtiden om man menar allvar med att utvidga stenstaden istället för att som idag bara låta det vara fluffiga ord i visionsdokument som man sedan helt ignorerar i faktiskt planarbete.

Hyresgästföreningen Bromma Ekerö

Vi vill tillägga att de planerade lägenheterna behöver till övervägande del utgöras av upplåtelse med hyresrätt. Skälen till det är övervägande demokratiska och ser till framtida behov av

bostäder för de kommande generationer som kanske kan slippa dagens unga vuxnas situation att behöva bo hemma hos föräldrar, eller bo i andra eller tredje hand utan något rättsligt skydd eller något att kalla sitt eget hem.

Utveckling av kollektiva kommunikationsleder och cykelstråk, gör också stadsdelen attraktiv för flera generationers boende.

För övrigt anser vi att planerna är ambitiösa och efterlängtrade, då staden har växtvärk och ett helhetsgrepp på miljö, infrastruktur och planerade rekreationsytor för alla åldrar är mycket välkommet.

Föreningen Stor-Stockholms Koloniträdgårdar, FSSK
FSSK är samverkansorgan för hela Stockholms
Koloniträdgårdsrörelse och företräder mer än 70 olika
koloniträdgårdsföreningar inom Stockholms stad med mer än 7000
medlemmar och deras familjer. Trots att FSSK av fullmäktige anses
företräda kolonirörelsens intressen och regelbundet för
samverkanssamtal med staden bl. a i det av fullmäktige tillsatta
”Forum för koloniträdgårdar”, har detta ärende inte delgetts oss
direkt. Vi finner det anmärkningsvärt och önskar att
Stadsbyggnadsnämnden i fortsättningen översänder alla handlingar
gällande stadsbyggnadsärenden som tydligt berör
koloniträdgårdsverksamheten till FSSK för att inhämta den samlade
koloniträdgårdsrörelsens synpunkter.

FSSK vill med följande synpunkter komplettera de av berörda
medlemsföreningar insända yttranden kring programförslaget och
ställer sig tillfullo bakom de av föreningarna framförda
synpunkterna.

Koloniträdgårdsverksamheten i Stockholm

Stockholms stad har en lång och stolt tradition vad avser
koloniträdgårdsverksamheten i staden. I huvudsak kan sägas att
koloniträdgårdarna uppstod i början av förra seklet kring år 1900.
Rörelsen växte kraftigt och utvecklades i hela staden för att ge
främst stadens mindre bemedlade invånare möjlighet att odla
grönsaker och frukt och möjliggöra vistelse i en mer hälsobringande
miljö än stadens täta bostadskvarter. Särskilt under de båda
krigsperioderna spelade verksamheten en betydande roll för
livsmedelsförsörjningen i staden. Tillsammans med medlemmarna i
koloniträdgårdsföreningarna utvecklade staden verksamheten till ett
betydande inslag i stadens verksamheter. Ända fram till
stadsdelsnämndsreformen fanns ett särskilt kommunalt kontor som
handlade denna verksamhet. Under 1970-talet utvecklades särskilda
modeller för hur verksamheterna skulle utformas och skötas i
staden. I huvudsak har dessa former kunnat bibehållas även efter

stadsdelsnämndsreformen och den senaste omförhandlingen av gällande avtal och regler. Stockholms regelverk för koloniträdgårdsverksamheten innebär att även mindre bemedlade Stockholmare kan delta och att koloniområdena är öppna parkområden för alla stadens invånare och besökare.

Koloniträdgårdar och odlingslotter - ett verktyg för att uppnå viktiga samhällsmål

Att ha tillgång till en trädgård, odlingslott eller koloniträdgård är naturligtvis en stor tillgång för de tätortsbor som så önskar. Men det har också upprepade gånger slagits fast av beslutsfattare i stat och kommuner samt av olika forskare att det är en samhällsnyttig verksamhet som bedrivs i koloniträdgårdsföreningarna.

Koloniträdgårdsrörelsen är en mer än hundraårig folkrörelse och en allmännyttig ideell organisation som grundades med sociala ambitioner som främsta drivkraft. Vår verksamhet formas av idéer om folkhälsa, sundhet, gemenskap, rekreation, livsmedelsförsörjning och civil beredskap. Vi vill särskilt framhålla följande punkter som visar koloniträdgårdsrörelsens samhällsnytta:

* *Trivselvärden i staden.* Vi förordar att koloniområdena är öppna för allmänheten och att de därmed utgör ett inslag i stadens grönsstruktur. De är därigenom uppskattade promenadområden för många som bor i staden förutom att de utgör ett rekreativt område för kolonisterna. Trädgårdsverksamheten är ett värdefullt komplement till stadens bostadsområden och en del av stadens park- och naturmiljö.

* *Främjar ekologisk livsstil.* Att själv odla köksväxter, frukt och bär och kompostera avfallet är att i sin egen livsföring kunna tillämpa en ökad medvetenhet i miljöfrågor. Trädgården kan bli en länk mellan landsbygdens odlingslandskap och livet i tätorten och göra kretsloppstänkandet begripligt. Trädgårdsodlingen är därför en inkörsport till en ekologiskt rimligare livsstil och ett långsiktigt hållbart modernt samhälle.

* *Främjar biologisk mångfald i staden.* Intensivt odlade trädgårdar är biotoper med en mångfald och artrikedom som är unik i staden. Koloniområden, hemträdgårdar, parker och naturområden kan i ett medvetet planeringsarbete formas till en sammanhängande grönsstruktur i staden. Många trädgårdar är levande genbanker med ett otal kulturväxter som odlas vidare i generationer.

* *Ett instrument i friskvård och äldreomsorg.* Trädgårdsodling i liten skala betyder frisk luft, lagom motion, ett levande intresse att dela med likasinnade i sin omgivning, bidrag till en näringsriktig

kost, trivsel och skönhet i närmiljön. Koloniträdgårdarna ger förutsättningar för en social samvaro över generationsgränser. Mycket av det som man på olika sätt försöker åstadkomma i friskvård, rehabilitering och äldreomsorg finns inbyggt i koloniträdgårdsverk-samheten.

** Stärker kulturell identitet och bidrar till integration.* I koloniträdgårdsområdena möts människor med olika bakgrund och från olika kulturer kring ett gemensamt intresse. Här förmedlas odlingskunskap och kultur genom praktisk samverkan. Många invandrare har fört in nya element i vår trädgårdskultur och ges en bättre möjlighet till integration genom arbetet kring det gemensamma trädgårdsintresset i koloniträdgårdarna.

** En skola i närdemokrati.* Koloniområdena förvaltas normalt av en förening bildad av alla områdets kolonister. Föreningen är den självklara basen för studier, fester och andra arrangemang. I verksamheten får medlemmarna erfarenhet av att på demokratisk väg lösa konflikter och ta gemensamt ansvar. För många nya medborgare är koloniföreningen den första kontakten med svensk föreningstradition.

** Bidrar till livsmedelsförsörjningen.* Det kan idag kännas främmande att tänka på trädgårdarna som en resurs i folkhushållet. Faktum är ändå att fritidsodlingen står för en icke obetydlig del av de köksväxter, frukter och bär som konsumeras. Ur beredskapssynpunkt kan det också vara viktigt att det inte bara finns odlingsmark tillgänglig, utan att det också finns elementära kunskaper om odling liksom en levande fritidsodling.

** Främjar ett långsiktigt hållbart samhälle.* Trädgårdarna är en inkörsport till en ekologiskt rimligare livsstil och har betydelse för en miljövänlig och säker livsmedelsproduktion. Detta är viktiga komponenter för en långsiktigt hållbar stad.

Koloniträdgårdsverksamheten i "Program för centrala Bromma"
Inom planområdet finns idag ett stort antal av Stockholms koloniträdgårdar. Ca 730 stuglotter och 50 odlingslotter blir direkt berörda av planförslaget. Det betyder att närmare 4000 stockholmares odlingsintresse, sommarvistelse, rekreationsmöjligheter och sociala nätverk kan komma att påverkas.

Vi förstår emellertid att Stockholm idag står inför en stor utmaning att bygga nya bostäder och skapa nya bostadsområden för alla dem som flyttar in. Samtidigt är emellertid stadens målsättning att "Stockholm ska utvecklas hållbart ur ekologiskt, ekonomiskt och

socialt perspektiv” och att visionen är ”Ett Stockholm för alla”. Denna vision lyfter fram fyra teman, med beskrivningar av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040: Ett Stockholm som håller samman; Ett klimatsmart Stockholm; Ett ekonomiskt hållbart Stockholm; Ett demokratiskt hållbart Stockholm.” (sid 7 i programförslaget) Det borde innebära att staden önskar bygga bostäder som på lång sikt kan ge dess invånare en god social och miljöanpassad standard med möjlighet för mänskliga möten över generationsgränser och ekonomiska gränser liksom etniska olikheter. Vi tror att det i den visionen måste rymmas tillgång till odlingsytor, trädgårdsaktiviteter, föreningsverksamhet, park- och naturmiljöer. En sådan bostadsmiljö anser vi är grundläggande för ett framtida långsiktigt ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbart samhälle. Koloniträdgårdsverksamheten kan vara ett viktigt inslag och en tillgång i en sådan tätbefolkad stadsmiljö. Stockholms koloniträdgårdsföreningar och dess medlemmar vill vara en resurs för den framtida staden och dess invånare i strävandena mot en mänskovanlig och ekologiskt hållbar tätort.

Intresset för trädgårdsverksamhet och för aktiviteter i park- och naturmiljöer har kraftigt tilltagit under de senaste 20 åren. Koloniträdgårdsföreningarna i Stockholm ser det i form av ytterst långa intresselistor med invånare som önskar få tillgång till en stads- och bostadsnära sådan verksamhet. På senare år har nya former av så kallad ”stadsodling” tillkommit oftast som ett tecken på att tillgången till koloniträdgårdar eller fritidsträdgårdar/odlingslotter är så begränsad och att invånarna i ännu högre grad vill skapa gröna trädgårdsmiljöer nära sina bostäder och i de tätbebyggda bostadsområdena.

I programförslaget anser vi därför att den i området befintliga koloniträdgårdsverksamheten i alltför liten grad beskrivits och utretts. En ordentlig genomlysning av verksamhetens betydelse för områdets karaktär, miljö, luftkvalitet, ekologiska, biologiska och kulturhistoriska värde borde tillfogats programförslaget. Utifrån en sådan beskrivning borde programmet även innehålla ett flertal olika konsekvensbeskrivningar för hur hänsyn kan tas till koloniträdgårdsverksamheten i samband med skapandet av nya bostadsområden och vägdragningar i och omkring de befintliga områdena.

Vi kan endast på några ställen i programförslaget finna antydningar till sådana analyser.

På sid 12 sägs ” Med utgångspunkt ur naturlandskapets kvaliteter, odlingstraditionen i koloniområdena och det befintliga nätet av

gator och promenadvägar utvecklas en ny stadsbygd i norra Riksby.”

På sid 27, ” Stadsparken, aktivitetsstråket och koloniområdena är viktiga utgångspunkter när bebyggelsen och kvartersstrukturen planeras och gestaltas.”,

På sid 39, ” Koloniområdena utgör viktiga samband i grönstrukturen och bidrar till variation i programområdets gröna miljöer med sin växtrikedom och blomsterprakt.” samt ”Främst i norra Riksby utgör förekomsten av ädellövträd och sammanhängande barrskogsområden samt koloniområdena viktiga spridningssamband och livsmiljöer för insekter och fåglar.”

På sid 42, ”Glia koloniområde och Kortenslunds koloniområde är båda utpekade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer.”

På sid 43 – 44 görs en kortfattad historisk tillbakablick över koloniträdgårdarna i Bromma varvid konstateras att Stadsmuseet anser områdena som kulturhistoriskt värdefulla. I detta avsnitt beskrivs emellertid koloniträdgårdarna samtidigt som ett hinder för ” att utnyttja det kollektivtrafiknära läget och utveckla programområdet till en tät, sammanhållen och hållbar stadsmiljö”

Vi vänder oss kraftigt mot denna senare värderande och nedlåtande beskrivning av ett för många Stockholmare viktigt och uppskattat inslag i stadsmiljön. Likväl som man normalt inte beskriver vare sig villaområden eller bostadskvarter på detta sätt och ifrågasätter deras existens borde man inte tillåta en sådan skrivning i programförslaget. Dessutom är det vår uppfattning att koloniträdgårdsområdena är nödvändiga för att säkerställa en långsiktigt hållbar stadsmiljö och för att upprätthålla viktiga ekologiska spridningskorridorer.

På sid 52 finns en kort beskrivning av konsekvenserna av programförslaget gällande koloniträdgårdarna. ”Genom att integrera koloniområdena i den nya bebyggelsestrukturen kan de på ett tydligare sätt än idag bli en del av de rekreativa ytorna i centrala Bromma. Området kring stora delar av koloniområdena är idag obebyggda. Med föreslagen bebyggelse förändras karaktären från naturlandskap till stadsbygd vilket påverkar den rekreativa upplevelsen för de som vistas i området idag.”

På sid 53 kommer till slut en längre konsekvensbeskrivning gällande koloniområdena. I detta stycke konstateras bl a ”Ny bebyggelse i tre till fem våningar föreslås i anslutning till stugorna

vilket kommer att innebära stora kontraster vad gäller skala och medföra betydande förändringar i stadsbilden. Ett begränsat antal kolonistugor i centrala lägen kommer att behöva flyttas om alla delar av programförslaget ska kunna genomföras, till exempel då nya gator ska anläggas och ledningar för vatten och avlopp ska dras fram.”

Samtidigt sägs i detta stycke att ” Koloniområdena kommer att ha betydelse i byggandet av en hållbar stad och bidra med viktiga kvaliteter i stadsmiljön. Genom att integrera koloniområdena i den nya bebyggelsestrukturen kan de bli mer tillgängliga för allmänheten och på ett tydligare sätt än idag bli en del av de rekreativa ytorna i centrala Bromma. I ett tätare Stockholm kommer behovet av rekreationsområden bli allt större och i det perspektivet kan koloniområdena spela en viktig roll. Den ursprungliga idén om kolonilotten som en möjlighet för trångbodda stadsbor att odla sina egna grönsaker kan i framtiden få en renässans genom det ökade intresset för stadsnära odling.”

Men även att ”Med den utveckling vi idag ser i Stockholm med en allt större bostadsbrist kan framtiden innebära intressekonflikter och svåra avväganden mellan behovet av att å ena sidan förtäta i goda kommunikationslägen för att skapa fler bostäder och å andra sidan värna koloniområdenas kulturhistoriska värden samt respektera den enskilde individens engagemang och arbetsinsatser på den egna lotten.”

Vi anser att denna slutliga konsekvensbeskrivning innehåller ett flertal motsägelser och vittnar om en ogenomtänkt och okunnig beskrivning och slutledning. De i planförslaget framförda förslagen innebär inte enbart att ett ”begränsat” antal kolonistugor måste flyttas utan att det drabbar ett stort antal stugor och kolonilotter genom förslagen om att öppna flera lokalgator genom koloniområdena för genomfartstrafik. Förslag som vi anser är helt oacceptabla och onödiga eftersom tillfarten till de planerade nya bostadsområdena kan ske genom att anlägga bilvägar utanför koloniområdena. Vi kan acceptera att vägarna i koloniområdena öppnas för gång- och cykeltrafik från de nya bostadsområdena eftersom detta rimmar med vår syn på koloniträdgårdsområdenas roll i staden. Likaså kan planförslaget omformas så att större delen av parkmiljöerna intill de planerade bostadshusen förläggs till marker mellan bostadshusen och koloniområdena. T ex torde det vara lämpligare att bebygga den gamla hårdgjorda och exploaterade landningsbanan med bostadshus istället för att lägga ner ett stort arbete på att om-vandla den till en parkmiljö.

Planförslaget i den beskrivna formen kommer att påverka koloniområdena kraftigt. Vi är inte ovilliga att acceptera ett stort antal kommande förändringar om de säkerställer koloniområdenas existens och betydelse i området. Men om koloniträdgårdarna skall upprätthålla sin betydelse som viktiga gröna inslag i stadsmiljön krävs av planförslagen att hänsyn tas till möjligheterna att bedriva trädgårdsodling i koloniområdena och att man skyddar områden från genomfartstrafik med motorfordon. Vi vill åter framhålla att koloniträdgårdsverksamheten i Stockholm inte enbart utgör ett kulturhistoriskt värde eller ett privatekonomiskt värde för dem som idag är kolonister på områdena, utan att de är viktiga för storstadens långsiktiga ekologiska och mänskliga hållbarhet.

Vi finner det snarare anmärkningsvärt att programförslaget saknar förslag om att inrätta nya trädgårdar och odlingsområden trots att man idag vet att behovet av sådana snarare torde öka än minska i och med den kraftiga utbyggnaden av nya bostadsområden. Vi anser därför att man i planförslaget även borde utreda möjligheterna för att identifiera ytterligare områden för fritidsträdgårdar och för att bibehålla sådana. Det är svårt att ur planförslaget se hur detta påverkar fritidsträdgårdarna i Lillsjön och Grottparken.

Vi finner det nödvändigt att i förslaget även ta med frågan om hur invånarnas tillgång till trädgårdar och odlingsområden kan utvecklas och stärkas. Med hänvisning till den allt större efterfrågan av mark för egna trädgårdar och odlingar inom tätortsområdena under beteckningar som odlingslotter, fritidsträdgårdar, koloniträdgårdar och stadsodling anser vi att staden i samband med all planering av nya bostadsområden måste överväga att avsätta lämpliga markområden för sådan upplåtelse. Det kan behöva utarbetas en policy för hur staden i framtiden skall skapa goda förutsättningar för fler invånare att få möjlighet att odla och verka i en egen trädgård nära sitt bostadsområde.

Brommagymnasterna

Super med detta projekt. Med denna stora plan hoppas vi att idrottsanläggningarna då blir prioriterade! Det finns idag inga gymnastikhallar i västerort förutom en hall för äldre i Åkeshov inom artistisk gymnastik. Det finns 2000 barn i kö till Brommagymnasterna. Stockholms näst största damidrott och inga hallar är katastrof! Vi i Brommagymnasterna vill gärna berätta mer. Mail: jacke@brommagymnasterna.se eller 0768523163

OKQ8

OK-Q8 AB (OKQ8) bedriver verksamhet på fastigheten Yllet 2 invid Brommaplans cirkulationsplats. I löpande kontakter med Stockholms stads exploateringskontor och stadsbyggnadskontor har

OKQ8 uttalat en vilja att finnas kvar på platsen och att anpassa dagens anläggning i samband med en utveckling av området.

Trafik

Programmets förtätning kommer i sig att innebära en trafikökning. Nya bostäder för 6500 -8500 nya invånare får antas innebära ett antal nya fordon som tillsammans med trafik till en ny handelsplats vid Brommaplan sannolikt kommer försvåra trafiksituationen kring Brommaplan. Trafiksituationen med det stora trafikflödet i cirkulationsplatsen vid Brommaplan har sedan länge pekats ut som kritisk faktor för framkomligheten i Stockholm av bland andra Stockholms Handelskammare.

Programmet saknar en prognos av vad Programmets åtgärder kommer innebära för trafiken och en vision av åtgärder för framtida utveckling av trafiksituationen vid Brommaplan. En prognos är viktig då förändrad trafikmängd vid Brommaplan kan påverka möjligheterna att bygga bostäder eller verksamheter i anslutning till cirkulationsplatsen.

Stadsbyggnadskontoret om OKQ8 Brommaplan

I Programmet sägs att ”Stadsbyggnadskontoret ställer sig positivt till att fastigheten ges en annan användning och en högre exploatering. Det skulle innebära stora förbättringar ur stadsbilda- och miljösynpunkt.” OKQ8 lämnar följande kommentarer till stadsbyggnadskontorets antaganden:

- *Annan användning och högre exploatering* – OKQ8:s serviceanläggning besöks av uppskattningsvis ett par tusen fordon per dygn och ett stort antal övriga kunder per cykel eller gående. Om stadsbyggnadskontoret avser en högre exploateringsgrad, eller bokstavligen med en högre byggnad så är OKQ8 mycket intresserade av att komplettera anläggningens utbud med andra verksamheter så snart detaljplan och villkor i tomträttsavtalet medger detta.

Exploateringstalet är redan idag mycket högt för denna typ av anläggning. Av fastighetens 2918 m² är ca 990 m² bebyggda, vilket motsvarar ett exploateringstal på 0,34 (vi bortser då från att anläggningen delvis har ett källarplan som fungerar som kontor och lager). Resterade yta är hårdgjord och mycket väl utnyttjad.

Stora förbättringar – Ett påstående vi ställer oss frågande till då det torde vara helt beroende av vilken användning som skulle komma istället för OKQ8:s serviceanläggning,

om det är en förbättring eller en försämring – sannolikt en subjektiv bedömning beroende på vem man frågar.

OKQ8:s framtida serviceanläggning vid Brommaplan

Det är sannolikt att OKQ8 Brommaplan även i framtiden kommer att vara tämligen ensam i området om att hålla öppet mitt i natten till nytta för skiftarbetare, poliser, väktare, taxichaufförer m.fl., oavsett färdmedel, eller till fots; en upplyst välkomnade servicepunkt med öppen, bemannad butik med allt från cykelslang till kaffe och nybakt bröd.

Anläggningen har idag av utrymmesskäl kraftigt begränsade möjligheter att tillhandahålla en mycket efterfrågad service av hyrbilar och hyrsläp. I samband med en utveckling av anläggningen ser vi goda möjligheter att bygga på höjden och inrymma bla möjlighet att parkera hyrfordon. Vår anläggning kan då också fungera som ”buffert” mellan biltrafiken i cirkulationsplatsen och människor, bostäder och verksamheter bakom OKQ8 Brommaplan.

Vi ser att OKQ8 Brommaplan fortsatt skall vara en naturlig servicepunkt för bilister, flanörer, cyklister etc., med mångskiftande ärenden, och vi ser stora utvecklingsmöjligheter i samband med omvandlingen av området. Inte minst kring gods- och varuleveranser kan OKQ8 Brommaplan vara en möjlighet för boende att hämta upp varor och paket, lämna in returgods och liknande tjänster. Låncyklar, batteribyten och laddning av elfordon är andra exempel på möjligheter.

Vår bedömning är att platsen invid trafikplats Brommaplan med sitt stora flöde av många slags trafik är sällsynt väl lämpad för en OKQ8 serviceanläggning.

Bromma Folkhögskola och Teologiska högskolan i Stockholm Teologiska högskolan Stockholm och Bromma folkhögskola har tagit del av förslaget till hur centrala Bromma med stadsdelarna Riks by, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas med nya bostäder, utveckling av förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur. Där tanken är att olika bostadstyper och upplåtelseformer ska bidra till den sociala mångfalden och möjligheten att bo kvar i området.

Vi vill i detta sammanhang plädera för att staden planerar för att en del av dessa nya bostäder blir studentbostäder, som en del av värnande om den sociala mångfalden. Som skolor upplever vi avsevärda problem på grund av bristen på studentbostäder. Studenter i andra delar av landet tvingas välja bort oss då de inte

kan hitta en bostad. Likaså har vi stora problem med att ordna bostäder åt våra internationella studenter och lärare.

Ett förslag är att en del av planerade nya hus utmed Åkeshovsvägen blir studentbostäder. Vi kan också tänka oss att ett nytt hus med studentbostäder byggs där Åkeshovsvägens förskola för närvarande ligger - och att förskolan bereds utrymme i den nya byggnaden.

Montessoriförskolan Liten och stor

Montessoriförskolan Liten och Stor lämnar härmed synpunkter på utvecklingsförslag som presenteras i programförslaget för centrala Bromma. Förslaget inkluderar förtätning i ett skogsområde vid Stopvägen med planerade byggnader i direkt anslutning till förskolan och den naturgård där mycket av vår verksamhet bedrivs.

I den del av skogen som enligt era planer kommer att bebyggas, vistas dagligen förskolebarn. Skogsstyrelsen beskriver skogens sociala värden, de som skapas av våra barns upplevelser, som något som bidrar till barns välbefinnande och hälsa. Denna skog har stort socialt värde för alla de barn som leker och vistas i den, samt för alla som bor i anslutning till skogen. Skogsområdet nyttjas för utflykter av åtminstone tre förskolor som ligger i anslutning till det; de kommunala förskolorna på Gustav III:s väg 36 och Tunnlandsvägen 30 samt vår förskola – dvs. sammanlagt närmare 140 barn. För barn i åldersgruppen 1-3 år som inte kan gå så långt utgör skogen ett idealiskt utflyktsmål.

Skogen myllrar av djurliv och spår av barnens lek syns tydligt genom ständigt pågående kojbygge, lågt sittande fågelholkar och igelkottsbon. På våren och sommaren prunkar skogen av grönska. Blåsippor, vitsippor och omfattande områden med liljekonvalj fyller vårluften med ljuvlig doft år efter år.

Från förskolegården ser och hör barnen fåglar som sidensvans, pärlduva, talgoxe, blåmes, domherre, gråsparvar, ringduva, större hackspett, nötskrika, korp, nötväcka, sparvhök, koltrast, björktrast, rödstjärt och sångare av alla dess slag. I skogen strövar rådjur nästan dagligen. Ekorrarna hoppar mellan tall, björk, asp, gran, hägg, pil och ek. Vissa år har de mellan 4-6 ungar! Räv har skådats vid många tillfällen liksom skogshare.

För vår förskola utgör en del av området dessutom vår gård, en yta på 375 kvadratmeter som arrenderas av kommunen.

Uteverksamheten är en stor del av förskolans verksamhet, barnen vistas där flera timmar varje dag. Precis som Skolverkets allmänna råd för förskolan beskriver är utemiljön ramen för det pedagogiska arbetet på förskolan. Miljön och omgivningen är en aktiv del i den

dagliga pedagogiska verksamheten där lärandet sker i samspel med naturen. Att ha tillgång till naturupplevelser så nära inpå förskolegården är ovärderligt. Natur, djurliv och årstidsväxlingar har stor betydelse för barns upplevelser och lek. Omgivningen ger förutsättningar för att utveckla barnens förståelse för samband i naturen och skapar intresse för djur, växter och kretslopp.

Se bifogad bilaga om förskolans uteverksamhet och hur skogen nyttjas i arbetet med att nå läroplanens mål.

En ytterligare aspekt vi vill belysa är problematiken med buller och luftföroreningar som ett bygge kommer att medföra. Bara inom en radie på några hundra meter vistas över 100 barn dagligen.

Enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för bullernivåer dagtid bör ej 50dBA överstigas. De belyser även hur känsliga barn är, även för tillfällig bullerexponering. Barn som håller på att lära sig språk och att läsa, drabbas extra mycket av buller då det minskar förmågan att uppfatta och förstå tal. Buller gör även att våra barn får svårt att sova och vila under dagtid p.g.a. sprängningar, schaktning, ökad byggtrafik samt allt andra höga ljud som ett bygge medför. Detta är alltså direkt skadligt för våra barn och vi förväntar oss att dessa risker, samt förväntade decibelnivåer i anslutning till bygget, utreds och förmedlas noggrant till berörda föräldrar, förskolepedagoger och grannar intill det planerade bygget.

Ett eventuellt bygge riskerar med andra ord barnens hälsa. Vi utgår från att det skulle innebära att ett hundratal barn skulle behöva omlokaliseras under de år som bygget planeras att ta. Vi ser inte att det skulle vara möjligt att låta barn vistas så nära en byggarbetsplats utan fara för hälsan. Denna förflyttning skulle innebära stor negativ stress för våra barn då de tvingas bryta upp från sin trygga vardag och den miljö de känner väl.

Barnens utemiljö kommer också bli permanent förändrad med trafikgenomströmning och bestående påverkan på djur- och naturliv i området.

Den unika naturen har tidigare hindrat byggande av exempelvis parkeringsplatser så det är förvånande att området nu är på förslag för förtätning. Kommunen har tidigare också lämnat nedfallna träd för att värna den biologiska mångfalden i området.

Sammanfattningsvis finns allvarliga bekymmer för vad en förtätning i området skulle innebära för de barn som vistas där. Vi kräver en heltäckande barnkonsekvensanalys som beskriver hur en

förtätning i området påverkar barnens vardag och möjlighet till utevistelse.

Koloniträdgårdsföreningarna Iris, Linnea Kortenslund och Riksby Inom planområdet finns idag tre föreningar och vi har tillsammans ca 700 stug- och odlingslotter där ett större antal blir direkt berörda av planförslaget. Det betyder att närmare 700 medlemmar med familjer som har odlingsintresse, sommarvistelse, rekreativsmöjligheter och sociala nätverk kommer att påverkas.

Kulturhistoriskt värde och föreningsverksamhet:

Våra tre föreningar klassas som en viktig del av kulturarvet och särskild uppmärksamhet ska ägnas dessa värden, enligt Stadsmuseet. I våra områden samt i den befintliga naturmark finns fornlämningar och flora och fauna som ska tas stor hänsyn till. 2010 kom nya avtalet med Stockholms Stad för två av dessa föreningar (Iris och Linnea Kortenslund) och 2013 för Riksby koloniförening. I utlåtande 2009:115 RI (Dnr 109-2249/2008), där borgarråd Sten Nordin anför följande:

"Koloniträdgårdsverksamheten är en viktig verksamhet. Det är många stockholmare som uppskattar den avkoppling och rekreationstid det innebär att arbeta med en kolonilott. Stadens nya överenskommelse med FSSK avseende förnyat arrende för kolonilottsområdena innebär förutsättningar för att denna möjlighet till rekreation även fortsatt ska finnas. För många kolonister innebär införskaffandet av en kolonistuga till den av staden arrenderade lotten en förhållandevis stor kostnad. Det är därför viktigt att staden har ett långsiktigt tänkande i planering, och att man därigenom ingjuter trygghet hos dem som arrenderar mark för koloniträdgårdar. Koloniträdgårdarna är värdefulla inslag i Stockholm och vi måste gemensamt ta ansvar för att värna dem.

Stockholm är en växande stad. Varje år flyttar många människor hit för att leva och verka med följderna att staden expanderar. Det finns en uttalad ambition att Stockholms expansion ska vara långsiktigt hållbar och välförenlig med stadens höga målsättningar inom miljö- och stadsplanering. När staden växer och förtätas blir de gröna oaserna som koloniträdgårdarna fungerar som än viktigare. För att koloniträdgårdarna ska kunna utvecklas som stockholmarnas gröna oaser krävs en långsiktig planeringsvilja hos dem som arrenderar stadens mark för syftet att sköta en koloniträdgård. Det är viktigt att hitta en god balans mellan den förtätade internationella storstaden vi vill att Stockholm ska vara och samtidigt bevara de grönytor och rekreativsområden som Stockholm är känt för. I det avseendet fyller stadens kolonilottsområden en viktig roll. "

I samma utlåtande som ovan, finns följande reservation som anfördes av borgarråden Carin Jämtin (5), Yvonne Ruwaida (mp) och Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande. "Det är mycket positivt att borgerligheten backat och kolonirörelsen får möjlighet att bedriva sin verksamhet utifrån mer långsiktiga villkor och förutsättningar än vad som tidigare föreslagits. Det är också rimligt att den avgift som ska erläggas för nyttjandet av den aktuella marken räknas upp och justeras med tiden enligt förslag, inte minst när arrendetiderna är så långa. Det är dock oklart vad den omprövning som föreslås äga rum var femte år i realiteten innebär. I själva verket kan en sådan ordning innebära att den långsiktighet som de 25- åriga arrendetiderna stiftar till undergrävs. Den delen av föredragande borgarrådets förslag bör därför avslås eftersom ärendet inte klargör vad det får för konsekvenser för verksamheten."

Ideella allmännyttiga föreningar såsom våra, behöver kunna planera kort-som långsiktigt. Med nya förutsättningar som t ex att flytta stugor, förändra infrastrukturer, skapa lokalgator på etablerade koloniområden är ett hot mot vår föreningsverksamhet. Vilket är förödande. Våra koloniområden bidrar till folkhälsa, sundhet, rekreation, livsmedelsförsörjning och social gemenskap. Vi bidrar även genom att lära nya generationer värdet av föreningsliv och nyttan av ett hållbart ekologiskt odlande/livsstil. Våra områden är också trivsel- och strövområden, som är öppna för allmänheten.

Våra koloniområden har betydelse för områdets karaktär, luftkvalitet samt ekologiska, biologiska och kulturhistoriska värden.

Stockholms Stads vision "Stockholm för alla" och målsättningen att "Stockholm ska utvecklas hållbart ur ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv", anser vi att våra föreningar bidrar till. Hembudsförfarandet är en viktig del för Stockholms koloniföreningar för att möjliggöra för alla att bli kolonister. Vi riktar oss till dem som vill odla och bidra till ekologiskt hållbar livsstil och vill verka/bidra för att föra kulturarvet vidare. I planförslaget anser vi att hänsyn inte har tagits till ovanstående, då det inte beskrivs eller verkar har utretts ordentligt innan.

Lokalgator/trafik

Planförslaget visar att lokalgator ska anläggas inom våra områden (Riksby- Sommar- och Salixvägen). Om vi som föreningar ska kunna ha kvar vår betydelse som viktiga grönområden/inslag i stadsmiljön, krävs det att större hänsyn tas till våra möjligheter att bedriva trädgårdsodling. Då krävs det att våra områden skyddas från genomfartstrafik med motorfordon. idag betraktar vi och de som promenerar och cyklar på våra vägar dessa som gång/cykelvägar

med mycket begränsad motortrafik. Genomfartstrafik av motorfordon kommer innebära att trafiksäkerheten, odlingsmöjligheter, bullermiljön/vibrationer påverkas negativt.

Vi kan acceptera att våra områden blir öppna för gång/cykeltrafik från de nya bostadsområdena, då det går i harmoni med våra syften som koloniföreningar.

Vi finner följande gemensamma risker i

- Dränage/dagvattenavrinning i koloniområdena ligger på sank mark. Risk för sättning i stugor med/utan källare. Risk att det inte blir odlingsbar mark om vattensankt. Vi hänvisar till vad som hänt i Iris (Lillsjönäs 4) koloniområde med översvämningar som följd. Framtida lösningar blir av stor betydelse för föreningarna
- Solljus på området begränsas om höga byggnader uppförs i nära anslutning. Skuggningseffekt under hela säsongen: höjd och respektavstånd viktigt för att odling ska möjliggöras då detta är koloniföreningarnas huvudsyfte.
- Djurförflyttning/ekologisk spridningseffekt äventyras t ex bisamhällen, naturligt djurliv etc. Koloniträdgårdar bidrar med sina bisamhällen till närliggande befintlig bebyggelsesväxtlighetspollinering i.
- Fornlämningar i våra områden och närområden är viktiga att beakta
- Enligt arrendeavtalet ansvarar våra föreningar för underhåll av mark/vägar samt underliggande el-och vattenledningar. Avtal behöver ses över, det är viktigt att framtida ansvar klargörs
- Uppenbar risk för tung motortrafik i koloniområdet under byggnadstiden, med oklart ansvar för vägar och underliggande el-och vattenledningar
- Sammanfattningsvis kommer trafiksäkerheten äventyras och möjligheten för koloniområden att vara Strövområden begränsas
- Risken är att angränsande befintlig naturmark till våra områden försvinner
- Arrendeavtalens efterlevnad kan bli svåra att hålla, av de anledningar som försvårar ett fullödigt koloniföreningsliv/syfte.
- Ekologisk odling och miljöperspektiv som en del i ekologisk miljö och hållbarhet minimeras
- Trädgårdars biologiska mångfald drabbas

Vi finner följande möjligheter

- Föreningarna kan bidra med att vara mentorer för stadsodling
- Våra områden skapar frisk- och själavård
- Vi bidrar med biologisk mångfald
- Vi bidrar med en miljö för rekreation samt tillgängliga strövområde för närboende i en trygg miljö. Våra föreningar vill

gemensamt bidra i fortsatta processen av planförslaget, där Norra Riksby blir den första hållbara stadsdelen med väl integrerade koloniområden.

Svenska Tennisförbundet

Yrkande från Svenska Tennisförbundet att Salks anläggning i Riksby får fortbestå. Svenska Tennisförbundet ansluter sig till Stockholmsförbundets skrivelse till Stockholms Stad, daterad 31 mars 2016, men önskar att Svenska Tennisförbundets yrkande beaktas som ett separat inlägg i Stockholms Stads programsamråd för Centrala Bromma.

Utöver de argument som Stockholms Tennisförbund framför önskar vi från Svenska Tennisförbundet framhäva följande:

- Salks anläggning i Riksby är en av de viktigaste utomhusanläggningarna i Sverige. Dess betydelse för Stockholms utomhustennis är mycket stor.
- SALK bedriver en av landets största verksamheter för barn- och ungdomar. I synnerhet för denna gruppering är det viktigt att kunna utöva sin tennis på anläggningen i Riksby.
- Om anläggningen i Riksby tvingades att upphöra, vore detta en stor förlust för alla de för Stockholms- och delvis Sverigetennisen så viktiga barn- och ungdomstävlingar som anläggningen härbärgerar (bl.a. Next Generation Cup, tidigare Kalle Anka Cup; Regionmästerskapen i tennis samt SM utomhus med jämna mellanrum).
- SALK är en viktig drivkraft i Svensk tennis. Föreningens verksamhet, liksom också anläggningen i Riksby, bedrivs mycket professionellt och torde vara en idealisk samarbetspartner för Stockholms Stad i syftet att tillskapa utrymme för idrottande för alla åldrar, tillgängligt för alla som vill spela tennis. Detta torde vara ett attraktivt inslag i en bostadsbebyggelsen ed höga ambitionsnivå som är tilltänkt i Centrala Bromma.

Utifrån Tennisförbundets perspektiv kan det konstateras att SALK bidragit positivt på många plan till Stockholm. Ett mycket stort antal utövare har genom åren kunnat idrotta i SALK, barn- och ungdomar har fått en meningsfull fritidssysselsättning, staden har fått uppmärksamhet genom de världsstjärnor SALK har hjälpt fram, varav Björn Borg är den förnämsta. Dessutom har SALK varit en av huvudgrundarna av Stockholm Open, ett av landets största årligen återkommande arrangemang som skapar goodwill för huvudstaden. Med det rådande stora tennisintresset i Stockholm, borde staden därför vara angelägen att skapa goda förutsättningar för verksamheter som Salks i stället för att tvärtom tvinga SALK att minska sina aktiviteter.

Stockholms tennisförbund

Stockholms Tennisförbund vädjar för att Salks anläggning i Riksby får finnas kvar. En nedläggning vore ett oerhört hårt slag mot tennisen i Stockholm och skulle tolkas som en mycket negativ signal från staden gentemot tennisen som är en av de största folksporterna i huvudstaden och Sverige totalt sett.

Med stor oro har Stockholms Tennisförbund kunnat konstatera en trend under senare åren, innebärandes att olika utomhusbanor i Stockholmsregionen har tvingats stänga ned.

Mot bakgrund av att tennisen är en av landets största folksporter, som kan utövas i alla åldrar, är detta oroväckande. I Sverige bedöms uppemot 500.000 individer spela tennis, varav störst antal i region Stockholm.

Tennisen är ej komplett om man inte kan spela både inom- och utomhus. Salks anläggning i Riksby bedöms vara en av de viktigaste för Stockholmsregionen, förmodligen den viktigaste, på grund av följande skäl:

- ingen annan anläggning i Stockholmsregionen har fler grusbanor än Salks fem grusbanor. En stängning vore en stor förlust för tennisen i huvudstaden.
- Salk är den största arrangören av de viktigaste ungdomstävlingarna utomhus i Stockholmstrakten genom anläggningen i Riksby.

- På Salks utomhusbanor i Riksby arrangeras bl.a. Stockholmsupplagan av Next Generation Cup (tidigare Kalle Anka Cup) för flickor 11, 13, 15 år, Regionmästerskapen för Stockholm för pojkar och flickor (12, 14, 16, 18-21 år) och med jämna mellanrum står Salks utomhusbanor också som värd för de nationella utomhusmästerskapen (SM). Om anläggningen i Riksby inte fanns kvar vore det ett hårt slag för ungdomstävlingarna som betyder mycket för barnen.

- Salk är ledande tennisförening i Sverige. Utomhusanläggningen i Riksby bedrivs mycket professionellt inklusive klubbhus med servering och Stockholms mest centralt belägna paddeltennisbana utomhus. Det vore olyckligt att stänga en så välfungerande verksamhet.

- Tennisanläggningen i Riksby är öppen för alla och främjar därmed spridningen av tennissporten till nya målgrupper.

- Det råder brist på tennisbanor i Stockholm med uppemot 4.000 barn- och ungdomar som önskar, men i dagsläget ej får möjlighet,

att spela tennis. En nedläggning av Riksbyanläggningens kulle öka bristen ytterligare.

- Det har i studier visat sig att tennis skapar väsentliga positiva bieffekter för omkringliggande bostäder.

SALK har gjort stora insatser för tennis, idrott och hälsa i Stockholm, i synnerhet för barn- och ungdomar som fostras för gott sportsmannaskap och ges en meningsfull fritidssysselsättning. Detta utan investeringsstöd från kommunen då SALK bär sina egna fastighetsinvesteringar, liksom tennisen i stort ofta gör, i motsats till andra folksporter. Således vore det en mycket tråkig signal från Stockholms Stad till SALK och tennisen i Stockholm om anläggningen i Riksby tvingades till stängning.

Stockholms Allmänna Lawntennis Klubb, SALK

Yrkande att SALK:s utomhusanläggning i Riksby (SALK Tennis Park) kan fortbestå. SALK är, t.ex. sett till antal banor, Sveriges största allmänna tennisförening och en av landets äldsta. Föreningen och dess dotterbolag AB Salktennis, vilket äger föreningens fastigheter, drivs utan vinstintresse med syftet att främja tennisen i Sverige och fr. a. i Stockholm. SALK har medverkat till att sätta Stockholm på tenniskartan inte bara i Sverige utan även i världen. Samtidigt som föreningen har hjälpt fram toppspelare, varav Björn Borg är den främste, har den också varit hem för en av landets största breddverksamheter i tennis för alla generationer med ett förstärkt fokus på barn- och ungdomar. Dessutom har SALK som medgrundare av tennisturneringen Stockholm Open (och alltså en av huvudägarna) i allra högsta grad bidragit till en av de största årligen återkommande publikarrangemangen i Stockholm, vilket givit goodwill till huvudstaden. Det har också SALK Open, världens största och äldsta tennistävling för barn och ungdomar inomhus.

Utan SALK hade tennisen i Stockholm, som skapar glädje och hälsa för så många utövare i alla åldrar, inte sett ut som den gör. SALK utgår därför ifrån att föreningens synpunkter tas på allvar.

Med stor besvikelse konstaterade SALK att det i liggande förslag är inritat bostäder på den yta där SALK har sina utomhusbanor med klubbhus och servering.

Tennisanläggningen i Riksby, som invigdes år 2000 av SALK:s hedersmedlem Björn Borg, arrenderas via Stadens Idrottsförvaltning som tidigare upplåtit marken som en fotbollsplan. Med undantag för ett bidrag från Riksidrottsförbundet om 200 tkr till den mycket uppskattade och enda paddeltennisbanan utomhus i Stockholm, som uppfördes sommaren 2015, har SALK svarat för

alla investeringar i anläggningen, som med åren utvecklats till en av de främsta utomhusanläggningarna i svensk tennis. Ytan för anläggningen är idrottsklassad i rådande detaljplan.

SALK vädjar att anläggningen får finnas kvar på följande grunder:

- SALK:s anläggning i Riksby är en av de viktigaste utomhusanläggningarna i Sverige. Dess betydelse för tennisen i Stockholm är mycket stor. Ingen uteanläggning i Stockholm har fler grusbanor.
- Tennisen är en av landets största folksporter. Det bedöms vara den sport som attraherar flest utövare från olika åldrar. I Sverige uppskattas sporten ha uppemot 500.000 utövare, varav störst antal i region Stockholm. Utomhustennisen måste ges utrymme i stadens planer för sportens många utövare.
- Tennisanläggningen i Riksby är öppen för alla och främjar därmed spridningen av tennissporten till nya målgrupper (SALK=Stockholms Allmänna Lawntennis Klubb).
- SALK bedriver en av landets största verksamheter för barn- och ungdomar (organiserad verksamhet för 700 individer). I synnerhet för denna gruppering är det viktigt att kunna utöva sin tennis på anläggningen i Riksby.
- Intresset för tennis i Stockholm är stort och det råder brist på banor, inte minst för barn och ungdomar, där uppemot 4.000 köar för att få spela men där det i dagsläget ej finns tillräckligt med banor (obs: utöver dem som ställt sig i kö bedöms många fler ha intresse att spela). En nedläggning av Riksbyanläggningen skulle öka banbristen ytterligare.
- Om anläggningen i Riksby tvingades att upphöra, vore detta en stor förlust för alla de viktiga barn- och ungdomstävlingar som anläggningen står som värd för. På SALK:s utomhusbanor i Riksby arrangeras bl.a. Stockholmsupplagan av Next Generation Cup (tidigare Kalle Anka Cup) för flickor 11, 13, 15 år, Regionmästerskapen för Stockholm för pojkar och flickor (12, 14, 16, 18-21 år) och med jämna mellanrum står SALK:s utomhusbanor också som värd för de nationella utomhusmästerskapen (SM). Om anläggningen i Riksby inte blir kvar, innebär det ett hårt slag för ungdomstävlingarna som betyder mycket för barnen.
- SALK:s verksamhet, liksom också anläggningen i Riksby, bedrivs mycket professionellt. Det vore olyckligt att stänga en så välfungerande, beprövad verksamhet.
- SALK Tennis Park borde vara ett attraktivt inslag i en bostadsbebyggelse med den höga ambitionsnivå som är tilltänkt i Centrala Bromma. Det har i studier visat sig att tennis skapar väsentliga positiva bieffekter för omkringliggande bostäder.
- SALK:s anläggning i Riksby är vackert planerad. Omgärdad av höga cypresser och med en konstgräsyta som ramar in

paddeltennisbanan ger anläggningen en grön parkliknande känsla som passar väl i en tilltänkt bostadsbebyggelse och bidrar till områdets parkinslag.

- SALK har kontaktats av intilliggande koloniförening som framfört att man önskar ha tennisen kvar eftersom man anser att anläggningen med dess aktiviteter är positiv för upplevelsen i området och dessutom skulle kunna fungera som buffertzon mot tillkommande högre bostadsbebyggelse. Även Engelska Skolan önskar gärna ha kvar tennisen som granne.

SALK med sina många medlemmar kommer att engagera sig kraftfullt för att få behålla sin utomhusanläggning. Det borde vara i allas intresse, inte minst för att få en snabb planprocess, om SALK:s önskemål beträffande utomhusanläggningen kunde tillmötesgå i samförstånd med Stockholms stad. SALK välkomnar förslag hur anläggningen kan förfinas ytterligare för att passa in i en ny bebyggelse.

Vänligen ta även del av yrkandena från Stockholms Tennisförbund samt Svenska Tennisförbundet, vilka dessa skickat in separat till Stockholms stad. Dessa yrkanden bekräftar den stora betydelsen som SALK:s utomhusanläggning har och det framkommer att både Stockholms och Svenska Tennisförbundet kommer att verka för att SALK Tennis Park får vara kvar.

Internationella Engelska Skolan Bromma

Internationella Engelska Skolan Bromma har varit verksam i Bromma sedan 2005. Skolan har årskurserna 4-9 och det är ca 950 elever och 80 personal som dagligen tar sig till och från skolan.

När det gäller den rådande bristen på bostäder inom Stockholm står vi helt eniga till att utnyttja de ytor som går till att skapa bebyggelse och ge fler en möjlighet att bo i underbara Bromma.

Med det koloniområdet och SALK som våra närmsta grannar så har vi idag en väg nästan helt utan trafik sidan om skolan. Med en bebyggelse så skulle trafiken öka drastiskt och därmed de risker som detta medför.

Vi ser gärna att trafiksäkerheten får ta stor plats i den kommande planeringen. Vi önskar även att få tal del av kommande information och möten.

Besmanet 1

Tack för svar men jag måste tyvärr uttrycka besvikelse hur mitt ärende hanteras och hur vi nu blir behandlade. Vi har sedan 1971

(dvs 45 år!) ägt fastigheten Besmanet 1. Den har och kommer att upplåtas i hyresrättsform inom överskådlig framtid.

I TRE års tid har jag arbetat med att försöka få en dialog kring en byggnation på marken utanför och omkring vår fastighet. Det började med ett samtal med Karin Månsson vintern 2012/2013 och under våren 2013 ett möte med dig, Fredrik, på plats. Både du och Karin har från början varit mycket positiva till mina förslag förutom iden att bygga ett punkthus på platsen som jag också föreslagit. Det första förslaget var på en liten byggnation (se bilaga 1 "Besmanet 1 Grundförslag" i detta mail) och endast en förlängning av vår befintliga fastighet, dvs precis på den markbit som ni ritat in som möjlig förtätning. Byggnationen skulle innebära Besmansvägen 2 och ca 600 kvm BOA fördelat på ca 9-12 lgt:er beroende på antal våningsplan. På Karins inrådan tog jag kontakt med Exploateringskontoret för ansökan om markanvisning och möttes av en första kommentar, "har du verkligen råd att driva detta". Detta skakade jag av mig snabbt och kom i kontakt med Mattias Eriksson (numer Cegrell och dessvärre inte längre kvar utan nu på Åke Sundvall). Han knorrade över projektets relativa litenhet och att det inte var så intressant att upplåta mark för ett litet projekt då det skulle låsa eventuella framtida byggnationsmöjligheter. Tillsammans med arkitekt arbetade vi sedan fram ritningar på det större projektet som ni tagit del av, dvs det som inkluderar Öreslandet. Ett antal möten senare, massa timmar och pengar senare, kompletteringsönskemål från exploateringskontoret med utredning av förskoleförutsättningar avseende uteplats och disposition, önskemål om ljusutredning, etc innebär mitt förslag som bekant för er alla ett tillskott om ca 40-50 lägenheter samt yta för förskoleverksamhet där dagens 2 avdelningar kan utökas till 4 avdelningar beroende på Stadsdelens behov och önskemål, (se bilaga 2 "Utökat förslag-Situationsplan" och bilaga 3 "Modellfoto"). Inget gigantiskt projekt i era mått mätt säkert men ett gott tillskott av hyreslägenheter och effektivt utnyttjande på ett smakfullt sätt av marken. Lägenheterna vill jag upplåta i hyresrättsform, precis som nuvarande. Vad mer kan staden och stadsdelen önska sig? En lokal långsiktig fastighetsägare och ägare till den direkt anslutande fastigheten som vill bygga 40-50 mindre hyreslägenheter och dessutom bibehålla nuvarande förskoleverksamhet eller utöka den beroende på önskemål.

Under resans gång har sedan tyvärr Mattias Eriksson (numer Cegrell) slutat. Han kändes som en drivande projektledare i ärendet och verkade vilja få igenom mitt förslag.

Vad händer sedan, jo ett programförslag läggs fram. Markbiten utanför vårt hus är tydligt markerad som plats för möjlig förtätning. Utan att jag ens hör ett ljud från er senaste året har ni således uttryckt önskemål för förtätningssidéer på marken som jag febrilt arbetat med och med er vetskap precis utanför vår befintliga fastighet. Detta har även rört upp och skapat oro bland mina befintliga hyresgäster som undrar vad som är på gång. Det kommer givetvis nu efter er skiss att springa intresserade byggentreprenörer och stega, mäta, fota etc vilket kommer ytterligare spä på oron i huset. Är det vad ni vill?

Om ni nu föreslår byggande av bostäder på platsen och förtätning varför inte ägna en kort stund åt det förslag jag med arkitekt presenterat och fått positivt gehör för från såväl Stadsbyggnadskontoret, Exploateringskontoret samt nu på senare tid Johan Heinonen i Bromma Stadsdelsnämnd som jag haft möte med. Johan Heinonen har även satt mig i kontakt med Felix Antman, Borgarrådssekreterare till Roger Mogert som jag haft möte med. Jag har haft möte med Ann-Margareth Liv och Torleif Falk också. Torleif beklagade sig över handläggningen men tyckte jag skulle kämpa på och trodde att det en dag skulle bli något. Jag kommer mer än gärna och presenterar det igen och uppdaterar er. Vad är problemet? Hur vill ni ha det? Jag önskar att detta mail diarieförs och läggs till samrådshandlingarna som synpunkter/förslag från mig som byggherre och sakägare.

Bilagor:

1. Grundförslag
2. Utökat förslag
3. Modellfoto