

Programsamarådsredogörelse

Program för Centrala Bromma, del av Riksby 1:1 m fl i stadsdelen Riksby, Dp 2010-20840

Innehåll

Innehåll.....	1
Läsanvisning	2
Sammanfattning	3
Remissinstanser	3
Enskilda och intressegrupper	3
Stadsbyggnadskontorets ställningstagande	3
Bakgrund.....	5
Förslagets mål och strategier	5
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden.....	6
Allmänt om samrådet och planprocessen.....	6
Allmänt om förslaget och utvecklingen	8
Riksintressen	11
Arkitektur och gestaltning	13
Stadsutvecklingsområden.....	14
Kulturmiljö	22
Olägenheter för grannar	26
Parker och grönområden	26
Koloniområden.....	30
Gator och trafik	33
Teknisk försörjning.....	40
Hälsa och säkerhet	43
Miljö- och klimataspekter	44
Offentlig service	46
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	48
Föreslagna förändringar innan godkännande.....	49
Föreslagna utredningar inom fortsatt detaljplanearbete	50

Stadsbyggnadskontoret

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

Läsanvisning

I detta dokument redovisas inkomna synpunkter från remissinstanser, föreningar, intressegrupper och enskilda med stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande. Synpunkterna är sammanfattade och kommenterade ämnesvis för att ge en bra överblick. De inkomna yttrandena kan läsas i sin helhet i bilagorna som anges nedan.

Bilaga 1: Synpunkter remissinstanser m.fl.

Bilaga 2: Synpunkter enskilda och föreningar

Sammanfattning

Programmet för centrala Bromma syftar till att på övergripande nivå beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med gällande översiktsplan för Stockholm.

Programmet har avgränsats till att på en strategisk och övergripande nivå redovisa stadens intentioner för framtida utveckling av centrala Bromma. Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsföresättningsarna inom området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågan om markanvisningar. Den föreslagna strukturen ska ses som en möjlig utveckling inför fortsatt detaljplanearbete tillsammans med kompletterande utredningar som föreslås i programmet.

Programförslaget var ute på samråd under perioden 2016-02-22 - 2016-04-04. Under samrådet har ca 400 remissvar och yttranden inkommit.

Remissinstanser

Remissinstanserna är överlag positiva till programförslaget. Synpunkter som framförs är framför allt att vid förtätning av stadsdelarna värna den kulturhistoriska miljön med sin bebyggelse, sina grönområden och sina fornlämningar och anpassa ny bebyggelse därefter. Synpunkter framförs också om en högre exploatering och mer stadslik nybyggnad. Trafiklösningar måste studeras och kollektivtrafiken förbättras. *Länsstyrelsen* anser att en fördjupning av underlag behövs i kommande planarbete avseende riksintresset Stockholm Bromma flygplats, trafikinfrastrukturen, miljö kvalitetsnormer och den samlade bullerbelastningen för att tidigt kunna bedöma om revideringar behövs när det gäller bebyggelsestruktur, infrastruktur och markanvändning.

Enskilda och intressegrupper

Synpunkter som framförts av enskilda och intressegrupper är att trafiken inom planområdet, framförallt kring Brommaplan, är problematisk och ingen ny bebyggelse kan accepteras innan trafiksituationen lösts. Koloniområdena och befintliga skogspartier ska värnas för rekreation och hänsyn ska tas till befintlig bebyggelses kulturhistoriska värden när ny bebyggelse planeras. Fler utredningar efterfrågas för att kunna se konsekvenserna av den föreslagna förtätningen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Mot bakgrund av Stockholms stads mål om att 140 000 nya bostäder ska byggas fram till 2030 och utifrån områdets

förutsättningar med god tillgänglighet till kollektivtrafik och service, ser stadsbyggnadskontoret att det är motiverat att gå vidare med planering inom programområdet. Fortsatt utredningsarbete inom respektive detaljplaneprojekt kommer att ge nödvändiga underlag för att hantera utmaningar och konsekvenser.

Angående de farhågor som lyfts fram kring den övergripande trafiksituationen ser stadsbyggnadskontoret att området bör kunna utvecklas i linje med stadens framkomlighetsstrategi, där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om den rådande trafiksituationen och ser att den behöver studeras vidare i sin helhet för att hitta en fungerande gatustruktur och i övrigt bra lösningar och möjliga åtgärder för att hantera dessa frågor.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att några större revideringar av programförslaget efter programsamrådet inte kommer att krävas. Programmet är utformat på en strategisk och övergripande nivå för att redovisa stadens intentioner för framtida utveckling av centrala Bromma och den föreslagna strukturen ska ses som en möjlig utveckling inför fortsatt detaljplanearbete. De inkomna synpunkterna från remissinstanser och privatpersoner ger en bra grund för fortsatt arbete och för vilka frågor som ska hanteras och studeras närmare i fortsatt detaljplanearbete. Föreslagen struktur för programområdet kommer inte att justeras då programhandlingen inte är bindande och ska ses som ett möjligt alternativ. Den kommer att behöva vidareutvecklas i fortsatt planarbete med hänsyn till olika aspekter.

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet föreslår stadsbyggnadskontoret att programhandlingen kompletteras och förtydligas för vissa delar inför ett godkännande av programmet, se sidan 49.

I samband med fortsatt detaljplanearbete finns behov av att vissa frågor studeras vidare. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en del av frågorna behöver studeras samlat för ett större område medan vissa frågor kan hanteras inom respektive detaljplaneprojekt, se sidan 50.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående kompletteringar och förslag till utredningar i kommande detaljplanearbete innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Bakgrund

Syfte

Programmet för centrala Bromma syftar till att på övergripande nivå beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med gällande översiktsplan för Stockholm. Programmet har avgränsats till att på en strategisk och övergripande nivå redovisa stadens intentioner för framtida utveckling av centrala Bromma. Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsförutsättningarna inom området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågan om markanvisningar.

Förslagets mål och strategier

Mål

Centrala Bromma och delar av Riksby ska utvecklas till en hållbar och levande stadsmiljö med utgångspunkt ur lokala värden och kvaliteter. I programmet redovisas förslag till utveckling med 3000 – 4000 nya bostäder för centrala Bromma - Riksby, Åkeshov och Åkeslund. Brommaplan blir ett centrum för kommersiell och offentlig service samt en nod för kollektivtrafik i västerort.

Strategier

En ny stadsdel i Riksby och en fortsatt satsning på Brommaplans centrum som tyngdpunkt innebär möjligheter att utveckla serviceutbudet och skapa en attraktiv mötesplats i västerort och ett komplement till centrala Stockholm. Närheten till tunnelbana och bussar ger snabba och effektiva förbindelser. Fem övergripande strategier har tagits fram för att uppnå programförslagets mål. Utgångspunkter är översiktsplanens stadsutvecklingsstrategier och centrala Brommas specifika förutsättningar, kvaliteter och utvecklingsmöjligheter.

- Planera för en sammanhållen och tät stad
- Utgå från lokala kvaliteter
- Håll en god beredskap inför framtidens miljö- och klimatutmaningar
- Verka för attraktiva och inbjudande stadsmiljöer
- Skapa förutsättningar för variation och mångfald

Hur samrådet bedrivits

Programsamarbudet pågick under perioden 2016-02-22 – 2016-04-04. Under programsamarbudet har remissinstanser, sakägare, allmänhet, organisationer och intressegrupper haft möjlighet att lämna synpunkter. Programförslaget visades i Fyrkanten, Tekniska Nämndhuset Fleminggatan 4, Brommaplans bibliotek Klädesvägen

12, Brommas medborgarkontor Blackebergsgatan 5 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Öppet hus hölls 10 – 12 mars i stadens dialogpaviljong vid Brommaplans torg. Annons om programsamråd och samrådsmöten publicerades i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet måndagen den 22 februari 2016 och även i lokaltidningarna i anslutning till öppet hustillfället. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser, föreningar och intressegrupper. Ett vykort med en sammanfattning av programmet och med en inbjudan till öppet hus skickades ut till boende inom programområdet.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Programförslaget har i huvudsak mottagits väl av remissinstanserna och anses överlag utgöra ett bra underlag för fortsatt arbete. Nedan redovisas ämnesvisa synpunkter som inkommit under samrådet från remissinstanser, intresseföreningar och enskilda personer. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämnesområde. För att läsa synpunkterna i sin helhet läs bilagorna Bilaga 1: Synpunkter remissinstanser m.fl. och Bilaga 2: Synpunkter enskilda och föreningar.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Länsstyrelsen delar inte stadens bedömning att planprogrammets genomförande inte kan förväntas medföra betydande miljöpåverkan, utan att det kan komma krävas för vissa delar av programområdet i ett senare skede. Programmets konsekvenser bör helst studeras inom ramen för en påbörjad miljöbedömning i programskedet, men frågan om betydande miljöpåverkan kan också tas upp i samband med kommande detaljplaner.

Naturskyddsföreningen anser att Stockholms stad bör arbeta med fördjupade översiktsplaner (FÖP) som planeringsinstrument istället för program innan detaljplanearbete startas. En FÖP ställer andra krav på samråd och ska miljöbedömas precis som en översiktsplan. Miljökonsekvenserna behandlas i de program som tas fram men inte på samma sätt som i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalkens krav. Samtliga planer och program bör föregås av ekosystemtjänstanalyser för att beakta viktiga ekosystemtjänster såsom reglering av vattenflöden, pollinering, klimatutjämning och rening av luften. Det är en stor brist att ingen naturvärdesinventering har gjorts trots att all natur inom programområdet är definierad som ekologiskt särskilt betydelsefull, ESBO. Sammanlagt mer än 20 hektar naturmark tas i anspråk.

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

Bromma hembygdsförening anser att programförslaget är alltför översiktligt. Mer detaljerade program behövs för delar av programområdet innan planarbetet påbörjas. Dessa bör redovisa bebyggelsens gestaltning samt anpassning till natur och kulturhistoriska värden. Dessa program eller eventuellt startpromemorior bör det samrådas om.

Enskildas synpunkter

Det är svårt att ta ställning till programförslaget utan förslag för Brommaplansrondellen. Vilka blir konsekvenserna för de som nu bor och verkar vid och omkring Brommaplan och för de som nu bor på Ekerö?

Enskildas förslag

En utredning avseende trafiken borde föregå programmet. Det är ett absolut krav att presentera detta innan staden börjar placera ut ett antal huskroppar. Bygg först färdigt förbifart Stockholm, sedan kan staden börja fundera på att försöka rymma ytterligare tusentals människor i det här området.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att programförslagets genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. I kommande detaljplaner kommer dock frågan om betydande miljöpåverkan att prövas vidare och miljökonsekvensbeskrivningar kommer att upprättas i de fall behov finns. Programmet kommer inför godkännande att kompletteras med en beskrivning av möjlig etappindelning för fortsatt detaljplanearbete. En beskrivning av de viktigaste miljöfrågorna för de olika etapperna, samt vilka utredningar som kan komma att bli aktuella, kommer att redovisas som stöd för behovsbedömningen i detaljplaneskedet.

Uppdraget från stadsbyggnadsnämnden avser framtagande av ett program. Det har därför inte varit aktuellt att ta fram en fördjupad översiktsplan, FÖP. Programförslaget ska fungera som utgångspunkt för kommande detaljplaner och markanvisningar. Kontoret bedömer att programförslagets nivå ger tillräckligt övergripande underlag inför fortsatt arbete och det är inte aktuellt att göra fördjupade program för delar av programområdet. I programförslaget framgår det tydligt att det finns behov av kompletterande utredningar i kommande detaljplanearbete till exempel avseende kulturmiljö, fornlämningar och trafik. Hur den

kommande bebyggelsen ska gestaltas och utformas med avseende på natur och kulturhistoriska värden inom området är en fråga som ligger inom ramen för kommande detaljplanearbete.

Programsamrådet är ett tillfälle till samråd och dialog kring utvecklingen av centrala Bromma i ett tidigt skede.

Programförslaget och inkomna synpunkter kommer att fungera som underlag till fortsatt detaljplanearbete inom programområdet.

Respektive detaljplaneprojekt ger ytterligare tillfällen till dialog- och samrådsprocesser i enlighet med plan- och bygglagen, PBL.

För att kartlägga övergripande planeringsförutsättningar har programområdet inventerats och analyserats utifrån historiska spår, grönsstruktur, växt- och djurliv, ekologi, stads- och naturlandskapet, bebyggelseutveckling, offentliga rum och stråk samt trafik och kommunikationer. Det har även tagits fram en övergripande analys av de ekologiska spridningssambanden med hjälp av geografiskt informationssystem, GIS. I denna analys har nuläget jämförts med programförslagets bebyggelsestruktur. Genomförda analyser har bedömts utgöra tillräckligt underlag för programarbetet. I kommande detaljplanearbete som går in på en mer detaljerad nivå, behöver ekosystemtjänster och ekologiska spridningssamband dock studeras närmare. Befintliga bestånd av ädellövträd utgör viktiga ekologiska spridningsvägar varför hänsyn ska tas till befintliga ädellövträd vid placering av byggnader och möjligheterna att förstärka viktiga samband genom nyplantering ska undersökas.

Under programarbetet har stadsbyggnadskontoret informerat och varit i kontakt med berörda koloniföreningar inom programområdet. Information om programsamrådet har även annonserats på hemsidan, i DN och i lokala tidningar.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Länsstyrelsen ser positivt på 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. En fördjupning av underlag behövs avseende riksintresset Stockholm Bromma flygplats, trafikinfrastrukturen, miljö kvalitetsnormer och den samlade bullerbelastningen för att tidigt kunna bedöma om det finns förutsättningar för ett genomförande av programmet eller om revideringar behövs när det gäller bebyggelsestruktur, infrastruktur och markanvändning.

Bromma stadsdelsnämnd anser att hänsyn i högre grad måste tas till ekologiska och sociala aspekter. Kultur- och fornminnen samt naturområden med stora ekologiska värden och viktiga spridningssamband ska beaktas. Närförorter ska ges lika goda boendemiljöer med ett utbud av kultur, service och tillgång till idrott, park- och naturmark som innerstaden. Detta måste utvecklas parallellt med bostadsbyggandet. I ett tidigt skede är det viktigt att hantera resandeströmmar med bil- och kollektivtrafik som de nya bostäderna medför. Bebyggelsen bör omfatta blandade upplåtelseformer samt olika typer av boendeformer för äldre för att skapa goda förutsättningar för integration.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att programmet i sin helhet är väl genomarbetat och att det är positivt att det planeras för många nya bostäder i detta kollektivtrafiknära läge. Nämnden menar dock att frågor avseende skydd av habitatnätverk och kompensationsåtgärder för intrång i naturmark bör studeras vidare.

Trafiknämnden välkomnar att fokus ligger på att skapa en hållbar stadsdel där framkomlighetsstrategins principer om att prioritera yt- och kapacitetseffektiva trafikslag tydligt lyfts fram.

Exploateringsnämnden anser att det finns stora möjligheter att vidareutveckla bebyggelsestrukturen i syfte att skapa mer högkvalitativa offentliga rum och platser samt en högre exploateringsgrad.

Yimby menar att programförslagets utormning står i direkt strid med stadens översiktsplan och kommer omöjliggöra att planera för en sammanhängande stadsmiljö från Traneberg/Alvik till Brommaplan och sedan vidare. Det saknas en vilja att på riktigt förtäta för att bidra med urbana inslag. Fastighetsvärdena motiverar de stora investeringar som krävs i området samtidigt som boende och kommersiella aktörer efterfrågar mer stadsmiljöer utanför den befintliga innerstaden. Med tanke på hur mycket yta som hårdgörs är det oansvarigt att inte exploatera mer i anslutning till det nya gatunätet.

Skönhetsrådet anser att en utökad bostadsbebyggelse måste göras utifrån andra förutsättningar än de som presenteras och det kvarstår utredningar för en del avgörande frågor. Det generellt strukturerade programförslaget tydliggör också brister som bör leda till genomgripande omarbetningar, i synnerhet förhållningsättet till Bromma flygplats.

Kulturmiljöutskottet menar att hänsyn bör tas till befintliga kulturhistoriska värden. Fornlämningarna bör skyddas. De förväntade exploateringstalen kan behöva reduceras eller omfördelas. Ny bebyggelse måste förhålla sig till intilliggande bebyggelse samt anpassas till topografi, terräng och kulturmiljö. Ingrepp i och bebyggelse för tätt inpå de kulturhistoriskt värdefulla koloniområdena bör undvikas.

Hysesgästföreningen anser att de nya bostäderna till övervägande del behöver utgöras av hyresrätter för att kunna möta ett framtida behov av bostäder för kommande generationer.

Solna stad anser att programförslaget berör Solna främst genom att ny bebyggelse kommer att generera nya trafikströmmar och nya trafikmängder genom Solna genom kopplingen till Huvudstabron.

Internationella Engelska Skolan Bromma vill att koloniområdet och SALK:s tennisanläggning blir kvar som närmaste grannar. Ny bebyggelse kan innebära en ökning av trafiken och därmed medföra risker längs vägen till skolan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programförslaget redovisar en möjlig bebyggelsestruktur och täthet som bedöms rimlig med hänsyn till områdets förutsättningar.

Programförslaget ska ses som ett möjligt alternativ som ska studeras vidare och prövas i kommande detaljplanearbete. Det återstår en del utredningar avseende till exempel topografi, trafik, buller, fornlämningar och kulturhistoriska värden som kan innebära att strukturen behöver anpassas och förändras.

I linje med att översiktsplanen pekar ut Brommaplans centrum som tyngdpunkt föreslår programmet en stadsutveckling, framförallt i form av en ny stadsdel i norra Riksby. Brommaplan är utpekad på grund av att det utgör en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken samt har god tillgång till service. Strukturen för den föreslagna bebyggelsen måste avvägas med avseende på tillräckligt antal bostäder för att uppnå ett bra underlag för service, men även mot vad som är möjligt med avseende på natur- och kulturvärden. Vilken exploateringsgrad som är lämplig för det nya stadsutvecklingsområdet måste därför studeras vidare under detaljplaneprocessen.

Bromma flygplats utgör en förutsättning för programarbetet då Swedavias avtal med staden gäller fram till och med år 2038. Programförslaget bygger på en struktur som kan hantera det mark- och flygbuller som flygplatsen orsakar, samtidigt som den möjliggör en vidare utbyggnad i det fall flygplatsen i en framtid

avvecklas. Utförligare utredningar av en fortsatt stadsutveckling över flygplatsområdet ligger utanför ramarna för aktuellt programarbete.

Bostädernas upplåtelseform är inte möjlig att reglera i en detaljplan. Däremot kan staden påverka upplåtelseformer genom exploateringsnämndens val av byggaktörer i markanvisningar, det vill säga när staden säljer sin egen mark för byggande, eller upplåter den genom tomträtt. En blandning av upplåtelseformer och bostäder för olika målgrupper är viktiga delar i att skapa en socialt sammanhållen stad och stadsbyggnadskontoret tar med dessa frågor inför fortsatt markanvisnings- och detaljplaneprocess.

Vid en utveckling av ny bebyggelse i Riksby är det viktigt att säkerställa att gång- och cykeltrafikanter kan ta sig på ett trafiksäkert sätt till området. Denna aspekt kommer att vara utgångspunkt vid utveckling av och eventuella förändringar i gatunätet.

Riksintressen

Bromma flygplats

Länsstyrelsen menar att för att veta att programmet inte påtagligt försvårar funktionen av riksintresset flygplats behöver bullerberäkningar tas fram utifrån bebyggelseförslag. Det gäller både flygbuller och markbuller.

Swedavia lyfter fram att det är funktionen flygplats som utgör riksintresse, att flygplatsområdet ska skyddas liksom de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer. Flygplatsen har en skyldighet att säkerställa att byggnader och andra föremål inte genomtränger hinderbegränsande ytor. Totalhöjder överstigande +59,4 m ö h (RH70) kommer inte att tillstyrkas. Byggaktören kan göra en särskild ansökan om tillfälligt undantag för genomträngning av hinderyta under byggtiden.

Trafikverket påpekar att delar av programområdet ligger inom det område som påverkas av större höjdbegränsningar kopplat till in- och utflygningsriktningen. Trafikverket, Försvarsmakten och Luftfartsverket framhåller att programområdet berörs av skyddsområdet för Bällsta radar som betjänar riksintressen för civil och militär luftfart. Flygplatser skall tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer. Försvarsmakten ska remitteras ärenden vars totalhöjd överstiger 45 meter. Trafikverket föreslår att en flyghinderanalys beställs av LFV, som kan redovisa höjdrestriktioner kopplat till flyghinder och påverkan på

flygtekniska system. Byggnadernas höjd bör anges som högsta totalhöjd över nollplanet i kommande detaljplaner.

Trafikverket konstaterar att mindre delar av programområdet ligger inom flygbullerkurvan FBN 55 dBA samt att stora delar av norra Riksby berörs av markbuller från flygplatsverksamheten. *Swedavia* menar att bebyggelse i programförslaget tangerar influensområdet för flygbuller FBN 55 dBA och vill poängtera att det är viktigt att bullerberäkningar med avseende på flygbuller genomförs och redovisas för området. Detaljplanen bör ange beräknade flygbullernivåer för såväl nuläge som för framtida trafikutveckling. Även markbullerberäkningar bör genomföras och redovisas. Hänsyn bör också tas 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.

Swedavia påpekar att ett arbete med att precisera flygplatsens riksintresse och bullerinfluensområde pågår tillsammans med Trafikverket, länsstyrelsen och Stockholms stad. Programförslaget innebär en mindre justering av flygplatsens arrendeområde och *Swedavia* menar att det är viktigt att justeringarna utreds i samråd med *Swedavia*.

Vägar

Trafikverket ser att programförslaget saknar information om att både Drottningholmsvägen, från trafikplats Fredhäll till Brommaplan, samt Bergslagsvägen i hela sin sträckning till trafikplats Tureberg i Sollentuna (väg 275) är riksintressen för kommunikationsanläggningar. Trafikverket vill i fortsatt arbete också ta del av information om utredningar som gäller trafikplats Brommaplan.

Naturvård

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och *Bromma hembygdsförening* menar att den bebyggelse som föreslås i de västra delarna av norra Riksby delvis ligger inom ett större område som pekats ut som riksintresse för naturvård vilket behöver hanteras i den framtida detaljplaneringen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Staden får inte i sin planering föreslå åtgärder som påtagligt kan försvåra för tillkomst eller utnyttjande av en anläggning som utgör ett riksintresse enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Tillkommande bebyggelse, exempelvis nybyggnad inom en anläggnings influensområde, får inte negativt påverka varken nuvarande eller framtida nyttjande av denna. Programförslaget har anpassats så

att det är möjligt att genomföra med hänsyn till verksamheten på Bromma flygplats och utifrån de restriktioner som gäller på grund av till exempel flygbuller. Förslaget är redovisat på en schematisk, övergripande nivå och den tillkommande bebyggelsens exakta avgränsningar och utformning kommer att studeras i kommande skede. Bland annat kommer byggnadernas höjder i förhållande till de höjdbegränsningar som gäller runt Bromma flygplats och Bällsta radar att studeras närmare under kommande detaljplanearbete liksom beräkningar av mark- och flygbuller som kan påverka området. Stadsbyggnadskontoret bedömer att programförslagets övergripande nivå ger tillräckligt underlag inför fortsatt arbete.

Frågor om tillfälliga hinder som byggkranar, hindermarkering av högre byggnader, störningar av ljus och reflekterande material samt god ordning på byggarbetsplatser hanteras inte i detaljplan, men förs vidare till respektive markägare för beaktande under projekterings- och genomförandeskedet.

Stadsbyggnadskontoret i samarbete med exploateringskontoret kommer i det fortsatta planarbetet att upprätthålla en kontakt med Swedavia kring förslag om justering av arrendeorrådets avgränsning.

Programförslaget kompletteras med information om vägar av riksintresse i enlighet med framförda synpunkter från Trafikverket.

Väster om landningsbanan föreslår programmet bebyggelse som till viss del ligger inom område som pekats ut som riksintresse för naturvård, med anledning av förekomsten av De Geermoräner. Platsen som berörs utgörs idag främst av en öppen gräsyta som nyttjas av den befintliga golfverksamheten. Den föreslagna bebyggelsens exakta placering ska studeras vidare i kommande detaljplanearbete och ska ske med respekt för moränernas utbredning och läsbarhet i landskapet.

Arkitektur och gestaltning

Yimby presenterar ett eget förslag med kvartersbebyggelse som enligt dem inte påverkar befintlig bebyggelse och som visar hur området kan utvecklas i framtiden genom att utvidga stenstaden. En tät kvartersbebyggelse är att föredra framför modernistiska lamellhus och punkthus i park. Kompletteras området med mer av det som redan finns undermineras kvaliteten i det befintliga utan att tillföra nya kvalitéer. Programförslaget har dålig koppling till omkringliggande områden och trafikleder har prioriterats framför urbana stråk, vilket leder till döda stadsmiljöer samt oklara förhållanden mellan det offentliga och det privata.

Enskildas synpunkter:

Den befintliga arkitekturen i de olika delarna av området beskrivs endast översiktligt med få bilder. Hur den kompletterande bebyggelsen ska samspela i höjd, placering och struktur med befintlig framgår inte. Planeringen visar stora brister avseende hushöjder och naturliga övergångar till omkringliggande naturområden inklusive koloniområdena. De fotomontage som visas i kombination med en enkel plankarta är inte tillräckligt för att förstå hur hela området kommer att omvandlas. Bilderna visar tydligt hur dåligt föreslagen bebyggelse passar in. Höga krav ska ställas på den arkitektoniska kvaliteten vid utformningen av nya byggnader och miljöer.

Enskildas förslag:

Anpassa byggnaderna så att de inte avviker genom att andra typer av volymer införs. Gärna modern arkitektur och nya material. Bygg varierat och blanda form, material och färg för större trivsel. Bygg bostäder längs de stora lederna där det finns små områden som inte går att använda på annat sätt och låt stora sammanhängande gröna områden vara kvar orörda.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Programförslaget redovisar på översiktlig nivå en möjlig bebyggelsestruktur och täthet som bedöms rimlig med hänsyn till områdets förutsättningar. Programförslaget ska ses som ett möjligt alternativ som ska studeras vidare, fördjupas och prövas i kommande detaljplanearbete. Bebyggelsevolymerna (3D-modellen) som redovisas i programförslaget visar schematiskt en möjlig bebyggelsestruktur och ska inte ses som ett slutligt förslag. I kommande detaljplaner ska gestaltning av kvarter och bebyggelse studeras vidare. Det återstår en del utredningar avseende till exempel topografi, trafik, buller, fornlämningar och kulturhistoriska värden som kan innebära att strukturen behöver anpassas och förändras.

Stadsbyggnadskontoret arbetar för att fortsatt detaljplanearbete ska drivas med höga ambitioner avseende kvalitet och gestaltning av ny bebyggelse, offentliga platser och stråk. Det är också viktigt att möjliggöra för lokaler i bottenvåningarna i centrala lägen och vid viktiga stråk.

Stadsutvecklingsområden**Ny stadsdel Norra Riksby**

Bromma stadsdelsnämnd anser att ny bebyggelse ska anpassas till befintlig karaktär i området. Delar av ängsmarken norr om

Kvarnbacksvägen bör lämnas obebyggd för att värna kulturmiljön och kopplingen till fornlämningarna på Kvarnberget.

Bromma stadsdelsnämnd, skönhetsrådet och exploateringsnämnden anser att de kvarter som planeras för verksamheter i anslutning till Bromma flygplats bör utformas så att dessa i framtiden också är möjliga att omvandla till bostäder när hänsyn inte behöver tas till flygbuller. *Exploateringsnämnden* anser att det bör prövas om vissa av de östra delarna av detta område kan rymma fler bostäder.

Bromma stadsdelsnämnd framför även att området närmast flygplatsen ska utformas som en del av framtida bebyggelsestruktur med blandad stadsväv på flygplatsens område. Förtätning av detta område kan möjliggöra att större hänsyn tas till värdefull natur- och kulturmark inom programområdet.

Skönhetsrådet anser att utvecklingen av norra Riksby inte bör ses som ett enskilt exploateringsområde utan det krävs en balans för att befintliga områden ska få fördelar av det som tillkommer i den nya stadsdelen. Att låta verksamhetsområdet närmast flygplatsområdet innehålla lokaler för idrott och kultur måste säkerställas.

Utmaningen att koppla den nya stadsdelens struktur till ett framtida bebyggt flygplatsområde hanteras inte i programförslaget. Ny bebyggelse bör utgöra ett betydande komplement till den befintliga bostadsbebyggelsen för att motivera exploatering av grönområdet. Att värna de ekologiska sambanden måste vara realistiskt för att de ska fungera annars finns risk att spridningssambanden fragmenteras. Det är oklart om de öst-västliga spridningssambanden kvarstår när endast koloniområdena ses som spridningskorridor.

Programförslaget har utelämnat frågan kring den nordsydliga kopplingen. 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 bostadskvarterens helt skilda volymer och behov.

Bromma hembygdsförening anser att den nya bebyggelsen måste anpassas i höjd och avtrappas mot kolonistugorna. Det bör också finnas ett respektavstånd så att den nya bebyggelsen inte blir alltför dominerande.

Yimby anser att det saknas ett tydligt nord-sydligt stråk som på ett naturligt sätt kan koppla samman det norra området med Brommaplan. Närområdet till Bromma flygplats bör bebyggas med kvartersstad. Slutna kvarter är att föredra för att minimera bullerproblematiken från flygplatsens verksamhet. Bullerutredningar bör tas fram för att jämföra förutsättningar för

olika kvartersstrukturer då den planerade bebyggelsen hamnar mellan flygplatsen och den extremt trafikerade Brommaplansrondellen.

Exploateringsnämnden anser det angeläget att den nya stadsdelen utnyttjas väl och ges en relativt hög exploatering i de mest centrala lägena.

Naturskyddsföreningen anser det orealistiskt att spara en spridningskorridor från naturområdet runt Lillsjön och vidare västerut mot Riksby friområde. Det kommer bli för trångt vid Kvarnbacksvägen. För att spridningskorridoren ska fungera för flera olika arter så måste spridningen underlättas genom att inte bygga hus för tätt.

Kulturmiljöutskottet menar att ingrepp i de kulturhistoriskt värdefulla koloniområdena bör undvikas. Ny bebyggelse bör anpassas i volym och placeras på ett behörigt respektavstånd från koloniområdena och gränserna för de kulturhistoriskt värdefulla områdena. Inga fornlämningar bör påverkas.

Naturskyddsföreningen bedömer att det är möjligt att bebygga de flackare delarna av norra Riksby, i synnerhet golfbanan. Denna del bör bebyggas i samband med en nedläggning av Bromma flygplats. Det blir svårigheter med att få till en funktionell trafiklösning till norra Riksby som inte går fram hårt i koloniområdet eller igenom skogen.

Enligt *Bromma hembygdsförening* beskriver inte programförslaget hur huvudstråket i norra Riksby via Riksby klack ska kunna fungera med hänsyn till dess topografi. På Riksby klack finns flera stensättningar, stensamlingar och storblock som bör bevaras. Själva toppen är en vacker utsiktsplats mot Brommaplan.

Enskildas synpunkter

Det är ett spännande arkitektuppdrag att föreslå ny stadsdel i norra Riksby så att det inte bara blir ett nytt antal fyrkantiga eller rektangulära ”bolador”. Exploateringsgraden är något försiktig.

Enskildas förslag

Bygg inte hus nära koloniområdet. Spara ett utrymme mellan koloniområdet och de nya husen. Bygg tätare och högre i norra Riksby. Ta bort lastbilsterminalen och Byggmax på Linta Gårdsväg och bygg lokaler för små företag som vill expandera och behöver kontor och smålager. Bygg inte bostäder för nära flygplatsen.

Förtätning av befintliga stadsdelar

Generellt

Ett generellt önskemål från *remissinstanserna* är att ny bebyggelse i förtätningsområden behöver förhålla sig till intilliggande bebyggelse i volym, struktur och skala för att undvika okänslig inpassning och att stor hänsyn ska tas till befintlig grönska. Det måste också utredas vidare om och var ny bebyggelse är möjlig.

Bromma stadsdelsnämnd anser att utredningsområdet för reningsverket och pågående detaljplanearbete för kvarteret Grammet bör ingå i helhetsplaneringen då det kan innebära ett tillskott på cirka 1000-2000 bostäder utöver programförslaget.

Skönhetsrådet ser stora utmaningar som måste studeras närmare i kommande arbete med intrång i naturreservatet vid Spångavägen, en okänslig inpassning till konstnärsvillorna vid Snörmakarvägen, den bullerstörda miljön vid tunnelbanan samt fornminnet vid Drottningholmsvägen. Förtätning i Åkeshov bör avvakta vad som sker med Åkeshovs reningsverk.

Riksby

Bromma stadsdelsnämnd och *Bromma hembygdsförening* anser att bebyggelsen i hörnet Drottningholmsvägen/Riksbyvägen bör utgå på grund av flera fornminnen som bör bevaras samt att platsen är starkt påverkad av buller och avgaser. Denna medvetet sparade naturmark är värdefull som komplement till den byggda miljön.

Enligt *Kulturmiljöutskottet* finns en stensättning strax söder om infarten till koloniområdet Kortenslund vars status behöver utredas.

Bromma stadsdelsnämnd och *Bromma hembygdsförening* anser att det inte är lämpligt med bebyggelse längs Spångavägen som inkräktar på Kyrksjölötens naturreservat.

Enligt *Bromma hembygdsförening* bryter bebyggelsen vid Kvarnbacksvägen mot karaktären och skalan i området. Platsen utgörs av en skogbeväxt kulle med pulkabacke och tennisbana. Denna kulle var en viktig del av den fina utformningen av parkmiljön. Hänsyn måste tas till Brommas enda bevarade båtsmanstorp, Norrby (Riksby båtsmanstorp) från slutet av 1700-talet. Kulturmiljön kommer att förändras totalt med ny bebyggelse strax intill det gamla torpet.

Enskildas synpunkter

Placeringen av de nya byggnaderna bör kännas som ett naturligt komplement och en fin övergång till naturen på platsen. Ta hänsyn

till den befintliga bebyggelsestrukturen utmed Spångavägen, de fint inpassade byggnaderna som är anpassade till terrängen och solen genom att huskropparna är snedställda. Längs Spångavägen passar inte hus högre än 2-3 våningar. Högre hus skulle uppfattas som en kuliss längs med gatan och bli en barriär mellan gatan och naturen.

Enskildas förslag

Bygg stadsradhus längs Spångavägen. De stämmer överens med omgivande bebyggelse i skala och färgsättning. Bygg endast på södra sidan längs Spångavägen för att inte förstöra för bostadsområdet Sedumbacken. Sträck ut den föreslagna bebyggelsen längs med Spångavägen. Mark som bör vara enklare att bebygga är t.ex. i hörnet Spångavägen/Bromma kyrkväg och efter Spångavägen 138.

Åkeslund

Bromma stadsdelsnämnd önskar lägre exploateringsgrad i Åkeslund då parkmarken utgör lektyr för många förskolebarn. Området mellan Stopvägen och Tunnlandsvägen är mindre lämpligt att bebygga. Däremot är området söder om tunnelbanan relativt otillgängligt och mer lämpligt för kompletteringsbebyggelse.

Montessoriförskolan Liten och Stor anser att bostäder i området mellan Stopvägen och Tunnlandsvägen påverkar deras verksamhet negativt. Delar av området utgör förskolegård som arrenderas av staden och där mycket av förskoleverksamheten bedrivs. Förskolan kräver en heltäckande barnkonsekvensanalys som beskriver hur en förtätning i området påverkar barnens vardag och möjlighet till utevistelse.

Enligt *Bromma hembygdsförening* skulle bebyggelse vid Stopvägen/Gustav III:s väg förminska områdets kulturhistoriska värde samt bryta mot karaktären på omgivande bebyggelse. På denna högsta punkt av Gustav III:s väg är det angeläget att bibehålla luftigheten och öppenheten.

En *fastighetsägare* är missnöjd med stadens hantering av en tidigare förfrågning om exploatering av hyresrätter i anslutning till Stopvägen/Gustav III:s väg som nu i programförslaget är utpekad som möjlig att förtäta och tolkar det som att staden väljer att gå vidare med andra intressenter.

Enskildas synpunkter

I Åkeslund förstör staden hela stadsbilden med förtätning i ett område där arkitektur och natur förstärker varandras uttryck. Minsta avvikelse mellan befintliga och nya byggnaders exteriörer innebär att den värdefulla enhetlighet som nu råder skulle gå förlorad. En

arkitektur som på minsta sätt återspeglar 2010-talet i Åkeslunds närmast orörda 1930/40-talsmiljö skulle utgöra en i praktiken irreparabel skönhetsfläck.

Åkeshov

Bromma stadsdelsnämnd anser att antalet hus bör minskas så att fler grönytor med ekologiskt värdefulla ekar kan bevaras. Genom att bygga färre hus men högre så kan exploateringsgraden hållas oförändrad. Området vid Bårdgränds förlängning har mycket värdefulla natur- och kulturmiljöer.

Exploateringsnämnden menar att nedläggning av reningsverket och kraftledningen innebär kostnader för staden som kompenseras med hög exploatering i det centrala och kollektivtrafiknära läget.

Kulturmiljöutskottet anser att bebyggelsen i grönområdet mellan Snörmakarvägen och Knypplerskevägen bör studeras om så att fornlämningarna kan bevaras.

Bromma hembygdsförening anser att den vackra bergsryggen med flera fornlämningar inte bör bebyggas.

Teologiska högskolan Stockholm och *Bromma folkhögskola* ser gärna studentbostäder utmed Åkeshovsvägen för att värna den sociala mångfalden.

Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Kulturmiljöutskottet anser att vid Brommaplan utgör såväl stjärnstrukturen som den äldre bebyggelsen runt cirkulationsplatsen viktiga kulturhistoriska inslag som bör bevaras.

OKQ8 har uttalat en vilja att finnas kvar på platsen och att anpassa dagens bensinstation/serviceanläggning i samband med en utveckling av området. Anläggningen är en av få som håller öppet nattetid för till exempel skiftarbetare, poliser, väktare och taxichaufförer. Oavsett färdmedel bidrar anläggningen med en upplyst välkomnande servicepunkt. Programförslaget saknar en prognos för framtida trafikflöden samt åtgärder för att utveckla trafiksituationen kring Brommaplan. Detta är viktigt för möjligheterna att bygga bostäder eller verksamheter i anslutning till cirkulationsplatsen.

Enskildas synpunkter

Det är bra med Brommaplans centrumomvandling med höga hus där många verksamheter och ett stort antal nya boende kan samsas på en liten yta med kort gångavstånd till tunnelbana och bussar.

Enskildas förslag

Riv husen vid rondellen men säkra först nya avfarter för trafiklösningar. När trafikinfarkten byggts bort finns plats för större hus runt rondellen, de kan ha delar av påfarter och cykelvägar igenom byggnaderna i markplan och i källarplan. Bygg de nya husen så höga som möjligt, helst 20 våningar eller mer. Bygg riktiga stadshus med verksamheter i gatuplan. Bygg fler butiks- och restauranglokaler och en galleria nära tunnelbanestationen. Rusta upp Brommaplan med kringbyggda mindre kvarter, bostäder med innergårdar och inte så höga hus, så att solen kan nå ned på dagen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande*Ny stadsdel Norra Riksby*

Flygplatsens arrendeavtal med staden gäller till och med 2038 och flygplatsen utgör därmed en förutsättning för planeringen i Riksby. Enligt dagens situation med restriktioner, bland annat gällande buller, är det inte möjligt att planera för bostäder närmast flygplatsen. Därför föreslås ett verksamhetsområde i dessa delar av programområdet. I kommande planering ska studeras hur kvarteren kan utformas så att en annan markanvändning kan vara möjlig i framtiden. Det ingår inte i programarbetets uppdrag att studera en utveckling inom flygplatsområdet. På en övergripande nivå redogörs dock för möjliga kopplingar och samband med omgivande stadsdelar som bör beaktas i fortsatt detaljplanearbete. Ambitionen bör vara att inte omöjliggöra en anpassning till eventuell framtida utveckling inom flygplatsområdet då arrendeavtalet löpt ut.

Planering av lokaler för till exempel idrott och kultur kommer att studeras i kommande detaljplanearbete, främst inom det föreslagna verksamhetsområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att där finns potential att ge utrymme för delar av behovet inom Västerort.

Konsekvenser för bland annat ekologiska spridningssamband utreds vidare i respektive detaljplaneprojekt där behov finns. De planeringsunderlag som tagits fram under programarbetet bedöms tillräckliga i programskedet. Se även stadsbyggnadskontorets ställningstagande under rubriken: Allmänt om samrådet och planprocessen.

Huvudinriktningen i programförslaget är att koloniområdena ska vara kvar, men delar av dem kommer att påverkas i olika grad. I vilken omfattning och eventuell kompensation hanteras i kommande detaljplane- och genomförandeprocesser. Även förhållningssätt mellan ny bebyggelse och koloniområden vad gäller skala, volym och täthet liksom gatustruktur inom den nya stadsdelen och

angöring till koloniområdena ses över och studeras närmare i kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programförslaget på dess översiktliga nivå är anpassat till fornlämningar och kulturhistoriska värden. Anpassning och hänsyn behöver studeras närmare och fördjupas i kommande detaljplanearbete. Inför kommande detaljplanearbete ska nödvändiga arkeologiutredningar tas fram som underlag till bland annat placering av ny bebyggelse. En arkeologiutredning, etapp 1, för hela programområdet slutfördes efter programsamrådets slut och kommer att fogas in i programförslaget. Den ger sedan underlag till fördjupade arkeologiutredningar, etapp 2, inom respektive detaljplaneprojekt.

Förtätning av befintliga stadsdelar

Stockholm växer och utvecklas vilket innebär att kompletteringar behövs även i befintliga stadsmiljöer. Då kompletteringar görs på platser intill bebyggelse och miljöer som är värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller inom områden som i sin helhet är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden, måste hänsyn tas och den tillkommande bebyggelsen ses i ett sammanhang. Staden är föränderlig men när tillägg görs är det viktigt att den tillkommande bebyggelsen tillför kvaliteter till den befintliga miljön och inte medför att det kulturhistoriska helhetsintrycket förvanskas.

Ambitionen är att nya bostäder inom programområdet ska innehålla olika bostadstyper och upplåtelseformer för att bidra till ett varierat utbud och attrahera olika målgrupper. Det finns bland annat behov att studera möjligheten till studentbostäder inom programområdet. Bostädernas upplåtelseform är inte möjlig att reglera i en detaljplan. Däremot kan staden påverka upplåtelseformer genom exploateringsnämndens val av byggaktörer i markanvisningar, dvs när staden säljer sin egen mark för byggande, eller upplåter marken med tomträtt.

Programförslaget visar på möjliga platser till förtätning inom Åkeshov, Åkeslund och Riksby. Inom ramen för kommande detaljplanearbete behöver dessa platser studeras närmare och det kan bli aktuellt med ytterligare platser samt att vissa platser kan utgå. Programförslaget och redovisningen av förslag till förtätning kommer att förtydligas avseende detta. Områdena som markerats i programförslaget är schematiskt utpekade och ska inte tolkas som beslutade avgränsningar. Stadsbyggnadskontoret håller med om att förtätning och utveckling behöver ta hänsyn till befintliga park- och rekreationsytor samt värden avseende kulturmiljö. Inom ramen för kommande detaljplanearbete behöver hänsyn även tas till förskolor

och boende som nyttjar befintliga naturområden för rekreation och aktiviteter. Om det blir aktuellt med utveckling i de utpekade områdena kommer dessa aspekter att vägas in i planeringen. En barnkonsekvensanalys är exempel på underlag som kan tas fram inom ramen för kommande detaljplanearbete.

Förtätning och utveckling inom delar av Åkeshov måste invänta processen kring avveckling av Åkeshovs reningsverk. Avseende förslag till bebyggelse längs med Spångavägen bedömer stadsbyggnadskontoret det som intressant att studera vidare. Dock behöver intrång i naturreservatet och möjlighet att ändra dess avgränsning hanteras i särskild ordning. Föreslagen bebyggelse i hörnet Drottningholmsvägen/Riksbyvägen bedöms möjlig att pröva för ny bebyggelse men med hänsyn till buller och fornlämningen. I programförslaget har ett område i korsningen Stopvägen/Gustav III:s väg pekats ut som möjligt att utveckla. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns möjlighet att studera utveckling av fastigheten i ett större sammanhang ihop med stadens mark längs med Gustav III:s väg. Eventuell exploatering och markanvisning hanteras i kommande skede.

Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns potential att utveckla området kring Brommaplan och cirkulationsplatsen med både bostäder och verksamheter. Utvecklingen av cirkulationsplatsen och trafiksituationen behöver studeras närmare i fortsatt planarbete. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att pröva bebyggelseutveckling på och kring befintliga fastigheter med hänsyn till deras kulturmiljövärden. En kulturmiljöanalys för Brommaplan ger övergripande riktlinjer som behöver studeras vidare när det blir aktuellt att påbörja ett detaljplanearbete kring Brommaplan och Riksby klack.

Stadsbyggnadskontoret ser gärna att fortsatt utvecklingsarbete kring cirkulationsplatsen sker i dialog med bland annat OKQ8, fastighetsägare och övriga intressenter för att gemensamt ta fram en möjlig utveckling av området kring Brommaplan.

Kulturmiljö

Skönhetsrådet önskar utredningar kring arkeologi och cirkulationsplatsens betydelse ur ett kulturmiljöperspektiv.

Kulturmiljöutskottet anser att fördjupade kulturmiljöanalyser kan komma att behövas i detaljplaneskedet för de delar som områdesanalysen inte berör, som Brommaplan och grönområden. Vidare måste kulturhistoriskt värdefulla byggnader förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser i kommande detaljplaner.

Bromma hembygdsförening anser att programförslagets förtätningar inte tagit hänsyn till de kulturhistoriskt värdefulla smalhuskaraktärerna. På flera platser har bebyggelse föreslagits på fornminnesområden.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Kulturmiljöutskottet menar att fortsatt planarbete bör utgå från ett bevarande av den karakteristiska och identitetsskapande bebyggelsen inom före detta Lintaverken, och dess samband med flygplatsen genom ett bibehållande av den intilliggande start- och landningsbanan. Brommaplans cirkulationsplats med kringliggande bebyggelse bedöms vara känslig för förändringar. Brommaplan som bildar ett karakteristiskt stjärnmönster med cirkulationsplatsen som nod har höga stadsbildsmässiga värden. Detta reducerar inte de kulturhistoriska värdena för de grönklassade smalhusen med verksamhetslokaler i bottenvåningarna. Bensinstationen norr om cirkulationsplatsen har en naturlig och strategisk placering vid trafikplatsen där flera vägar strålar samman. Det är svårt att se hur en annan användning och en högre exploatering av bensinstationens tomt skulle kunna innebära förbättringar ur stadsbildssynpunkt.

Enskildas synpunkter

Koloniområdena är en kulturskatt och borde bevaras som kulturminnesmärke. Kolonisterna tar ett stort ansvar i att bevara dessa gamla stugor. Att riva enbart för att bredda vägar inom området är inte en bra lösning. Grönklassningen av smalhusområdena i Abrahamsberg och Åkeslund gäller hela miljön såsom byggnader, gårdsmark, gatubild och parker. En förtätning i Abrahamsberg och Åkeslund liksom minskade grönområden riskerar att urholka arkitektoniska och kulturhistoriska värden.

Enskildas förslag

Koloniområdena som funnits i ca 100 år borde bevaras som kulturminnesmärke.

Fornlämningar

Länsstyrelsen anser att det bör tydliggöras att De Geer-moränerna inom riksintresseområdena i huvudsak inte berörs av nya kvarter eller förtätning. Parkskötsel har stor potential att öka det pedagogiska värdet genom att moränerna syns tydligare.

Kulturmiljöutskottet anser att intrång i fornlämningar bör undvikas. Dessa intrång 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. Att fånga upp äldre vägsträckningar bör

värnas. Delar av programförslaget kommer att kraftigt påverka den ovanligt välbevarade fornlämningsmiljön och det välbevarade kulturlandskapet i närheten till Bromma flygplats. Vid den föreslagna gång- och cykelbron över Drottningholmsvägen finns flera lämningar, bland annat flera stensättningar som måste värnas.

Naturskyddsföreningen anser att fornlämningarna måste utredas och lyftas fram i större utsträckning.

Enskildas synpunkter

Det är inte genomtänkt att planera för så stora bostadsområden i Riksby då området har många kända men outgrävda fornminnen. Ett naturligt rekreativt område kommer att slås sönder av lokalgator för genomfartstrafik som slingrar sig mellan runstenar och gravhögar och större klippblock. De Geer's moränerna sträcker sig fram till Lintaverken ända bort till den norra delen av Linta Gårdsväg där den gamla Kvarnen ligger. Vad händer med de gamla gravar som finns i skogen mellan Spångavägen och Salixvägen? I området mellan villorna på Åkeshovshöjden ligger röseliknande stensättning i krönläge på berg som förstörs med de två föreslagna huskropparna. Låt inte snäva intressen ta över.

Enskildas förslag

Bevara fornminnen och säkerställ att dessa finns kvar till efterkommande. Bygg inte på kullen ovanför bensinmacken i Riksby, de två runristningarna på berghällen mister då sitt skydd och en naturlig inramning. Nagga inte på De Geer's moränen. Bygg gärna runt, men låt fossila/historiska intressen skyddas. Avsätt Åkeshovshöjdens mark som parkmark i plan. Den bostadsnära ädellövskogen med bronsåldersgrav är skyddsvärd motiverad av skäl som biologisk mångfald, bronsålderslämningar och kulturhistoriska fastigheter.

Landskapsbild/ stadsbild

Bromma stadsdelsnämnd anser att stor hänsyn måste tas till områdets topografi. Den föreslagna vägdragningen rakt upp genom Riksby klack överensstämmer inte med ambitionen att terränganpassa gator och ny bebyggelse. Värdefulla biotoper och kulturmiljöer bör värnas i större utsträckning. Ny bebyggelse bör ges en placering och utformning som harmonierar väl med befintliga kolonistugor med grönområden som avskiljande buffert.

Kulturmiljöutskottet ser positivt på att utgångspunkten för nybebyggelse ska vara områdets karaktär och kvaliteter. Utskottet ser dock en risk för att det uppstår en konflikt mellan detta och det önskade exploateringsstalet samt ambitionen att de nya byggnaderna i Riksby ska annonsera den nya bebyggelsen, t ex genom högre

höjd. Exploateringstalet måste sannolikt reduceras eller omfördelas. Tillkommande byggnadsvolymer får inte inverka menligt på respektive områdes karaktär och kvaliteter.

Enskildas synpunkter

Kolonister känner oro för att höga hus ska ta över stadsbilden av Bromma och skugga delar av koloniområdena vilka utgör gröna lugna oaser i staden och är väl utnyttjade rekreatiomsområden tillgängliga för alla. Dessa områden påverkas negativt av hög bebyggelse tätt inpå och av att stora gator och vägar dras inom och runt koloniområdena. Byggnadshistoriskt är små trähus i stadsmiljö viktiga för uppväxande generationer att kunna se och uppleva.

Enskildas förslag

Bygg inte högt nära koloniområdena.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De centrala delarna av Bromma med Brommaplan är utpekade som tyngdpunkt och stadsutvecklingsområde i stadens gällande översiktsplan. Stadsbyggnadskontoret bedömer att området har potential att utvecklas med hänsyn till kulturmiljövärden och fornlämningar.

Stadsbyggnadskontoret håller med skönhetsrådet att underlag kring Brommaplans betydelse ur kulturmiljösynpunkt ska ligga till grund för kommande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontoret håller med kulturmiljöutskottet om att fördjupade kulturmiljöanalyser för vissa delar inom programområdet kommer att behöva tas fram i kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programförslaget på dess översiktliga nivå är anpassat till fornlämningar och kulturhistoriska värden. Anpassning och hänsyn behöver studeras närmare och fördjupas i kommande detaljplanearbete. Nödvändiga arkeologiutredningar ska tas fram som underlag till bland annat placering av ny bebyggelse. En arkeologiutredning, etapp 1, för hela programområdet slutfördes efter programsamrådets slut och kommer att fogas in i programförslaget. Den ger sedan underlag till fördjupade arkeologiutredningar, etapp 2, inom respektive detaljplaneprojekt. Det är länsstyrelsen som beslutar vilka områden som med hänsyn till fornlämningar är möjliga att exploatera samt vilka arkeologiska åtgärder som krävs inför exploatering av sådana områden.

Åkeslund är utpekad som en kulturhistorisk värdefull miljö och de flesta av byggnaderna inom området är grönklassade, vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Då kompletteringar görs måste hänsyn tas till detta. Staden är föränderlig men det är viktigt att den tillkommande bebyggelsen tillför kvaliteter till den befintliga miljön och inte medför att det kulturhistoriska helhetsintrycket förvanskas. Hur den kompletterande bebyggelsen ska samspela med den befintliga i skala, volymer och färgsättning med mera kommer därför att studeras vidare i kommande detaljplaneprocesser.

Även koloniområden är utpekade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Förhållningssätt mellan ny bebyggelse och koloniområden vad gäller skala, skuggningseffekt, volym och täthet liksom gatustruktur inom den nya stadsdelen och angöring till koloniområdena ska ses över och studeras närmare i kommande detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontoret anser att det finns potential att utveckla området kring Brommaplan och cirkulationsplatsen med både bostäder och verksamheter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att pröva bebyggelseutveckling på och kring befintliga fastigheter med hänsyn till deras kulturmiljövärden. En kulturmiljöanalys för Brommaplan ger övergripande riktlinjer som behöver studeras vidare när det blir aktuellt att påbörja ett detaljplanearbete kring Brommaplan och Riksby klack.

Olägenheter för grannar

Montessoriförskolan Liten och Stor lyfter fram behov att utreda risker med buller och luftföroreningar i samband med byggnation av området mellan Tunnländsvägen och Stoppvägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Förslag till ny bebyggelse har illustrerats schematiskt i programmet och bygger på översiktliga bedömningar av vad som kan vara lämpligt. Frågor om buller och luftföroreningar i byggskedet hanteras i kommande detaljplane- och genomförandeskeden, om och när det blir aktuellt att gå vidare med att pröva ny bebyggelse.

Parker och grönområden

Länsstyrelsen och miljö- och hälsoskyddsnämnden menar att föreslagen bebyggelse i Riksby klack, Broderivägen i Åkeshov och vid Kvarnbacksvägen nordväst om Lillsjön ligger inom områden med höga naturvärden som utgör ekologiskt betydelsefulla miljöer. Skogspartierna kan ha stor betydelse för den biologiska mångfalden, för spridningsvägar och i stadsmiljön för rekreation och trivsel. Höga krav behöver ställas på utformningen av ny bebyggelse för att

säkerställa att naturvärden inte tar betydande skada och påverkar habitatet negativt. I den fortsatta planeringen behöver staden redovisa konsekvenserna av programmets genomförande på naturmiljön. Möjliga kompensationsåtgärder bör redovisas på områdesnivå.

Exploateringsnämnden och Bromma stadsdelsnämnd anser att den nya stadsparken bör samplaneras med de centrala kolonistugeområdena då dessa redan idag utgör ett värdefullt inslag både rekreativt och ekologiskt medan den före detta landningsbanan är hårdgjord och inte har något värde ur ekologisk synpunkt.

Bromma stadsdelsnämnd ser gärna att ianspråktagen parkmark kompenseras med utveckling av omgivande lekplatser och parkområden. Därutöver finns ett behov av åtgärder för att höja kvaliteten i det offentliga rummet. Det är angeläget att en behovsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning tas fram innan planarbetet går vidare.

Naturskyddsföreningen bedömer att skogsområdet vid Riksby klack har höga naturvärden som håller nyckelbiotopklass. Den blockiga terrängen tillsammans med den stora mängden gamla träd samt både stående och liggande döda träd ger en stor mängd olika strukturer och element som är viktiga för den biologiska mångfalden. Habitatnätverk för barrskogsarter borde ha studerats inför programarbetet när det finns barrskogsområden med höga naturvärden i programområdet. Skogen nedanför Broderivägen ligger i en bergsbrant ner mot Åkeshovsvägen och bör lämnas som en refug för flora och fauna samt att skogsbranten utgör en landform i landskapet.

Bromma stadsdelsnämnd ser Lillsjöparken som möjlig att utveckla till en kunskapspark där vikingatiden skulle kunna åskådliggöras för att öka kunskaperna om vårt gemensamma kulturarv.

Trafiknämnden anser att det i programmet bör redovisas hur mycket natur- och parkmark som ianspråktagas för blivande gatumark och kvartersmark. Det saknas information om den planerade mängden friyta för de boende i området och ett resonemang kring detta. Detta är särskilt viktigt i de områden där topografi medför att stora delar av den allmänna friytan är otillgänglig. Få allmänna friytor leder till ökat slitage. Flerbostadshus bör prioriteras framför radhus. Då nyttjas den park- och naturmark som försvinner mer effektivt och större delar av omgivande park- och naturmark bör kunna bevaras. Nya byggnader bör placeras med stor hänsyn till rekreationsstråk och till befintliga värdefulla träd.

Enskildas synpunkter

Planeringen är på väg att förstöra den unika boendemiljön som erbjuds i Bromma med närhet till stad och natur. Inför utbyggnaden av Brommaplan måste det värnas om den tidlösa skogsmiljön i Åkeslund som finns kvar. Lillsjöns gröna ytor är viktiga att bevara. Huset längs Kvarnbacksvägen mitt emot Lillsjön, förstör tillgängligheten till berget bakom och förstör miljön runt den unika bildsten som finns där bakom det tänkta huset. Det finns fler små naturområden som det bara är klåfingrigt att bygga på då det inte ger mycket i antal nya bostäder.

Enskildas förslag

Utveckla golfbanan och skogsdungarna i Norra Riksby till en framtida stadspark som rymmer såväl aktivitets- och sportytor som natur och park med vatteninslag. Utvidga området runt Lillsjön österut, fram till Lillsjönäsvägen, men området får inte bebyggas.

Kyrksjölötens naturreservat

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

Trafiknämnden anser att avgränsningen för Kyrksjölötens naturreservat behöver utredas så att det även omfattar del av området öster om Spångavägen där många av grodorna i dagens naturreservat övervintrar.

Enligt *skönhetsrådet* och *Bromma hembygdsförening* måste utredningar kring intrånget i naturreservatet och kraftledningens påverkan klargöras innan avgörande beslut kan fattas.

Naturskyddsföreningen avvisar att det i programförslaget föreslås en prövning om att upphäva en del av Kyrksjöns naturreservat om kraftledningen grävs ner. Det är en onödig process med osäker utgång för att bygga ett fåtal bostäder. Utgångspunkten att kraftledningsgatan medför låga naturvärden är inte rimlig utan kraftledningsgator kan ofta vara viktiga för den biologiska mångfalden.

Enskildas synpunkter

Skrota planerna på byggnation i Kyrksjölötens naturreservat, naturen behövs. Det är redan idag för trångt på den populära promenadstigen kring Kyrksjön.

Enskildas förslag

Införliva i naturreservatet den nordvästra delen av programområdet ner till Attundavägen. Staden kan då försäkra sig om att viktiga naturvärden, och däribland den stora populationen av groddjur, bevaras

Ytor för idrott

Idrottsförvaltningen ser behov av en ny idrottshall och en 11-spelsplan med konstgräs i programområdet för att möta behovet. Förvaltningen är kritisk till att programförslaget ersätter platsen för SALK Tennis Park med ny bostadsbebyggelse. Antalet barn och ungdomar i området beräknas öka och tennisverksamheten fyller en viktig funktion för denna målgrupp. Plats för tennisbanorna måste säkerställas. Tennisverksamhet utgör inget hinder för att uppföra ny bebyggelse i banornas närhet.

Bromma stadsdelsnämnd, Svenska tennisförbundet, Stockholms tennisförbund samt Stockholms Allmänna Lawn tennis Klubb, SALK yrkar på att SALKS anläggning i Riksby ska vara kvar. Det är en av de viktigaste utomhusanläggningarna i Sverige och har stor betydelse för Stockholms utomhustennis.

Brommagymnasterna hoppas att idrottsanläggningarna kan bli prioriterade. Utöver en hall i Åkeshov för artistisk gymnastik saknas gymnastikhallar i västerort. Brommagymnasterna har 2000 barn i kö till sin verksamhet. Gymnastik är Stockholms näst största damidrott.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stockholms stad växer och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver befintliga områden förtätas och nya bebyggelseområden utvecklas, vilket måste och kommer att ske inom alla stadsdelar i Stockholm. Brommaplan har ett bra läge i staden med närhet till kollektivtrafik och befintlig service vilket gör området lämpligt att komplettera med nya bostäder. När staden växer kommer nya ytor behöva tas i anspråk för bebyggelse, ytor som tidigare utgjorts av bland annat naturmark. Intentionen i programmet är att värna rekreationsstråk och spridningssamband och den föreslagna strukturen i programmet är satt utefter dessa förutsättningar. Den ska dock ses som ett tidigt och övergripande förslag till struktur och den slutliga utformningen med hänsyn till rekreationsstråk och spridningssamband kommer att behöva studeras närmare i kommande detaljplanearbete.

Kontoret bedömer att även med den föreslagna bebyggelsen i programmet kommer möjligheter till rekreation och friluftsliv att

kvarstå och att det kommer att finnas fortsatt god tillgång till naturnära upplevelser, även om området kommer att förändras.

Tillgången till grönområden i centrala Bromma är god medan det relativt sett råder brist på mer anlagda parker. I och med de föreslagna nya bostäderna kommer efterfrågan på parker bli ännu högre än idag samtidigt som viss del av grönområdena inom programområdet kommer att bebyggas. En del av de grönytor som bevaras kommer att utvecklas till mer anordnade parker.

Programförslaget pekar också ut ytor för en ny stadspark med ett aktivitetsstråk längs med den gamla landningsbanan samtidigt som de befintliga parkerna föreslås utvecklas. I det fortsatta planeringsarbetet ska tillgången till parkmark säkerställas.

Programmet föreslår att Lillsjöns gröna ytor ska bevaras och att området ska utvecklas till en stadspark genom att nya attraktioner anläggs som till exempel lekredskap och grillplatser. Bebyggelsen som föreslås i närheten av Lillsjön är placerad på norra sidan Kvarnbacksvägen och kan bidra till en tydligare inramning av Lillsjön.

I programmet föreslås bebyggelse längs med Spångavägen. Området ingår i Kyrksjölötens naturreservat men marken utgörs idag av en krafledningsgata. Kontoret bedömer att det är möjligt att pröva bebyggelse då området inte bedöms ha höga naturvärden. En prövning av reservatets gränser kommer att göras i kommande detaljplanearbete. Lämpliga kompensationsåtgärder för intrång i naturreservatet kommer då att studeras.

Stadsbyggnadskontoret håller med om att det finns ett behov av lokaler för idrott, rekreation och aktiviteter för olika åldrar och målgrupper inom programområdet. Detta anges i programförslaget och lokalisering och eventuell flytt av befintliga verksamheter ska studeras i kommande detaljplanearbete. Det är viktigt att lyfta fram olika idrotters behov inom programområdet för att bidra till en variation för olika målgrupper. Tennisbanorna ligger på en central plats med närhet till kollektivtrafik som är lämplig att pröva för bostäder. Stadsbyggnadskontoret och berörda förvaltningar har för avsikt att föra en dialog med befintliga och eventuella nyttillkommande idrottsföreningar med flera om lokalisering av idrottshallar och anläggningar med mera.

Koloniområden

Länsstyrelsen ser positivt på att koloniområden sparas vid en utbyggnad i Riksby. Områdets särprägel bör bevaras och utvecklas genom att tillkommande bebyggelse och infrastruktur utformas i samklang med koloniområdenas småskalighet.

Bromma stadsdelsnämnd anser att kolonistugor inte ska behöva rivas eller flyttas. De lokalgator som föreslås genom koloniområdet är inte lämpliga och befintlig asfalterad väg bör kunna bli till gåfartsgata. Strävan bör vara att stärka koloniområdenas rekreativa funktion med en sammanhängande stadspark.

Bromma stadsdelsnämnd och *Bromma hembygdsförening* menar att för vissa områden måste risken för skuggning av koloniträdgårdarna beaktas.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ser det som positivt att befintliga koloniområden blir kvar ur ekologisk spridningssynpunkt.

Föreningen Stor-Stockholms Koloniträdgårdar, FSSK anser att koloniområdenas existens och betydelse i området måste säkerställas och skyddas från genomfartstrafik med motorfordon. Koloniträdgårdsverksamheten har inte beskrivits och utretts tillräckligt i programarbetet. En analys av verksamhetens betydelse för områdets karaktär, miljö, luftkvalitet, ekologiska, biologiska och kulturhistoriska värde borde ha tagits fram. Koloniträdgårdar ger möjlighet för mänskliga möten över generationsgränser och ekonomiska gränser liksom etniska olikheter. Programförslaget innebär att ett stort antal stugor och kolonilotter måste flyttas genom förslag om att öppna flera lokalgator genom koloniområdena för genomfartstrafik. Det är oacceptabelt och onödigt eftersom tillfarten till de planerade nya bostadsområdena kan ske genom att anlägga bilvägar utanför koloniområdena. Parkmiljöerna intill de planerade bostadshusen bör förläggas till området mellan nya bostäder och koloniområden. Det bör vara lämpligare att bebygga den gamla hårdgjorda landningsbanan med bostäder än att omvandla den till en parkmiljö.

Enligt *koloniträdgårdsföreningarna Iris, Linnea Kortenslund* och *Riksby* kommer närmare 700 medlemmar påverkas av programförslaget. Genom att flytta stugor och skapa lokalgator påverkas föreningsverksamheten negativt. Koloniföreningarna kan acceptera att deras koloniområden är tillgängliga för gång- och cykeltrafik men inte biltrafik. I fortsatt planering av gatustrukturen krävs att större hänsyn tas till koloniområdena och att de skyddas från genomfartstrafik med motorfordon. Koloniföreningarna vill vara mentorer för stadsodling. Områdena skapar friskvård och själavård, bidrar med biologisk mångfald och en miljö för rekreation samt tillgängliga trygga strövområden för närboende.

Enskildas synpunkter

En lokalgata och förtätning med flerfamiljshus mellan koloniföreningarna Glia och Riksby ger ett avbrott i spridningssambanden och livsmiljön för insekter och fåglar. Det ger även en mer splittrad bild av koloniföreningarnas område, och ett avbrott i promenadstråket mellan Lillsjön, Kyrksjön och Judarnskogen.

Enskildas förslag

Koloniområdet Linnéa bör införlivas i Kyrksjölöten/Kortenslunds naturskyddsreservat. Planera i närområdet runt om koloniområdena med låg byggnation som inte skuggar trädgårdarna. Led trafiken runt koloniområdena istället för rätt igenom. Då kan alla kolonister fortsätta att njuta av lugnet och även dela det med de nya grannarna i områdena runt omkring.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Koloniområdena inom programrådet ligger idag på central mark nära allmänna kommunikationer, vilket gör att marken i närheten av koloniområdena är lämplig att pröva för bostadsbebyggelse. Med programförslaget förändras karaktären på området från naturlandskap till stadsbygd vilket påverkar de som vistas där idag. Stadsbyggnadskontoret håller med om att möjligheten för till exempel stadsodling och lokal föreningsverksamhet är en viktig del i en hållbar stadsutveckling. Programförslaget huvudinriktning är att koloniområdena ska vara kvar och ska ses som en stor tillgång ur flera aspekter. De utgör en viktig del i spridningssambanden, de har rekreativa och kulturhistoriska värden och bidrar till variation i programområdets gröna miljöer. Programförslaget innebär dock en förändring jämfört med nuläget och delar av koloniområdena kommer att påverkas i olika grad. I vilken omfattning och eventuell kompensation studeras i kommande detaljplanering. Stadsbyggnadskontoret ser också koloniföreningarna som en viktig resurs i fortsatt dialog och samarbete för att utveckla Riksby till en ny stadsdel.

En områdesanalys har legat till grund för programarbetet som belyst programområdet utifrån olika aspekter och funktioner. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den har gett tillräckligt underlag för programarbetet, men att konsekvenser för till exempel ekologiska spridningssamband och kulturhistoriska värden behöver utredas vidare i kommande detaljplanearbete. Många olika intressen och funktioner ska vägas samman i fortsatt arbete.

Programförslaget visar på ett alternativ till utveckling som behöver studeras närmare och mer i detalj i kommande detaljplanearbete. Stadsbyggnadskontoret håller med om att föreslagen gatustruktur för bland annat Riksby behöver studeras, men också hur

koloniområdena ska integreras med de nya bostäderna samt hur de kan tillgängliggöras för fler. Programförslaget föreslås bibehållas i dess huvuddrag, men tydliggöras i fråga om att hänsyn behöver tas till befintlig struktur i koloniområdena.

Gator och trafik

Generellt – biltrafik

Genomgående för inkomna synpunkter från remissinstanser och enskilda är att den besvärliga situationen kring Brommaplans trafikplats tas upp. Staden måste komma tillrätta med trafiksituationen kring Brommaplan innan programförslaget realiseras.

Länsstyrelsen och Trafikverket bedömer att programförslaget ger möjligheter att utveckla en god tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik och därmed bidra till en begränsning av bilberoendet. Förslaget bör tydliggöra hur dessa möjligheter ska tas till vara. Trafiksituationen inom programområdet är besvärlig redan idag och riskerar att förvärras ytterligare genom föreslagna förtätningar och nyexploateringar även om bilberoendet minskar. En trafikanalys borde ha gjorts inom programarbetet med prognosår 2040. Det är tveksamt om de två gång- och cykelbroar som redovisas är tillräckliga för att hantera problem med framkomlighet och orienterbarhet. Åtgärdsvalsstudien "Ökad tillgänglighet Solna-Sundbyberg-Bromma" berör mellankommunala frågor, som behöver beaktas i programarbetet. Här tas upp förslag på en ny huvudväg genom Riksby (Huvudstaledens förlängning). Vägsträckan är markerad i gällande översiktsplan. Likaså de regionala cykelstråken, "Ekerö-Brommaplan-Solna" och "Hässelbystråket", för att underlätta att hänsyn tas till en god framkomlighet i planeringen.

Enligt *Bromma stadsdelsnämnd* bör den föreslagna vägförbindelsen bakom bensinstationen flyttas till ett mindre utsatt läge för att inte förvärra en redan komplex trafiksituation. Tidigare förslag om tunnlar eller överdäckningar av cirkulationsplatsen har avslagits men i samband med programarbetet och kommande detaljplanering i centrala Bromma bör liknande förslag omprövas. Gång- och cykelbron över Drottningholmsvägen har fördelar, men risk finns att cyklister och fotgängare ändå genar över körfälten med olycksrisker som följd. Även funktionshindrade upplever att det kan bli besvärligt att ta sig över på grund av brons nivåskillnader. Nämnden önskar därför att trafiklösningen som inkluderade en gångtunnel under Drottningholmsvägen genomförs.

Trafiknämnden konstaterar att nedanstående behöver studeras:

- Korsningar och angöringspunkter vid Riksbyvägen, Linta Gårdsväg och Salixvägen.
- Topografin och höjdskillnaderna för en ny parkgata genom Riksby klack samt utformning av korsningen vid Vadmalsvägen.
- Drottningholmsvägens utformning med utgångspunkt i att den är ett utpekad urbant stråk.
- Korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg som idag är bristfällig.
- Utvecklingen av Kvarnbacksvägen till en stadsgata.
- Möjligheterna att anlägga sammanhängande kollektivkörfält på Kvarnbacksvägen.

Det är viktigt att programarbetet samordnas med pågående programarbete i Alvik avseende Drottningholmsvägen för att den ska ges en enhetlig karaktär för sträckan mellan Brommaplan och Ulvsundaplan.

Exploateringsnämnden anser att trafikföringen bör studeras ytterligare då både Kvarnbacksvägen och Brommaplan är starkt belastade. Framkomligheten ska ha stort fokus på gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Skönhetsrådet anser att kommande trafikutredningar kring Brommaplans utformning bör ta hänsyn till trafikmängder kopplade till Förbifarten, bättre kopplingar till Sundbyberg samt kollektivtrafiksatsningar mot innerstaden via ett spår mot Solna för att avlasta Tranebergsbron. På lång sikt är det inte rimligt att förutsätta att flygtrafiken blir kvar i Bromma. En ny stadsdel i norra Riksby bör ses som en stadsdel med kopplingar mot områden i stark tillväxt såsom Bromma flygplats, Mariehäll, Ulvsunda och Sundbyberg. Programförslaget tar inte hänsyn till dessa framtida kopplingar.

Enligt *Yimby* uppfyller inte det föreslagna gatunätet ambitionen med lättorienterade gator med tydlig definierade gaturum. Med hänsyn till koloniområdena är det viktigt att programförslaget innehåller ett tydligt och rakt stråk i nord-sydlig riktning eftersom den norra bebyggelsen annars blir avskärmd från övriga Bromma. Gatunätet skulle också bli bättre med en anslutning till Spångavägen i nordvästra delen av programområdet. En övergripande stadsplan och ett robust vägnät kommer att påverka bebyggelsestrukturen i betydligt mer än 50 år och det vore olyckligt om strukturen inte är förenlig med att Bromma flygplats enkelt kan omvandlas till stad om ett sådant beslut tas.

Bromma hembygdsförening påtalar att programförslaget inte innehåller några förberedelser för anslutning från Brommaplan till framtida förlängning av Huvudstaleden till Bergslagsvägen. Läget för en sådan på- och avfart kommer att påverka detaljplanen för området.

Solna stad konstaterar att ny bebyggelse kommer att generera nya trafikströmmar och nya trafikmängder. Till del planeras trafiken ansluta till Huvudstabron och således därefter genom Solna. Nuvarande trafiklösningar innebär en alltför stor belastning på 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. Solna stad informerar att Trafikverket genomför en förstudie för en Huvudstaled i tunnel. En förutsättning för ett genomförande av programförslaget är att Stockholms stad medverkar till att få till stånd en Huvudstaled i tunnel.

Internationella Engelska Skolan Bromma ser gärna att trafiksäkerheten får ta stor plats i den kommande planeringen.

Enskildas synpunkter

Trafiksituationen kring Brommaplan är bland de värre i Stockholm. En föreslagen gångbro förändrar inte mycket. Att förutsätta att alla kommer och kan åka kollektivt är orealistiskt.

Enskildas förslag

Bygg en passage under, vid sidan eller över Brommaplan för bilister som endast vill passera från Ekerö eller västerort. Bygg en kort tunnelpassage under Ulvsundavägen i riktning mot Kvarnbacksvägen. Led genomfartstrafiken från Ekerö i tunnel, där så är möjligt, via Gustav III:s vägs sträckning mot Abrahamsbergsvägen, alternativt mot Stora mossens backe där anslutning åter sker till Drottningholmsvägen. Entrén till ”Norra Riksby” från Brommaplan går brant uppför vilket kräver tunnel, tråg eller serpentinkurvor. Sannolikt måste en annan sträckning övervägas. I Åkeslund blir det svårt med accessväg till placeringen av ett hus mellan Stoppvägen och tunnelbanan då den naturliga vägen hindras av ett P-hus och en kyrka. Bredda den befintliga vägen som går till golfen förbi Bygg Max och anlägg ingen genomfart genom koloniområdena.

Parkering

Trafiknämnden rekommenderar att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram i fortsatt planarbete. Parkering för cyklar och

bilar ska anordnas på kvartersmark. Mobilitetsplaner och mobility managementåtgärder bör arbetas in i kommande detaljplanearbete.

Stockholm Parkering är gärna med vid planering av garage med samnyttjande.

Naturskyddsföreningen vill poängtera att bilägare i kommande bostadsområde i norra Riksby inte självklart bör få ha bil i sina kvarter. Genom att låta bilarna stå närmare Brommaplan kan bostadsområdet präglas av gång och cykel. På så sätt undviks breddning av vägar bland koloniområdena.

Enskildas synpunkter

Parkeringssituationen i området är pressad. Många parkerar sina bilar i Åkeshov för att vidare kunna transportera sig in till Stockholms innerstad. Att det skulle tillkomma ca 2000-2500 parkeringsplatser i centrala Bromma för att hålla jämn takt med inflyttningen i området är en omöjlighet.

Gång- och cykeltrafik

Trafiknämnden anser att god trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter bör prioriteras. Separering av gång- och cykeltrafikanter och trafiksäkra passager är viktigt. Gator, torg, parker och byggnader ska utföras med god tillgänglighet. Hissförbindelse vid Riksby klack vore bra med hänsyn till tillgängligheten från Brommaplan.

Hyresgästföreningen ser positivt på utveckling av kollektiva kommunikationsleder och cykelstråk vilket gör stadsdelen attraktiv för olika åldrar.

Enskildas synpunkter

Samtliga cykelbanor är av typen kombinerade gång- och cykelbanor som är empiriskt urusla för cyklister och gående eftersom det skapas konflikter dagligen. Det är direkt olämpligt att blanda trafikslag med så olika hastigheter. Cykelbanan österut från Brommaplan är i dåligt skick med nedsänkta gatubrunnar mitt i banan. Det är idag omöjligt att ta med cykel till Brommaplan och svårt att ställa cykeln på vettigt sätt. Många brommabor använder koloniområdena som cykel- och promenadstråk. Den planerade cykel- och gångvägen på Liljevägen kan bli en trafikfara. Liljevägen är en smal grusväg (minsta bredd ca 3,5 m) som på varje sida avskärmats av en häck med in- och utgång till trädgårdarna.

Enskildas förslag

Cykelbanevägnätet behöver byggas ut och förses med bättre belysning. Anlägg ett upplyst gång- och cykelstråk som förbinder

Sedumbackens busshållplats med Åkeshovs tunnelbanestation/Nya Elementar/Åkeshovsbadet genom Kyrkskogen. Öppna vägarna i koloniområdet för gång- och cykeltrafik från de nya bostadsområdena i stället för att bygga ut bilvägar i dessa områden. Gång- och cykelbroar bör byggas över Drottningholmsvägen med rullband/rulltrappor/hissar för de som behöver detta, annars kommer de knappast att användas. Anlägg cykelparkeringar vid Brommaplans centrum. Anlägg en upplyst gångväg som förbinder Spångavägen och Åkeshov som skulle underlätta användandet av spårbunden kollektivtrafik och idrottsanläggningen Åkeshovsbadet.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen planerar för en utveckling av Brommaplans tunnelbanestation med ytterligare en plattform. Avståndet från norra Riksby till Brommaplans tunnelbanestation och bussterminal innebär att kompletterande busstrafik kan vara aktuell. Fler gator än Kvarnbacksvägen kan behöva studeras med hänsyn till busstrafik. För byggnader vid de gator som avses trafikeras med buss behöver hänsyn tas till störningar från busstrafiken och i närheten till tunnelbanan behöver hänsyn tas till buller, stomljud och vibrationer från tågtrafiken. Även ljusstörningar från tågens strålkastare och högtalarutrop kan uppfattas som störande och bör beaktas.

Bromma stadsdelsnämnd anser att initiativ bör tas till bättre kollektivtrafiklösningar och att hinder inte byggs in för framtida kollektivtrafik med hänsyn till en växande befolkning i Västerort och på Mälaröarna. Det är önskvärt att bytespunkten vid Brommaplan kompletteras med spårbunden trafik till Ekerö centrum samt i nordvästlig riktning, via centrala Bromma och Beckomberga sjukhusområde, till Spånga station. En ny entré till tunnelbanan bör anläggas i dess östra del.

Trafiknämnden anser att det är viktigt att Brommaplan som nod för kollektivtrafiken värnas och att förutsättningarna att nå platsen förstärks och tydliggörs. Det är viktigt att skapa bättre förutsättningar för busstrafik på Kvarnbacksvägen. Framkomligheten för bussar till och från Brommaplan och vidare mot Solna och Ekerö via Kvarnbacksvägen behöver studeras.

Enskildas synpunkter

Brommaplan är ett nav i kollektivtrafiken. Tunnelbanestationens kapacitet är klart underdimensionerad där bussar från Mälaröarna och Solna/Sundbyberg kräver omstigning till tunnelbana. Tågen går redan så tätt det är möjligt i rusningstrafik och är överbelastade. Det är trångt även på perrongerna.

Enskildas förslag

Börja utbyggnaden med kollektivtrafiken som har en mycket längre planeringshorisont än bostadsbyggandet. Dra ut Nockebybanan till Ekerö och dra en "Allweg" (som i Wuppertal i Tyskland) till city och gör det först. Det behövs två ingångar till tunnelbanan och den befintliga entrén behöver breddas. Behåll bussterminalen som den är. Ordna tätare busstrafik. Miljövänliga direktbussar till Alvik, Fridhemsplan och City skulle kunna vara ett alternativ i avvaktan på eventuell spårvagn eller en utbyggnad av tunnelbanan. Bygg bättre och större infartsparkering vid både Åkeshov och Brommaplan.

Tillgänglighet

Bromma stadsdelsnämnd lyfter fram att en god framkomlighet för rörelsehindrade och synskadade är grundläggande, men även att upplevelse kvaliteten beaktas för personer med nedsatt hälsa och funktion.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Generellt – biltrafik

När Förbifart Stockholm (det vill säga en ny sträckning för E4 väster om Stockholm) öppnas kommer en omfördelning av trafiken i västra Stockholm att ske. Trafikplatsen som öppnas på Ekerö innebär att trafik till och från Ekerö kommer att kunna använda Förbifarten och inte vara helt beroende av att passera Brommaplan. Samma trafikplats öppnar upp för att trafik mellan de södra delarna av Stockholm och exempelvis Solna, där det finns mycket arbetsplatser, får en genare väg. Trafikplatsen i Vinsta innebär att trafik till och från yttre Västerort enkelt kan använda Förbifarten och inte måste köra via Essingeleden för att nå till och från de södra delarna av Stockholm. Prognoser har gjorts för att bedöma trafiksituationen år 2030, beräknade utifrån en befolkningsökning som motsvarar stadens bostadsmål om 140 000 nya bostäder (vilket inkluderar ett fullt utbyggt program och att övrig pågående planering i Bromma är utbyggt), samt att Förbifart Stockholm har öppnats.

Prognoserna visar att trafikmängderna jämfört med idag sannolikt inte kommer att öka vid Brommaplan, däremot på Kvarnbacksvägen och i korsningen Ulvsundavägen/Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om den rådande trafiksituationen och ser att den behöver studeras vidare i sin helhet för att hitta en fungerande gatustruktur och i övrigt bra lösningar och möjliga åtgärder för att hantera dessa frågor.

I enlighet med Stockholms stads framkomlighetsstrategi ska rörelsemönstren i staden ändras och andra transportmedel än bil främjas. I ett växande Stockholm kommer allt fler behöva dela på utrymmet och kapaciteten på vägarna kommer att utnyttjas fullt ut. Framkomlighetsstrategin anger styrande principer för hur stadens

vägar och gator ska användas. I huvudsak innebär de att staden ska prioritera de färdssätt som kan transportera flest människor och gods på minst yta, det vill säga kollektivtrafik, cykel, gång och godstrafik med hög beläggning. Vilken typ av åtgärder som krävs för att förbättra framkomligheten vid Brommaplan kommer att studeras vidare och i detta arbete ligger Framkomlighetsstrategins tydliga prioritering av kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik som en utgångspunkt.

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Ökad tillgänglighet Solna – Sundbyberg – Bromma utredde och ledde fram till flera olika åtgärdsförslag, däribland Huvudstaleden i tunnel. I programhandlingen lyfts att Huvudstaleden är utpekad i gällande översiktsplan som ett möjligt trafikobjekt för framtida utbyggnad. Dess aktualitet och eventuella anslutning vid Brommaplan måste utredas inför kommande detaljplanearbete, då platsen för angöring till leden har strategisk betydelse för utveckling av ny bebyggelse. Stockholms stad vill jobba vidare med slutsatser och åtgärder enligt ÅVS:en och ser gärna en fortsatt dialog med Solna.

Parkering

Staden tillämpar så kallade gröna p-tal, som innebär att byggaktörer kan få ett lägre parkeringstal vid nybyggnation om de föreslår och utför mobilitetsåtgärder. Vid nybyggnation ska parkering lösas inom respektive projekt alternativt samordnat (till exempel i gemensamt parkeringsgarage) vilket innebär att parkeringsbehovet för tillkommande exploatering inte ska belasta offentliga ytor.

Gång- och cykeltrafik

I enlighet med stadens framkomlighetsstrategi ska gång- och cykeltrafik främjas. En viktig del i detta är att säkerställa att det är enkelt och säkert att röra sig till fots och med cykel. Stadsbyggnadskontoret håller med om att gång- och cykelvägnätet behöver byggas ut för att få sammanhängande stråk i Bromma och till intilliggande stadsdelar. Det behöver också planeras för fler cykelparkeringar i både stor och liten skala inom programområdet. Utbyggnad av gång- och cykelvägnätet samt utformning av allmänna platser för cykelparkering är frågor som kommer att hanteras inom ramen för kommande detaljplanearbete. Kontoret tar med sig inkomna förslag och synpunkter i detta arbete.

Kollektivtrafik

Stadsbyggnadskontoret är medveten om Brommaplans viktiga funktion som nav i kollektivtrafiken, att den vissa tider på dygnet är överbelastad och att den behöver byggas ut i takt med stadsutvecklingen. Programmet möjliggör och ger stöd till att arbeta med frå-

gan men det kräver också att andra aktörer är med i planeringen och utvecklingen. Kollektivtrafiken ligger inom Stockholms Läns Landstings (SLL) ansvarsområde då det är de som planerar för och finansierar utbyggnaden av kollektivtrafiken inom länet. Samordning kommer att ske med SLL i det fortsatta arbetet. I programmet förordar staden att möjligheter till en andra uppgång från tunnelbanan studeras. I pågående planarbete för kv Grammet (ny buss-terminal, bostäder mm vid Brommaplan) studeras en ny utformning av befintlig tunnelbaneentré för bland annat bättre kontakt med bussterminalen.

Områdena närmast Kvarnbacksvägen och Spångavägen kommer att ha god standard med avseende på gångavstånd till kollektivtrafik. Den norra delen av programområdet, dit många av arbetsplatserna avses lokaliseras, har dock långa gångvägar till närmsta hållplats. Här finns sålunda behov av kompletterande lokal busstrafik. Det kan ske genom en lokal matarbusslinje som antingen ansluts till stombusstrafiken på Kvarnbacksvägen vid Riksbyvägen och vid Linta Gårdsväg (smidiga bytesmöjligheter behövs då mellan lokalbussar och stombussar), eller till närbelägna T-banestationer/bytespunkter, till exempel Brommaplan eller Alvik. Alternativt kan en busslinje via Kvarnbacksvägen eller Spångavägen läggas om så att den passerar genom norra delen av Riksby. Samordning kommer att ske med SLL i det fortsatta arbetet.

Tillgänglighet

God framkomlighet för samtliga trafikanter är en viktig förutsättning i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande.

Teknisk försörjning

Kommunaltekniska ytor

Trafiknämnden anser att behovet av nya kommunaltekniska ytor bör lyftas fram i programmet. Detta gäller främst områdena Riksby klack, del av Riksby friområde och Linta Gårdsväg/Kvarnbacksvägen. Nya behov uppstår med ökad exploatering.

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten informerar om att det inom programområdet finns befintliga ledningar och tunnlar som kan innebära restriktioner alternativt att ombyggnad krävs. Nedläggning av Bromma reningsverk kan innebära nya förutsättningar för avloppsförsörjningen och måste studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Dagvatten

Länsstyrelsen tar upp att 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. Det behöver klargöras att tillräcklig rening kan ske inom eller utom programområdet, så att miljö kvalitetsnormer kan följas. Om programförslaget inte följer miljö kvalitetsnormerna, behöver planläggningen förändras i sitt innehåll. Recipienterna är redan hårt belastade och att bevara strandmiljöer runt sjöar är viktigt men långt ifrån tillräckligt då dagens rening är otillräcklig.

Stockholm Vatten lyfter fram att med en hållbar dagvattenhantering avses omhändertagande och fördröjning av dagvatten i helt eller delvis öppna system i kombination med grönska. Med denna hantering erhålls en fastläggning av föroreningar, vilket avlastar recipienterna Ulvsundasjön och Lillsjön. Allt dagvatten som avrinner från hårdgjorda ytor bör passera någon form av LOD som i sin tur skapar grönska med alla fördelar det medför i en tät stadsbebyggelse. Dagvattenhanteringen ska kombineras med en höjdsättning som möjliggör att avrinning vid extrema regntillfällen sker på markytan utan att skada bebyggelse eller infrastruktur.

EI/Tele

Ellevio regionnät har ett flertal driftsatta kabelförband inom programområdet och luftledningen planeras att ersättas med kabel vilket kommer att komma i konflikt med programområdet. Programmet innebär en utökning och förstärkning av det lokala elnätet. Kompletterande matningar från regionnätet och ett antal nya nätstationer kommer att behöva etableras.

TeliaSonera lyfter fram att det både finns tunnlar och bergrum inom programområdet som måste beaktas i kommande detaljplanering.

Energiförsörjning

Fortum Värme planerar byggnation av en fjärrvärmeledning utmed Bromma flygplats längs Linta Gårdsväg. I området kring korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg finns behov av en pumpstation som försörjer en ny ledning längs Kvarnbacksvägen. 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. Det finns ett utbyggt gasnät inom nuvarande bebyggelse med möjlighet att ansluta för restauranger och hushåll.

Avfallshantering

Bromma stadsdelsnämnd lyfter fram att avfallshanteringen är en viktig aspekt och att kvalificerad sopsortering inkluderas i kommande detaljplanearbete.

Trafiknämnden önskar plats för central sopsugsanläggning för den mer samlade bebyggelsen i norra delen av programområdet.

Stockholm Vatten Avfall anser att möjligheten för en stationär sopsugsanläggning bör utredas. Framförallt handlar det om ökad trafiksäkerhet. Med en stationär sopsugsanläggning kan ett flertal fraktioner samlas in samtidigt som anspråket på utrymme vid och inom fastigheterna minskar. Matavfallsinsamling bör prioriteras i det fortsatta detaljplanearbetet. Enheten ÅVC och *Stockholm Vatten Avfall* bedömer avseende farligt avfall att programförslaget påverkar drift av Bromma återvinningscentral som ligger i direkt anslutning till programområdet med tillfartsväg genom programområdet. För att bullernormer ska kunna uppfyllas när bostäder och kontor byggs kommer anläggningen behöva anpassas. Åtgärder kommer att vidtas för att minska bullerspridning samt minska insyn. Detta sker i samråd med staden. Vid förändringar av Linta Gårdsväg är det viktigt att anslutning av gång och cykelväg till återvinningscentralen säkras och om möjligt förbättras. Återvinningscentralen kan komma att behöva byggas ut och bör ingå i programförslaget.

Räddningstjänst

Storstockholms Brandförsvär lyfter fram generella punkter avseende framkomlighet och åtkomlighet till räddningsinsatser inför kommande detaljplanering.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kommunaltekniska ytor

Behovet av kommunaltekniska ytor hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande där det är aktuellt.

Vattenförsörjning, spillvatten

I fortsatt detaljplanearbete och genomförande ska frågor gällande vattenförsörjning och spillvatten samordnas med Stockholm Vatten AB.

Dagvatten

Fördjupade utredningar kring dagvattenhantering kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet, med syfte att identifiera åtgärder för att begränsa utflödet av dagvatten från programområdet så att översvämningsrisken minimeras. Detta arbete samordnas med Stockholm Vatten AB.

El/Tele

Behovet av elförsörjning hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande.

Energiförsörjning

Behovet av energiförsörjning hanteras i fortsatt arbete med detaljplanering och genomförande.

Avfallshantering

Möjlighet till lokalisering av stationär sopsugsanläggning ska studeras i fortsatt planarbete i samarbete med berörda aktörer. Avseende Bromma återvinningscentral ska planering av ny bebyggelse inom ramen för kommande detaljplanearbete kring Linta gårdsväg och Kvarnbacksvägen ske i samråd med berörda aktörer för att säkerställa verksamhetens drift och eventuella risker med buller samt att anläggningen är tillgänglig för gång- och cykeltrafik.

Räddningstjänst

Framkomlighet och åtkomlighet till räddningsinsatser och utryckningsfordon kommer att hanteras inom ramen för kommande detaljplanering

Hälsa och säkerhet**Risk**

Länsstyrelsen och Storstockholms brandförsvär saknar i underlaget en djupare problematisering kring främst risken från farligt gods där programmet hänvisar frågan till senare skeden. Programmet bör kompletteras med skyddsavstånd till olika riskkällor. För att främja god samhällsplanering rekommenderas att ny bostadsbebyggelse bör placeras bortom 75 meter från utpekade primära leder för farligt gods. Ett minsta bebyggelsefritt avstånd ska vara 25 meter till primära leder för farligt gods. Vid förtätning nära bensinstationer bör ett säkerhetsavstånd om minst 50 meter eftersträvas. Om biogas hanteras kan ett längre skyddsavstånd vara motiverat. Risken för översvämningar inom programområdet behöver utredas vidare. De geotekniska förhållandena behöver beaktas då markstabiliteten kan komma att påverkas av ett förändrat klimat med bland annat ökad nederbörd och högre temperaturer. 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 är klassad som farlig verksamhet, vilket medför behov av skyddsavstånd.

Buller

Länsstyrelsen lyfter fram att programområdet är bullerutsatt från olika håll och från olika bullerkällor såsom flygtrafik och

markverksamheter vid flygplatsen, väg- och gatutrafik, spårtrafik samt olika verksamheter. Det är angeläget att utemiljön blir godtagbar vad gäller buller. Den samlade bullerbelastningen behöver beskrivas från olika trafikbullerkällor och bullerkällor från verksamheter och de hälsomässiga konsekvenserna bedömas. Detta kan inverka på vilken markanvändning som är lämplig i olika delar av området. Om planläggningen drivs vidare utan att den samlade bullerbelastningen klargörs, befarar länsstyrelsen att en stor del av föreslagen bostadsbebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa.

Enskildas synpunkter

En förtätning resulterar i ökad trafik på befintliga och nya vägar, och därmed ökade problem med buller, avgaser, luftföroreningar och slitage. Storleken på vägarna har betydelse samt vilken sorts motortrafik som väljer dessa vägar. Om Riksbyvägen och Sommarvägen breddas för genomfart, måste kolonistugor rivas och de som är kvar blir bullerstörda. Majoriteten av stugorna har englasfönster, är oisolerade och kan inte dämpa ljudet som skapas. Bullernivåerna kommer reducera den rekreativa vistelsen i koloniområdena. Bullernivån från tunnelbanan är hög. Detta inte minst på grund av "lösa bultar" i rälsen och många utrop inklusive då de olika tågens dörrar stängs.

Enskildas förslag

Bygg inte strax intill flygplatsen där de nya bostäderna kommer bli utsatta för flygbuller. Lägg ned Bromma flygplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Risk

Risikanalys med avseende på transporter av farligt gods, riskfylld verksamhet, spårbunden trafik och suicidrisk, kommer att utföras inom ramen för kommande detaljplaneprocesser, för att identifiera lämpliga skyddsavstånd och andra riskreducerande åtgärder.

Buller

Fördjupade bullerutredningar kommer att tas fram inom ramen för kommande detaljplanearbete, med beaktande av buller från bland annat trafik, tunnelbana och markbuller från flygplatsen.

Miljö- och klimataspekter

Miljöbedömning/Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

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

Bromma stadsdelsnämnd anser att en miljökonsekvensbedömning ska tas fram inom ramen för programarbetet.

Naturskyddsföreningen gör bedömningen att programförslaget har en betydande miljöpåverkan. Förslaget innebär exploatering av naturområden med mycket höga naturvärden vilket påverkar livsvillkoren för djur och växter samt viktiga ekosystemtjänster i staden som till exempel luftrening, utjämning av vattenflöden och temperaturutjämning. Alla grönområden i inom programområdet är definierade som ekologiskt särskilt betydelsefulla områden som enligt Stockholms miljöprogram inte ska exploateras. Vidare 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
- 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 med många fornlämningar. Skogsmiljöer med speciella särdrag i naturen (stor förekomst av block/flyttblock) kommer helt respektive delvis försvinna. Ett område med nationell skyddsstatus (riskintresse för naturvården) påverkas negativt av exploatering om programmet genomförs.

Markföroreningar

Länsstyrelsen tar upp att det finns stor risk för markföroreningar från Bromma flygplats/brandövning med PFOS. Detta bör utredas noggrant med hänsyn till ändrade grundvattennivåer i samband med markarbeten, nybyggnation och minskade möjligheter till infiltration av grundvatten. Förändringar av grundvattennivå kan ändra mark-vatten-kemin och sprida föroreningar till vatten. Kontrollprogram bör upprättas med avseende på markföroreningar och spridning till grund- och ytvatten. Mälaren utgör den viktigaste dricksvattentäkten regionalt och det är viktigt att belastning inte ökar ytterligare utan istället minskar. Även påverkan på grundvattenberoende ekosystem ska beaktas. Möjligheterna att klara föreslagen markanvändning bör bedömas inför planläggning av området.

Swedavia upplyser om att det i programområdets nordvästra del inom befintlig trafikövningsbana tidigare fanns en

brandövningsplats som nyttjades av Luftfartsverkets brandskola fram till 1995. Området har efter sanering blivit utfyllt med fyllnadsmassor och nyttjas idag av Bromma golf. Geotekniska undersökningar har genomförts och visar på att det under den gamla brandövningsplatsen finns grundvattenförorenade jordlager såsom fyllning och friktionsmaterial. Geohydrologisk modellering har beräknat volymen för avgränsat underliggande grundvattenmagasin till cirka 7000 m³.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Miljöbedömning/Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att programförslaget genomförande inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken. I kommande detaljplaner kommer dock frågan om betydande miljöpåverkan att prövas vidare och miljökonsekvensbeskrivningar kommer att upprättas i de fall behov finns. Programmet kommer inför godkännande att kompletteras med en beskrivning av möjlig etappindelning för fortsatt detaljplanearbete. En beskrivning av de viktigaste miljöfrågorna för de olika etapperna, samt vilka utredningar som kan komma att bli aktuella, kommer att redovisas som stöd för behovsbedömningen i detaljplaneskedet.

Markföroreningar

Fördjupade utredningar avseende markföroreningar kommer att tas fram i det fortsatta planarbetet, med syfte att identifiera behov av åtgärder.

Offentlig service

Gruppbostäd

Länsstyrelsen och Bromma stadsdelsnämnd framför behov av gruppbostäd inom programområdet eftersom det i Bromma och staden som helhet råder brist på boenden för funktionshindrade. Dessa behov måste beaktas.

Skola och förskola

Länsstyrelsen anser det positivt att både nya grundskolor och flera förskolor placeras mot grönska och parkrum. I ett tidigt skede behöver tydliga krav sättas på minsta storlek för skol- och förskolegårdar för att rymma de värden som behövs för att främja barnens hälsa och utveckling.

Bromma stadsdelsnämnd anser att en bas av friliggande förskolor bör ingå i kommande exploatering. Programförslaget innebär ett behov av ca 750 förskoleplatser eller ca 40 nya förskoleavdelningar. Varje förskola bör innehålla minst 5 – 6 avdelningar och

förskolegårdarna dimensioneras utifrån 15 kvadratmeter per barn för att kunna erbjuda en god utemiljö.

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

SISAB anger ett behov av två skolor samt 40-50 förskoleavdelningar dock har ingen mark avsatts. Förslag på placering av två skolor och fyra förskolor med tillhörande gårdar har tagits fram. Det är positivt om skolor placeras intill grönstråk så det är möjligt att samutnyttja rekreationsytor och skolgård. Antalet barn per förskoleavdelning rekommenderas att minskas vilket skulle öka behovet av avdelningar inom området. Bullersituationen i området är inte fullständigt redovisat. Trafik- och flygbuller har betydelse för placering av skolor och förskolor.

Utbildningsförvaltningen lyfter fram att befintliga grundskolor i programområdets närhet inom några år kommer att få en ansträngd situation till följd av befolkningsökning i grundskoleåldrarna 6-15 år. Den befolkningsökning i grundskoleålder som genereras av föreslagna bostäder inom programområdet ryms inte i dessa skolor. Mark för de två nya föreslagna skolorna måste pekats ut i tidigt skede i fortsatt arbete.

Enskildas synpunkter

Verksamheter, kommersiell service och skolor behövs. Det är positivt med förtätning i Åkeslund som kommer att möjliggöra bättre underlag för lokal service, men också förbättra en del platser som upplevs som öde och otrygga idag. Förstör inte för Åkeslunds tre förskolor som kantar den lilla skogen i området. Det känns inte genomtänkt med nya, stora byggnader vid Spångavägen på grön friyta som används av eleverna vid Nya Elementarsskolan.

Enskildas förslag

Skapa en blandning av lokaler vid Brommaplan där framträdande utrymme ges för icke-kommersiell verksamhet som Kulturskolan, mediatek, bibliotek och utställningslokaler. De plana grönytorerna vid Spångavägen är en lämplig plats för en större förskola med en fin gård som gränsar till naturreservatets fina lekmiljö. Bygg tätare runt Bromma flygplats i stället för på barnens lekplatser. Bygg äldreboende vid Brommaplan.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Det är möjligt att inrymma lokaler för äldreomsorg, gruppboenden och liknande i den nya bebyggelsen. Precisering av innehåll och

lägen för dessa sker lämpligen i dialog med berörda förvaltningar och aktörer i detaljplaneskedet.

Nya bostäder inom programområdet kräver utbyggnad av förskolor och skolor vilket ska säkerställas i detaljplaneringen och sker i samarbete med berörda förvaltningar och aktörer. Utredning och lokalisering för en av grundskolorna kommer att ingå i arbetet med den första detaljplaneetappen inom programområdet.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att inrymma fristående förskolor, s k konceptförskolor, inom programområdet samt att resterande behov tillgodoses genom lägenhetsförskolor. Storlek på förskolegårdar hanteras i fortsatt detaljplanearbete.

Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att offentlig service och kulturella aktiviteter är viktiga delar i utvecklingen av staden. Vilka funktioner som kan komma att etableras, som vård, kultur, idrott och så vidare, blir beroende av vilka aktörer som är intresserade av att driva verksamheterna.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Inkomna synpunkter visar att det överlag ses positivt med en utveckling av en ny stadsdel i Riksby. Delar av föreslagen förtätning i Åkeshov, Åkeslund och Riksby uppfattas också kunna bidra till en förbättrad stadsmiljö. Samtidigt framförs att det finns utmaningar i programförslaget avseende den övergripande trafiksituationen, påverkan på koloniområden och naturområden samt anpassning av ny bebyggelse till den kulturhistoriska miljön gällande befintlig bebyggelse, grönområden och fornlämningar.

Mot bakgrund av Stockholms stads mål om att 140 000 nya bostäder ska byggas fram till 2030 och utifrån områdets förutsättningar med god tillgänglighet till kollektivtrafik och service, ser stadsbyggnadskontoret att det är motiverat att gå vidare med planering inom programområdet. Fortsatt utredningsarbete inom respektive detaljplaneprojekt kommer att ge nödvändiga underlag för att hantera utmaningar och konsekvenser. Det finns goda förutsättningar att med utgångspunkt i programförslaget vidareutveckla bebyggelsestrukturen för att skapa varierade stads- och boendemiljöer med god kvalitet.

Angående synpunkter kring föreslagen bebyggelse inom delar av Kyrksjölötens naturreservat bedömer kontoret att det är möjligt att pröva bebyggelse då marken idag utgörs av en kraftledningsgata och att området inte bedöms ha höga naturvärden. Möjlighet till bebyggelse kräver närmare utredning av eventuella naturvärden samt möjlighet att ändra reservatets gränser.

Angående de farhågor som lyfts fram kring den övergripande trafiksituationen ser stadsbyggnadskontoret att området bör kunna utvecklas i linje med stadens framkomlighetsstrategi, där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Prognoser har gjorts för att bedöma trafiksituationen år 2030, beräknade utifrån en befolkningsökning som motsvarar stadens bostadsmål om 140 000 nya bostäder (vilket inkluderar ett fullt utbyggt program och att övrig pågående planering i Bromma är utbyggd), samt att Förbifart Stockholm har öppnats. Prognoserna visar att trafikmängderna jämfört med idag sannolikt inte kommer att öka vid Brommaplan, däremot på Kvarnbacksvägen och i korsningen Ulvsundavägen/Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen.

Stadsbyggnadskontoret är medvetet om den rådande trafiksituationen och ser att den behöver studeras vidare i sin helhet för att hitta en fungerande gatustruktur och i övrigt bra lösningar och möjliga åtgärder för att hantera dessa frågor. Det fortsatta utredningsarbete sker i kommande planarbete, på förvaltningsövergripande nivå och inte minst i samverkan med trafikförvaltningen som ansvarig för kollektivtrafiken. En viktig förutsättning är att det finns goda möjligheter att resa på annat sätt än med bil och på det sättet minska belastningen på gatunätet.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande är att några större revideringar av programförslaget efter programsamrådet inte kommer att krävas. Programmet är utformat på en strategisk och övergripande nivå för att redovisa stadens intentioner för framtida utveckling av centrala Bromma och den föreslagna strukturen ska ses som en möjlig utveckling inför fortsatt detaljplanearbete. De inkomna synpunkterna från remissinstanser och privatpersoner ger en bra grund för fortsatt arbete och för vilka frågor som ska hanteras och studeras närmare i fortsatt detaljplanearbete. Programhandlingens innehåll kommer att kompletteras och förtydligas för vissa delar. Föreslagen struktur för programområdet kommer inte att justeras då programhandlingen inte är bindande och ska ses som ett möjligt alternativ. Den kommer att behöva vidareutvecklas i fortsatt planarbete med hänsyn till olika aspekter.

I följande avsnitt redogörs för föreslagna kompletteringar av programhandlingen samt förslag till utredningar inför fortsatt detaljplanearbete inom programområdet.

Föreslagna kompletteringar inför godkännande

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet föreslår stadsbyggnadskontoret att

programhandlingen kompletteras och förtydligas för vissa delar enligt nedan:

- Tydliggöra programmets syfte och övergripande nivå i det inledande avsnittet.
- Komplettera med underlag från arkeologitutredningar samt kulturmiljöanalys som har genomförts sedan programsamrådet.
- Komplettera information om markbuller från verksamheten inom Bromma flygplats utifrån nya underlag från Swedavia.
- Komplettera de avsnitt som berör trafikfrågor med information från trafikprognoser som har genomförts sedan programsamrådet.
- Utveckla beskrivning och redovisning i karta av föreslagna förtätningar inom befintliga stadsdelar.
- Komplettera avsnittet *Konsekvenser* avseende slutsatser kring programmets miljöpåverkan vid genomförande. Förtydliga att föreslagen struktur inom programområdet eventuellt kan påverkas av frågor på mer övergripande nivå till exempel markbuller, farligt gods, naturvärden, som ska studeras vidare i detaljplaneskedet.
- Utveckla det avslutande avsnittet *Process och genomförande* med förslag till:
 - o Indelning av programområdet i detaljplaneetapper.
 - o Behov av utredningar för respektive detaljplaneetapp.
 - o Information om vilka etapper som föreslås innehålla skola.
 - o Bedömning av tidpunkt för start av respektive detaljplaneetapp.
 - o Tydliggör eventuella behov av miljöbedömning med hänsyn till betydande miljöpåverkan för respektive detaljplaneetapp.

Föreslagna utredningar i samband med fortsatt detaljplanearbete

Med anledning av de synpunkter som framförts under programsamrådet och en sammanvägning av motstående intressen finns behov av att vissa frågor studeras vidare i det fortsatta detaljplanearbetet. Programförslaget redogör för detta, men det kan med fördel förtydligas. En del av frågorna behöver studeras samlat för ett större område medan vissa frågor kan hanteras inom respektive detaljplaneprojekt enligt förslag nedan.

Följande frågor studeras i huvudsak för större delar av området alternativt för hela programområdet:

- Övergripande trafikprognoser och analys av trafiksituationen inom programområdet med hänsyn till

- stadens långsiktiga bostadsutveckling. Arbetet pågår och kommer att ge underlag till fortsatt detaljplanearbete.
- Möjliga åtgärder med utgångspunkt i bland annat framkomlighetsstrategin för att hantera trafiksituationen. Detta gäller främst kring cirkulationsplatsen vid Brommaplan, Kvarnbacksvägen inklusive anslutningar till ny stadsdel i Riksby samt korsningen Kvarnbacksvägen/Ulvsundavägen/Norrbyvägen.
 - Gatustruktur i Riksby och anslutningar till omkringliggande stadsdelar.
 - I samarbete med Trafikförvaltningen diskutera möjliga alternativ för kollektivtrafikförsörjning.
 - Hantering av dagvatten och behov av eventuella anläggningar bland annat med hänsyn till miljökvalitetsnormer för vatten.
 - Kompletterande analyser av naturvärden, ekologiska samband och spridningsvägar.
 - Behov och lokalisering av förskolor och skolor i samarbete med SISAB, utbildningsförvaltningen och stadsdelsförvaltningen.
 - Behov och lokalisering av ytor och lokaler för idrott i samarbete med idrottsförvaltningen och övriga intresseföreningar.
 - Behov och lokalisering av lokaler för kultur i samarbete med kulturförvaltningen samt övriga aktörer och intresseföreningar.

Följande frågor studeras inom de områden och detaljplaneprojekt som berörs:

- Bebyggelsestruktur och gatustruktur prövas och studeras vidare.
- Risk- och bullerfrågor kring Bromma flygplats.
- Framtagande av kompletterande underlag kring fornlämningar och kulturhistoriska värden.
- Hänsyn och möjlighet till anpassning av till exempel skala och volym mellan befintliga koloniområden och ny bebyggelse.
- Möjlighet till bebyggelse inom del av Kyrksjölötens naturreservat kräver närmare utredning av eventuella naturvärden i anslutning till kraftledningsgatan samt möjlighet att ändra reservatets gränser.

I fortsatt detaljplanearbete kan de frågor som listas ovan kompletteras ytterligare.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående kompletteringar och förslag till utredningar i kommande detaljplanearbete innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Karin Norlander
planchef

Kristina Dunker
stadsplanerare

Sofia Eriksson
stadsplanerare