



STADSBYGGNADS
KONTORET

Planavdelningen
Per Wilhelmsson
Tfn 08-508 27 333

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

1(25)

2008-10-02

Dnr 2006-07203-53

Program för
Bromstens industriområde
i stadsdelen Bromsten i Stockholm
Dnr 2006-07203-53

Innehåll

Innehåll.....	1
1. Programmets syfte och huvuddrag.....	1
2. Hur programsamrådet bedrivits.....	2
3. Sammanfattning av synpunkter.....	2
4. Stadsbyggnadskontorets kommentarer.....	2
5. Länsstyrelsen.....	6
6. Lantmäterimyndigheten	8
7. Sakägare och boende i fastigheter inom fastighetsägarförteckningen	8
8. Övriga boende	11
9. Samrådsmöte	14
10. Övriga intresseföreningar m.fl.	14
11. Remissbehandling	18

1. Programmets syfte och huvuddrag

Syftet med programmet är att undersöka möjligheten att omvandla industriområdet till en ny stadsdel med bland annat nya bostäder och nya lokaler för företagande.

2. Hur programsamrådet bedrivits

Programsamråd hölls från den 14 april till och med den 9 juni 2008. Planprogrammet och remissbrev sändes ut till länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, remissinstanser, berörda sakägare samt företag med adress i programområdet. Samrådsmöte hölls i Tekniska Nämndhuset den 14 maj. Förslaget var under samrådstiden utställt i Tekniska Nämndhuset och Spånga bibliotek.

3. Sammanfattning av synpunkter

Länsstyrelsen anser att en bebyggelsefri zon på minst 25 meter behöver lämnas mot närmaste järnvägsspår, samt att det skyddsavstånd som planen anger till fornborgen är tillräckligt. Vidare anser man att bebyggelse med hänsyn till översvämningar inte bör placeras nära ån, samt konstaterar att kompletterande underlag behövs inför det fortsatta arbetet men kan på nu redovisat underlag hålla med kommunen om att detaljplanen inte behöver medföra en betydande miljöpåverkan.

Stockholm Business Region vill att staden ska hjälpa företag i området hitta alternativa lokaliseringar.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet ställer sig mycket positivt till programförslaget.

Utbildningsförvaltningen anser att marken på Bromstens IP bör reserveras för en kommunal grundskola.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker programförslaget och föreslår att ett högre exploateringsstal prövas i området.

Exploateringsnämnden godkänner fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom området.

Idrottsnämnden anser att en regelrätt 11-manna fotbollsplan skall finnas kvar inom området.

Stadsmuseet anser att föreslagen bebyggelse sydväst om fornborgen ska undantas ur planen och att verkstadsbyggnaderna i sydöstra delen av kvarteren Gunhild och Gustav bör bevaras.

Banverket, Fortum Distribution AB, AB Storstockholms Lokaltrafik, Vägverket, Trafikkontoret och Stockholm Vatten har synpunkter av främst teknisk eller administrativ karaktär.

Lantmäterimyndigheten, Stokab, AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad, Brandförsvaret har inga synpunkter.

Boende i området, lokala föreningar, politiska partier m m är positiva till programförslagets huvuddrag men kritiska till exploatering av Bromstens IP.

4. Stadsbyggnadskontorets kommentarer

Allmänt

Kontoret ställer sig positivt till programförslaget. Den småskaliga miljön, funktionsblandningen, de nya parkerna, satsningen på åstråket m m kan tillsammans skapa en trivsamt stadsdel som lever större delen av dygnet. Programsamrådet visar att det finns ett starkt stöd för att omvandla Bromstens industriområde till en ny stadsdel i enlighet med vad som föreslogs i programmet.

Bromstens IP

I programmet föreslogs att de två fotbollsplanerna på Bromstens IP skulle tas i anspråk dels för en ny skola och förskola (med 7-manna konstgräsplan), dels för ca 35-40 radhus. Detta förslag har mötts av kraftig kritik från boende i området. Många menar att det är väsentligt för stadsdelens föreningsliv att få behålla en fullstor fotbollsplan. Även idrottsnämnden framför önskemål om att en 11-mannaplan med konstgräs ska finnas på Bromstens IP i framtiden. Å andra sidan kommer det att behövas en ny skola i Bromsten och utbildningsförvaltningen påpekar att mark behöver reserveras för detta ändamål.

Kontoret har förståelse för att det finns ett behov av en lokal, fullstor fotbollsplan. Samtidigt är det allmänna intresset av att en framtida skola/förskola kan komma till stånd mycket starkt. Grusplanen på Bromstens IP är en bra plats för en skola av flera skäl. Läget vid Duvbovägen möjliggör en väl fungerande trafiklösning. Ytan är plan och ägs av staden, och den ligger centralt i stadsdelen. En brevskrivare har föreslagit alternativa lokaliseringar för skolan. Kontoret anser dock att det inte finns någon annan rimlig plats för en ny skola i Bromsten, en stadsdel som om 10-15 år kan ha nära nog fördubblat sin befolkning genom exploatering av industriområdet och Bromstensgluggen (området väster om Ulvsundavägen). Däremot anser kontoret inte att behovet av de i programmet föreslagna radhusen på Bromstens IP är så stort att det motiverar förlusten av 11-mannaplanen.

Kontoret föreslår därför att inriktningen i det fortsatta arbetet ska vara att den norra fotbollsplanen reserveras för skoländamål medan den södra bibehålls och eventuellt beläggs med konstgräs.

Exploateringsnivå

Flera boende i området är kritiska mot exploateringsnivån som man anser vara för hög. Å andra sidan anser miljö- och hälsoskyddsnämnden att en högre exploateringsnivå bör prövas med tanke på områdets gynnsamma läge med tanke på service och kollektivtrafik.

Stockholm växer. Stadens befolkning beräknas öka med 150 000 personer, eller 20 procent, till år 2030. Att skapa förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande har därför hög prioritet. Stockholm har i sin översiktsplan tagit ställning till stadens utbyggnad. Framtidens byggande ska i möjligaste mån ske på redan exploaterad mark. Förutsättningarna för kollektivtrafiken ska vara fortsatt goda, genom att nya bostäder uppförs i kollektivtrafiknära lägen. Strategin kallas *Bygg staden inåt*. Kommunfullmäktige har vidare i ärendet "Ett Stockholm i världsklass – Vision 2030" bekräftat att det är stadens långsiktiga vision att växa, och att bygga en tätare och närmare stad. Planprogrammet för Bromstens industriområde är helt förenligt med visionen.

Kontoret anser att den täta staden leder till mindre total miljöbelastning än en utglesad stad. Utvecklingen mot ökande bilism motverkas, kollektivtrafiken gynnas och fjärrvärme, vatten- och avloppssystem m m kan nyttjas rationellt. Att bygga staden inåt främjar därför ett miljöanpassat samhälle. Den täta staden är en rik och levande vardagsmiljö. Dess blandning av bostäder, arbetsplatser och service skapar en närvaro av människor, vilket i sin tur leder till ökad trygghet och integration. En tät stad är en hälsosam stad eftersom den möjliggör transporter till fots och med cykel, ett rikt kulturutbud, mångfald och möten med människor. Kontoret menar att strategin *Bygg staden inåt* innebär att samhällets och naturens resurser används på ett effektivt och långsiktigt hållbart sätt.

Området föreslås därför bebyggas tätt men relativt lågt. Syftet är att åstadkomma ett intensivt markutnyttjande som drar nytta av det centrala och kollektivtrafiknära läget. Samtidigt gör den föreslagna fyravåningsskalan att området får en distinkt småstadskaraktär som skiljer det från sex-sjuvåningsskalan i innerstaden och andra stadsutvecklingsområden som t.ex. Hammarby Sjöstad och Årstadal.

Fyravåningsskalan är dessutom kopplad till områdets kapacitet vad gäller parkeringsplatser, gatubredder m m vilket gör att en ökad exploateringsnivå enligt miljö- och hälsoskyddsnämndens förslag skulle få omfattande konsekvenser. Kontoret anser att exploateringsnivån är rimlig. Det finns få platser i ytterstaden med den närhet till högklassig kollektivtrafik och service som finns i och vid Bromstens industriområde. Kontoret anser att en glesare bebyggelse skulle vara mindre lämplig eftersom det skulle innebära att det fördelaktiga läget inte utnyttjades optimalt. Om inte staden förtätas i centrala lägen kommer en stor del av de nya bostäderna att byggas i perifera lägen, vilket leder till ett större bilberoende, sämre miljö, en glesare och mer segregerad stad och intrång i naturmark.

Flera brevskrivare har synpunkter på den bebyggelse som föreslås i närheten av deras bostäder. Konsekvenserna av ny bebyggelse nära befintliga bostäder kommer att studeras i kommande detaljplanearbete med hjälp av t.ex. solstudier.

Avstånd till järnväg

Banverket framför i sitt remissvar önskemål om bebyggelsefritt avstånd från en framtida fyrsparig järnväg. Länsstyrelsen förutsätter att avståndet till kvartersmark kommer att anpassas enligt Banverkets yttrande. Vidare menar både Banverket och Länsstyrelsen att ett bebyggelsefritt avstånd på 25 meter bör övervägas på grund av risken för urspårning.

Kontoret har efter programsamrådet fört en dialog med Banverket, som har förtydligat sitt remissvar med avseende på önskemål om bebyggelsefritt avstånd från en framtida fyrsparig järnväg. Banverket har markerat ett område som verket anser ska hållas bebyggelsefritt. Kontoret konstaterar att den i programmet föreslagna bebyggelsen inte inkräktar på detta område. Kontoret kommer även i fortsättningen att anpassa planerna till Banverkets anspråk.

I det fortsatta arbetet kommer riskfrågorna att utredas närmare och lämpliga säkerhetsavstånd och andra skyddsåtgärder föreslås.

Antikvariska frågor

Länsstyrelsen anser att det föreslagna skyddsavståndet som föreslås i programmet runt fornborgen är tillräckligt. Stadsmuseet menar däremot att föreslagen bebyggelse sydväst om fornborgen ska undantas. Kontoret menar att det föreslagna läget vid Winquists väg är lämpligt för förskolebyggnader enligt vad som föreslås i programmet. Fornborgens värde består inte i första hand av mänskliga lämningar utan just i det faktum att det är en höjd som reser sig över sin omgivning. Även om en förskola byggs i enlighet med programförslaget så kommer fornborgen att vara synlig i hela sin höjd från t.ex. Borghöjdsvägen och Winquists väg. Förskolan kommer som högst att bli två våningar, att jämföra med fyravåningsskalan på stadskvarteren. Fornborgen är en stor tillgång för både barn och vuxna i området.

Bevarande av verkstadsbyggnaderna i sydöstra delen av kvarteren Gunhild och Gustav kommer att utredas i det fortsatta arbetet.

En arkeologisk förundersökning av Bromstens bytomt kommer att utföras i samband med att platsen detaljplaneras.

Översvämningsrisker

Länsstyrelsen menar att höga vattenstånd i Mälaren påverkar ån långt upp i vattendraget och att bebyggelse av detta skäl inte bör placeras nära ån. Kontoret gör en annan bedömning. Vattenståndet i Spångaån är så mycket högre än det i Mälaren att inte ens mycket höga vattenstånd i Mälaren påverkar Bromstens industriområde. Däremot föreligger risk för översvämningar i industriområdet vid extrem nederbörd. Denna risk finns eftersom fördröjningsmagasin saknas uppströms och på grund av bristande kapacitet i kulvertar m m nedströms. I programmet föreslogs en rad åtgärder för att hantera översvämningsrisken;

- höjning av alla gator till 4 m över stadens nollplan
- användande av Stora parken som magasin
- att golvnivån i nya lägenheter inte får understiga 4,8 meter över stadens nollplan, vilket säkrar att de inte översvämmas
- byggande av nya, slankare broar som inte dämmer

Det finns fler möjliga åtgärder som kan förbättra situationen. Dit hör byggande av nya fördröjningsmagasin uppströms, förbättring av kapaciteten i kulverten under Mälarbanan m m. Dessa åtgärder ligger dock delvis utanför stadens rådighet.

Fördelarna med att bygga så nära Spångaån som föreslås i programmet är stora, då ett vackert, tryggt och attraktivt stadsrum kan skapas. Kontoret anser vidare, med hänsyn till vad som ovan sägs om stadsbyggnadsstrategin *Bygg staden inåt*, att den täta, kollektivtrafiknära bebyggelse som föreslås i programmet är långsiktigt hållbar och möjliggör minskade utsläpp av växthusgaser.

Kontoret anser att de i programmet redovisade strategierna för att hantera översvämningar vid extrema regn kan ligga till grund för fortsatt planering.

Geotekniska frågor, dagvatten

Området kännetecknas av svåra geotekniska förhållanden med bland annat mycket dåliga grundförhållanden och hög grundvattennivå. Att åstadkomma en god boendemiljö i området medför stora utmaningar och stora kostnader med krav på t.ex. grundförstärkning inom både allmän- och kvartersmark. Även avvattningen av området ställer särskilda krav. Stockholm Vattens remissvar visar på denna problematik. Redan i samband med programarbetet gjordes omfattande geotekniska undersökningar och utredningar (se s. 36-39 i programmet). Detta arbete kommer att fortsätta i samband med kommande detaljplanearbete, med målet att hitta lösningar som är ekonomiskt, tekniskt och miljömässigt rimliga. Stockholm Vatten har haft en central roll i programarbetet och kommer att ha det även i det fortsatta arbetet.

Ansvar för att inga skador uppkommer på befintlig bebyggelse ligger på respektive byggherre. Det innebär att staden får det yttersta ansvaret vid utbyggnad av allmänna anläggningar som gator och parker. Inom kvartersmark får den byggherre som ansvarar för byggande av bostäder eller annan bebyggelse det yttersta ansvaret. I praktiken är det byggherrens entreprenörer som ansvarar för att arbetena utförs på ett sådant sätt att skador inte uppstår. Någon juridisk möjlighet för staden att förbinda sig att ersätta skador som kan uppstå vid utbyggnad av en ny stadsdel finns inte. I detaljplanen kan

anvisningar ges om vad byggherrarna ska beakta vid exploateringen, t.ex. för att undvika skadlig avsänkning av grundvattnet, vilka anlitate konsulter m fl måste rätta sig efter vid detaljprojektering och upprättande av bygghandlingar. Kontoret är medvetet om problematiken och har för avsikt att utreda dessa frågor noggrant i detaljplanearbetet.

Trafik

Den trafikutredning som har gjorts i samband med programarbetet visar att ett genomförande av programmet medför en viss ökning av trafiken på huvudgatorna i närheten. Trafiken på Duvbovägen i höjd med Bromstens IP beräknas till exempel öka från 8000 till 9800 fordon vardagsdygn år 2015 (då har även den allmänna trafikökningen räknats in). På vissa mindre gator i direkt anslutning till industriområdet blir konsekvenserna större, till exempel Albert Forslunds backe som beräknas få mer än dubbelt så mycket trafik som idag. Samtidigt minskar den tunga trafiken då företagen i området flyttar.

Några brevskrivare menar att det är nödvändigt att en ny tunnel för bilar, fotgängare och cyklister kommer till stand under järnvägen mellan Bromstensvägen och Skogängsvägen i höjd med Stora parken. Syftet är att avlasta Duvbovägen. Kontoret anser att en sådan tunnel kan vara positiv men den prognostiserade trafikökningen på Duvbovägen är inte så stor att programmets genomförande kan anses vara beroende av tunneln. Vidare finns flera problem med en sådan tunnel, bland annat förutsätter den att en stor avloppsledning flyttas till en stor kostnad. I det fortsatta arbetet kommer det att utredas i vilken mån det behövs trafiksäkerhetsåtgärder på Duvbovägen. Fortsatta utredningar angående trafikens påverkan på omgivningen kommer att genomföras i planarbetet.

Näringsliv

Syftet med programmet är en omvandling av industriområdet. Detta kommer att leda till att de allra flesta av de ca 60 företagen måste flytta. En förhoppning är att den nya industribyn i kvarteret Gunhild ska kunna hysa några av företagen. I övrigt kan kontoret konstatera det i princip inte finns någon kommunalägd, oexploaterad industrimark i stadens västra delar. Detta gör att det är svårt för staden att erbjuda alternativa lokaliseringar. Staden har dock ambitionen att hjälpa till där det är möjligt. Viktigt att påpeka är att genomförandet av programmet helt avgörs av nuvarande fastighetsägare och framtida byggherrars vilja till förändring.

5. Länsstyrelsen

Mälarbanan

Banverket har i ett särskilt yttrande framfört behov av ett större avstånd mellan planerat yttersta spår på Mälarbanan och kvartersmarken än det som redovisats i programhandlingen. Länsstyrelsen förutsätter att avståndet till kvartersmark kommer att anpassas enligt Banverkets yttrande, så att erforderligt utrymme lämnas för utbyggnad av järnvägen till fyra spår, med ett yttersta placerat på östra sidan om brostöd till befintlig vägbro.

För ny bebyggelse intill järnvägar har Länsstyrelsen som utgångspunkt att en bebyggelsefri zon på minst 25 meter behöver lämnas mot närmaste spår. Detta avstånd grundas främst på riskerna för urspårning. Utöver ett skyddsavstånd på 25 meter kan även andra riskreducerande åtgärder vara nödvändiga, som till exempel krav på obrännbara fasadmateriäl. Länsstyrelsens rekommendationer

om en bebyggelsefri zon på 25 meter ska räknas från närmsta spår efter planerad utbyggnad till fyrspårslösning.

Kulturmiljö

Inom programområdet finns dels en fast fornlämning, Raä 58, i form av en fornborg, dels platsen för Bromstens bytomt, nr 338, vilken klassats som övrig kulturhistorisk lämning.

Med tanke på platsens topografiska förhållanden anser Länsstyrelsen att det skyddsavstånd som planen anger till fornborgen är tillräckligt. Vad gäller bytomten anser Länsstyrelsen, mot bakgrund av de tidiga belägg som finns för bebyggelse på platsen, att en arkeologisk förundersökning krävs för att fastställa bytomtens exakta läge och utbredning.

Inom programområdet finns på gaveln av en industrifastighet graffitimålningen "Fascinate", lagligt uppförd av graffitimålarna Circle och Tariq 1989. Målningen anses vara en av de mer betydande målningar som finns kvar från perioden, och fråga om byggnadsminnesförklaring av byggnaden väcktes hos Länsstyrelsen 2007-08-31 (Lst dnr 432-07-77107) för att möjliggöra målningens bevarande. Frågan har ännu inte avgjorts hos Länsstyrelsen, men vi ser mycket positivt på programmets intentioner att inom ramen för det fortsatta arbetet verka för att målningen bevaras.

Dagvatten

Länsstyrelsen vill framhålla att det inte är lämpligt att släppa ut förorenat dagvatten direkt i Bällstaån/Spångaån, såsom föreslås i programmet. Det är inte heller lämpligt att ytterligare belasta de redan påverkade mälarvikarna Bällstaviken och Ulvsundasjön, med orenat dagvatten. Tungmetall-/oljehalterna i Spångaåns vatten och sediment behöver minska, liksom innehållet av fosfor- och kväveföreningar. Samma sak gäller de nämnda mälarvikarna. Sedan många år tillbaka pågår ett samarbete mellan berörda kommuner längs Bällstaån/Spångaån (Bällstaågruppen), för att minska föroreningarna i ån och mälarvikarna.

På grund av den mäktiga leran i området är det sannolikt dåliga förutsättningar att lokalt omhändertaga dagvatten genom infiltration. Plats för rening av dagvattnet t.ex. genom fördröjning i dammar bör reserveras i planen. Eftersom snö från gatumark är ett fruset förorenat dagvatten bör man vara uppmärksam på dessa föroreningar vid val av uppläggningsplats och skötsel av denna. Det är angeläget att bebyggelsen utformas på ett sätt som innebär att förorenat dagvatten inte onödigtvis alstras, t.ex. bör inte koppar och zink användas utomhus. Användning av sedumtak kan bidra positivt.

Bällstaån/Spångaån, grönt och blått stråk

Det är bra att bebyggelsen placeras så att ån kan utvecklas till ett attraktivt grönt och blått stråk genom kvarteren. Bällstaån behöver förstärkas avseende de gröna värden, till gagn för såväl vatten- och landberoende djur och växter som för de boende och det rörliga friluftslivet. Länsstyrelsen vill framhålla vikten av att ån ges skuggande träd längs vattnet, vilket förhindrar igenväxning och på olika sätt gynnar det vattenberoende djurlivet.

I programmet anges att dammar kommer att anläggas i ån inom planområdet. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att sådana bör utformas så att de inte utgör vandringshinder för fiskar och andra vattenlevande djur.

I planen nämns också att nya bottnar ska anläggas. Eftersom Bällstaån tidvis har ett mycket slammigt/grumligt vatten är risken stor att nyanlagda stenbottnar

kommer att slamma igen. En skötselplan för ån bör därför tas fram för att upprätthålla avsedd vattenmiljö.

Ändring av ån, anläggande av damm etc är vattenverksamhet, och regleras i miljöbalkens 11 kap, och åtgärderna kan vara tillståndspliktiga eller anmälningspliktiga.

Översvämningsrisk, ras- och sättningsrisk

Bällstaån har ett mycket flackt lopp, med ytterst små nivåförändringar. Det innebär att höga vattenstånd i Mälaren påverkar ån långt upp i vattendraget. Bebyggelse bör av detta skäl inte placeras nära ån. Det är angeläget att man vid anläggning tar hänsyn till risk för högre vattenstånd och större nederbördsmängder i framtiden pga förändrade klimatförhållanden. Åns strandnära område bör i större utsträckning reserveras som grönstråk och fungera som utjämningsmagasin vid kraftig nederbörd och höga vattenstånd. Eftersom risken för skred och ras är mycket stor längs Bällstaån motiverar även detta förhållande att man lämnar en väl tilltagen grön zon längs vattendraget.

Behov av miljöbedömning

Till programmet redovisas en behovsbedömning enligt vilken kommunen bedömt att planens genomförande inte medför en betydande miljöpåverkan, genom att planen utformas enligt riktvärden och godtagbara avsteg beträffande olycksrisker och störningar. Området är sedan tidigare ianspråktaget för bebyggelse. I behovsbedömningen listas ett antal miljöaspekter som avses utredas vidare och hanteras i planärendet, utan någon särskild miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning.

Länsstyrelsen konstaterar att inför det fortsatta planarbete behövs kompletterande underlag inte bara avseende riskhänsyn, buller och vibrationer från järnväg och vägar, utan även för ombyggnad av ån, översvämningsrisk, rasrisk, dagvattenhantering, förorenat vattendrag, förorenad mark, störande buller och lukt från verksamhetsområdet och förundersökning av kulturhistorisk lämning. Även om med rätt utformning av planen inte behöver medföra en betydande miljöpåverkan skulle det enligt Länsstyrelsens mening vara lämpligt att belysa dessa frågor samlat i en miljökonsekvensbeskrivning. Under förutsättning att dessa frågor och även behovet av uppföljning hanteras i planprocessen och i genomförandet av planen, kan Länsstyrelsen på nu redovisat underlag hålla med kommunen om att detaljplanen inte behöver medföra en betydande miljöpåverkan.

6. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på de lantmäteritekniska frågorna i detta skede av planarbetet.

7. Sakägare och boende i fastigheter inom fastighetsägarförteckningen

Spånga Badminton & Bollcenter är mycket positivt inställda till de stora förändringar som föreslås i området men påpekar att det även i fortsättningen måste finnas samma möjligheter till parkering för deras kunder som det finns idag. Idag parkerar de framför ingången mot Skogängsvägen (ca 25 platser) och i två rader längs hallens långsida (ca 35 platser). Där har kunderna alltid parkerat sedan hallen byggdes 1981 och de parkeringarna är livsnödvändiga för idrottshallen. De menar att eftersom tennishallen har ett uppskattat behov av ca

20-25 parkeringsplatser och de själva har ett behov av 60-75 parkeringsplatser skulle den parkering som är mellan båda hallarna och spåret tillsammans fylla båda idrottshallarnas behov av parkeringsplatser. En gemensam parkering för båda idrottshallarna med gemensam skötsel skulle de välkomna. De har för övrigt flera förslag till kommande samarbete mellan hallarna, som också kommer att gynna alla nya bostäder i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: i samband med kommande detaljplanearbete kommer parkeringsfrågan att utredas, bl.a. i samarbete med Spånga Badminton och Bollcenter.

Susanne, Markus, Sara, Isak och Signe Ek, Erik Tegels väg 4 a, är glada över planerna att bebygga Bromstens industriområde med bostäder och att modernisera Bromstens IP. De tycker det är bra att gång och cykelstråk prioriteras i området. De vill att cykel- och gångstråk separeras. Cyklister som cyklar långt har höga hastigheter och det är svårt att dela utrymme med gångtrafikanter. Cykelbanor bör också finnas i båda trafikriktningar. De tycker att man ska utreda om man kan hålla gatorna närmast ån bilfria. De uppskattar förslagets parker och lektytor. De tycker också att tryckeribyggnaden (Eskil 10) ska rivas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadens riktlinjer när det gäller cykling är att den sker i blandtrafik på gator med 30 km/h. Det planeras därför inte för några separata cykelbanor utan cykling kommer att ske i blandtrafik. Trafikmängden på gatorna i området, bortsett från Duvbovägen och Spånga Kyrkväg där separata gång- och cykelbanor redan finns, kommer att bli relativt liten. Gatorna längs ån har föreslagits som körbara för att göra det möjligt för de nya bostadshusen att ha entréer mot ån, vilket är viktigt för miljön i åstråket. Trafiken på gatorna längs ån kommer att bli av mycket begränsad omfattning.

Brf Solhöjden, Norrskensbacken 1, genom Gösta Garberg, Gunnar Bengtsson och Karl Ove Skogman ser positivt på den förändring som föreslås för området, vilket skapar en ljusare, modernare och mer trivsamt miljö. De vill dock inte se höghus i kvarteret Tobbe med placering närmast viadukten. Skulle det trots allt vara nödvändigt att höghus bygges, kräver de att det eller dessa placeras närmare Mjölmarstigen.

Angående gång- och cykelväg från Skogängsvägen till stationen menar de att om denna väg förläggs mellan den k-märkta industribyggnaden och äldreboendet Solhöjden är det nödvändigt att den ej läggs nära deras garage, gästparkering eller trädgård.

Det föreslås bl. a. att restaurangverksamhet skulle kunna bedrivas i industribyggnaden. Detta förslag är för dem mycket provocerande. Att öppna en restaurang som närmaste granne till ett äldreboende anser de vara helt otänkbart med tanke på alla de störningar som kan uppkomma under kvällar och nätter. Om en restaurang behövs inom detta område, föreslår de att den förläggs till kvarteren Tobbe eller Gunhild.

De föreslår följande:

- a) Inred en mindre samlingssal, möteslokal för mindre grupper, föreningar etc. För närvarande finns i Spånga Centrum endast Församlingshuset tillgängligt.
- b) Lokaler för hantverkare, konstutställningar eller liknande.
- c) Eventuellt en inomhusboulebana. Någon sådan finns f. n. inte i Västerort.

När detaljplaneringen igångsättes räknar de med närmare kontakt för fortsatta diskussioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: kontoret anser att det av trygghetsskäl är viktigt att det finns en offentlig och öppen verksamhet, till exempel en restaurang, vid gångstråket mot Spånga station. Det finns många exempel på att restauranger kan ligga i närheten av bostäder. Det är dock inte stadsbyggnadskontoret som styr huruvida en byggnad används som samlingslokal, restaurang eller något annat utan det krävs att någon är villig att driva en sådan verksamhet. Denna fråga, liksom lokaliseringen av gång- och cykelstråket mot stationen, kommer att utredas närmare i kommande detaljplanearbete.

Keyser Fastigheter AB har som fastighetsägare till Botvid 3 beretts tillfälle att lämna synpunkter över programmet.

De ställer sig i stort positiva till tanken bakom programmet och önskar delta i utvecklingen av området från industri till bostäder. De vill dock samtidigt påpeka att möjligheterna att hitta den typ av industrimark som finns i Bromsten, med låg exploatering, enkla plåthallar och mycket upplagsmark, redan i dag är mycket små och att staden därför bör eftersträva att i mer perifera lägen kunna planlägga ny mark för den typ av verksamheter som finns i Bromstens industriområde idag.

För att underlätta en successiv utbyggnad av olika exploatörer av området önskar de att nuvarande fastighetsgränser i kvarteret Botvid behålls och i framtiden kan bilda de nya bostadskvarteren. De motsätter sig därför den illustration som flyttar gränsen för deras västra gräns och lägger den till stadens kvartersmark.

När det gäller eventuella föroreningar i marken är det väl så att det ställs olika krav på sanering beroende på om marken är planlagd för industri, som idag, eller för bostäder. Det bör därför utredas och klarläggas när och hur saneringar ska genomföras, så att man inte riskerar att först göra en sanering med "industrikrav" och därefter ytterligare en med "bostadskrav". I deras fall är detta aktuellt redan nu.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Botvid 3 är en av få fastigheter i programområdet där förslaget inte följer befintliga fastighetsgränser. Syftet är att skapa två områden med goda förutsättningar att rymma två små bostadskvarter. Om den nuvarande fastigheten Botvid 3 görs till ett kvarter blir den återstående ytan vid Stora parken för liten för att kunna nyttjas som ett bostadskvarter.

Åke och Gunilla Gehrke, Albert Forshunds backe 4, skriver att det vid infomöten har sagts att hänsyn skall tagas till befintlig bebyggelse när det gäller höjderna på nya hus. Beträffande förhållandet mellan kv Holmfrid och "nya" kv Tobbe menar de att det ej verkar ske. Illa nog, menar de, med 4-planshus på Tobbe 2 och 3. Ett eventuellt höghus på Tobbe 4 är rena katastrofen för boendemiljön inom kv Holmfrid. De anser att Holmfrid 13 t.o.m. 15 kommer att bli nertryckta av den nya bebyggelsen om skissförslaget i nuvarande form genomförs.

Spånga Blåbandsförening anser att den relativt småskaliga bebyggelsen i en utformning som upplevs välkänd och trivsamt bidrar till att invånarna i stadsdelen upplever miljön begriplig och hanterbar. Programmet talar bara om lokaler för centrumändamål/service. Några sådana lokaler kan bli lokaler för föreningslivet.

Spånga Blåband vill avstyrka att Bromstens idrottsplats bebyggs. En skola bör få plats på någon av de tidigare industritomterna. Idrottsplatsen har fungerat som en samlingspunkt för invånarna i Bromsten ända sedan 1910-talet.

I själva programområdet bedrivs i dag en omfattande föreningsverksamhet i en fastighet nära Spånga station, vilket programmet inte nämner. Spånga Blåband driver i huset arbetsmarknadsverksamhet enligt avtal med olika myndigheter samt ideell verksamhet i form av träffpunkt för äldre, kurser, föreningskvällar med mera. Biståndsorganisationen Erikshjälpen driver en stor second-hand-butik, som är beroende av läget nära Spånga Blåband.

Bernt Berggren, Cervins väg 90, letar förgäves efter ytor utanför stadskvarterens innergårdar där folk kan träffas. Han undrar var de allmänna platser finns, med caféer och restauranger som bl a kan ha uteserveringar där folk kan träffas spontant? Han anser att minst två öppna platser bland husen, ett på var sida om stora parken, behövs om det inte skall bli ett grönt bostadsområde istället för en förstad till Stockholm.

Många Bromstensbor som han talat med tycker att antalet lägenheter är i mesta laget. Nu får Bromstensborna verkligen betala med boendemiljön för att kommunen skall kunna genomföra projektet. Han tycker att det inte känns rättvist mot de som bor där och även de som flyttar in.

Kvarteret Lunden behöver ändras anser de som bor där. Han föreslår att där kan lämpligen lägre radhus placeras för att få en mjuk och ej barriärliknande övergång från den gamla villabebyggelsen till den nya stadsbebyggelsen. Även en ökning av avståndet till den nya bebyggelsen, menar han, bör förbättra övergången. Kanske kan en park, "norra lilla parken", anläggas som balans till södra lilla parken.

Han är orolig för skador på deras fastigheter. Denna oro förstärktes när planerna på hur byggnationen skall utföras beskrevs på mötet. Han föreslår att Stockholms kommun som är drivande i detta projekt förbinder sig skriftligt att ersätta alla skador som uppstår. Tyvärr måste detta uppgraderas när han fått mer information. Detta är ett krav från hans sida. Att stänga av Cervins väg mellan Duvbovägen och Winqvists väg skulle kunna minska skadorna. Att byggtrafiken skulle respektera förbudsskyltarna är nog lite väl naivt att tro när ingen gör det idag.

I broschyren finns en rad under rubriken "Barn och ungdomar" som lyder: Fornborgen erbjuder goda möjligheter till spännande lek! Han anser att fornborgen inte är en lekplats för barn, tvärtom den är livsfarlig.

Beträffande byggnationen på Bromstens IP ansluter han sig till de protester som framkommit. Han är övertygad att det kommer fram många goda förslag i den delen varför han koncentrerat sig på de andra delarna av området.

8. Övriga boende

Anita Pettersson, Intagsgränd 13, har inkommit med 2 skrivelser.

I den första skrivelsen påpekar hon att Bromstens IP har funnits i 100 år och Bromstens Idrottsklubb bildades år 1910. Även då fanns ett stort engagemang för idrott och det har genom åren varit många som startade sin karriär i klubben och sedan blivit kända idrottsmän. Hon skriver att Bromstens IP alltid har varit och är fortfarande något som både barn och vuxna är engagerade i, och menar att det är en diskriminering av barnen i Bromsten att för all framtid genom ett kortsiktigt tänkande bebygga idrottsplatsen och förstöra fritidsaktiviteter som är grunden till god hälsa hela livet. Även spontana bollaktiviteter måste finnas för barn som av olika anledningar inte är med i idrottsföreningar av olika slag. I området skall byggas mycket bostäder och de barn som kommer att bo här kommer att bli närmare 1000 i olika åldersgrupper. Hon undrar var dessa barn ska få fritidsaktiviteter om idrottsplatsen skall stängas?

Hennes vädjan är att låta Bromstens IP få finnas kvar i 100 år till och att inte Mammons gud får styra ett kortsiktigt tänkande.

I Anita Petterssons andra skrivelse menar hon att det absolut inte över huvud taget är aktuellt att bygga en ny skola på Bromstens Idrottsplats. Idrottsplatsen är till för gymnastik och idrottande. Hon ger två förslag till var det går att bygga ny skola i Bromsten.

1. En ny skola kan byggas i Fristads skogsområde utan att skogen blir förstörd då träden kan vara kvar och barnen får där en fantastiskt bra lek och skolmiljö.
2. Titta även på Fristads servicehus där man på nedre planet eller med en tillbyggnad också skulle kunna bygga in skollokaler där eleverna skulle få utgång direkt till lek/skogsområdet.

Kerstin Ljungblom, Mjölmarstigen 28 skriver att det enligt det förslag som nu ligger för Bromstens industriområde skulle den planerade trafikökningen på Mjölmarstigen mellan Duvbovägen och Fernlundastigen vara från 450 till 1100 fordon per dygn, en ökning med 144%. Sannolikt är belastningen redan idag mycket högre och detta sedan Erikshjälpen öppnade och på grund av all smittrafik in mot Bromsten. Många åker denna väg för att slippa trafiksignalerna i korsningen Spånga Kyrkväg-Duvbovägen. Det är helt absurt och obegripligt varför en smal villagata ska vara genomfartsgata till ett gigantiskt bostadsområde. Mjölmarstigen måste i stället stängas av på denna sträcka och tillfarten till området ordnas på något annat sätt.

Att påstå att det finns kapacitet för denna trafikökning är helt fel, menar hon. Det gör det inte!

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Albert Forslunds backe och Åkantsgränd är de gator som används och kommer att användas som huvudsakliga in- och utfarter i området. I det fortsatta planarbetet kommer staden att vidare utreda trafikens påverkan i området och också försöka utforma gatunätet för att så många som möjligt ska använda Albert Forslunds backe. Om det uppstår kapacitetsproblem i korsningen Duvbovägen/Spånga Kyrkväg finns alltid alternativet att stänga av Mjölmarstigen för att få fler att ta vägen via Albert Forslunds backe.

Björn Thörnqvist undrar hur man kan ersätta en idrottsplats med en fotbollsplan? Han läste på www.bromsten.nu att man skall bygga radhus på den plats som Bromstens IP ligger på.

Han skriver att man tar bort en idrottsplats med löparbanor och vill ersätta den med en fotbollsplan 1 km bort. Bromsten har haft ett aktivt idrottande sedan över 90 år! Med ett enda pennstreck slår man ihjäl en idrottsskulturs som har vuxit fram på frivillig väg under lång tid. Antalet frivilliga minskar för varje år. Utan en egen, nära, idrottsplats kommer denna verksamhet helt dö ut.

Jan Gärdeman är f.d. ordförande i Bromstensskolans föräldraförening och finner det märkligt att man planerar för en ny skola på Bromstens IP då det redan idag finns ett vikande elevunderlag i Bromstensskolan. Dessutom fyller Bromstens IP en mycket viktig funktion för föreningslivet i Bromsten. Med andra ord protesterar han å det bestämdaste mot detta synnerligen ogenomtänkta förslag.

Hans Algard, Spånga Tennis- och bordtennisklubb, skriver med anledning av att klubben planerar en ny tennishall i området. Av programförslaget framgår att kommunen vill att alla byggnader som ingår i "skärmen" mot järnvägen (där deras hall skall ligga) skall placeras med fasad i liv med trottoarkant

”stadsmässighet”. Vilket innebär att deras bilparkering skulle hamna bakom hallen mellan hallen och järnvägen.

Han föreslår i stället att en trädplantering uppförs mot gatan som tillsammans med belysningsarmaturer bygger upp gaturummet mot den planerade bostadsbebyggelsen. Deras planerade parkering, anser han, är knappast gigantisk. Den är enkelsidig och bygger 12 meter plus plantering. Parkering för både bilar och cyklar. Hämtning av tennisskolans barn och ungdomar sker på ett naturligt sätt varje timme med infart och angöring, väntan på barn, mitt för hallens entré. Den nya hallen kommer liksom befintlig hall i Spånga centrum att ha cafeteria och matservering vilket ju måste vara drömmen för alla stadsplanerare med ambitioner om "stadsmässighet" i bebyggelsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Tennishallens utformning, samt omgivande mark, kommer att utredas i samband med kommande detaljplanearbete, bl.a. i samarbete med Spånga Tennis- och bordtennisklubb.

Helene Pratt, Tallåsvägen 27, har tagit del av det programsamråd som finns gällande utvecklingen av Bromsten och dess nuvarande industriområde. Hon är jätteglad att det ska bli fint och trevligt med nya grannar i stället för befintlig industri men har ett par frågor.

Det står att det ska vara ett bra område att växa upp i "säker och stimulerande miljö för barn och ungdomar". På vad sätt blir miljön stimulerande? Längs järnvägen föreslås byggnader för lätt industri och idrott. Vad är det för idrottslokaler? Eller är det utomhusaktiviteter?

Hon ser att hela nuvarande fotbollsplan kommer att försvinna. Det här området utnyttjas idag flitigt av många av de boende, som flyger med drakar, spelar fotboll, valborgselden finns här, barnen cyklar etc. Var ska den spontanleken förflyttas till nu? Det är även hemmaplan för Bromstens IK. En av hennes söner började fotbollsträningen där i fredags och det var ca 50 barn som deltog, utöver det syskon och föräldrar. När ännu fler barn flyttar in, var ska de få plats?

En skrivelse med 60 *namnunderskrifter* motsätter sig alla de tankar staden har i planeringen för att sälja ut Bromstens idrottsplats. De undrar var spontanidrotten, skolornas fritidsaktiviteter samt Bromstens IK med alla medlemmar ska vara. Glöm inte att även på vintern åker barn, ungdomar, Bromstens skolor och vuxna skridskor på den is som spolas på planen.

De anser att staden i stället bör rusta upp idrottsplatsen med en åskådarläktare där de kan sitta och titta på sina barn och barnbarns träning samt på deras fotbolls- och bandymatcher. Som det är nu, menar de, får de luta sig mot de rostiga räcken som finns. De tror att representanten från Idrottsförvaltningen inte har en aning om att det finns annat än elitidrott. Han underskattar det fantastiska arbete som tränare och föräldrar gör då de flitigt ställer upp för Bromstens barn.

En skrivelse med 85 *namnunderskrifter* vill att förslaget gällande Bromstens IP ska skrotas och att idrottsplatsen inklusive Bromstens IK:s hus ska rustas. De menar att 900/1100 lägenheter betyder kanske 1500 barn, då ska idrottsplatsen finnas kvar.

Carina Axelsson och Kaj Åman, Toftvägen 14, har synpunkter på programmet, framförallt exploateringen på Bromstens IP. Med tanke på att det kommer att byggas ca 900 nya bostäder, och man kanske kan räkna med att barnantalet i området kommer att öka lika mycket, menar de att det är katastrofalt att ta bort så mycket fri yta från barn och ungdomsaktiviteter som två hela fotbollsplaner. De har full förståelse att en ny skolenhet kommer att byggas på fotbollsplanen,

och de tycker idén om en 7-manna konstgräs fotbollsplan i anslutning till denna inte är helt fel, men att anlägga 40 radhus på den övriga ytan känns inte bra. Var skall alla skolbarn utföra sin utomhusgymnastik? Nuvarande fotbollsplaner tillfredsställer både Bromstensskolan och Ellen Key skolans gymnastiktimmor utomhus. Samtidigt vet de att Bromstens IK har många fotbollsintresserade barn och ungdomar som tränar där.

Att Bromstens IP för närvarande är väldigt sliten och nedgången, menar de, betyder inte att man kan hitta på vad som helst på ytan. Att marken är attraktiv för bostäder har de full förståelse för, men om man bara kan bo i ett område så är det inte så attraktivt längre. Boendet i Bromsten skall medföra mervärde!

Varför inte fundera på vilka som bor i området, och vilka som kommer att bosätta sig i de nya bostäderna. Vad vill de få ut av sin fritid? De önskar säkert möjlighet till nära fria ytor att spela brännboll, kubb, krocket, mm. Varför inte anlägga några grusplaner för boule och ha trevliga bänkar och bord invid. Några basketkorgar, kanske en bikepark, och till vintern ha möjlighet att åka skridskor på en konstfrusen/spolad is. Ja, idéerna är oändliga, så varför inte gå ut med en enkät i området och fråga de som bor här om kreativa förslag om vad de tycker man kan göra på fotbollsplanen, istället för 40 radhus. Dessa bostäder, menar de, kan säkert tillfredsställas i närliggande områden. Bor man i nytt radhus förväntar man sig inte samma centralitet som Spånga är.

Petra Janson + 11 namn skriver att det vid det informativa samrådsmötet den 14/4 presenterades fina, men ej helt genomtänkta planer för bostadsbyggande i Bromsten. Först och främst kallas projektet för Bromstens Industriområde, vilket ju stämmer till viss del, men då förstår de inte varför deras fotbollsplaner i Bromsten helt plötsligt tillhör Bromstens industriområde? Det vore väl fantastiskt att göra just industriområdet beboeligt och upprustat med trevliga promenadstråk till Spånga, men hjärtat i Bromsten – fotbollsplanerna och Bromstens Torg – borde väl hellre rustas upp med en liten sittläktare, nya omklädningsrum och med lite trädplanteringar för att få lite skugga, än att ta bort vår och barnens enda rekreationsyta. De undrar vad som händer med Bromstens IK och deras verksamhet om fotbollsplanen går ned till miniatyrstorlek?

Ytterligare en aspekt de anser att staden måste se över är belastning på vägar och kommunaltrafik. Redan idag har de problem med stark trafik på Duvbovägen och även på deras smågator: Toftvägen och Alvägen, där många tar en genväg (oftast i för hög fart) i förhoppning om att komma fortare ut på Bromstensvägen.

Börja med att rusta upp det vi har istället för att bygga in mer problem som inte går att lösa. De vill gärna se ett blomstrande Bromsten med liv och rörelse, men ta inte bort det vi redan har och uppskattar stort!

9. Samrådsmöte

Samrådsmöte hölls den 14 maj i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4. Vid mötet deltog ca 50 boende och företagare. Från stadens sida deltog Per Wilhelmsson, stadsbyggnadskontoret, Kjell Engvall, Vello Parts och Carolina Stenbeck, exploateringskontoret och Åke Roxberger, idrottsförvaltningen.

10. Övriga intresseföreningar m.fl.

PRO Bromsten genom ordförande Sven Larsson protesterar mot att Bromstens IP skall bebyggas och att deras barn och ungdomar inte kommer att få det grundläggande intresse som börjar i unga år.

De skriver att staden planerar för ett borttagande av den samlingspunkt som har fostrat Bromstens ungdomar från början av 1900-talet och hjälpt många ungdomar till ett framgångsrikt idrottsintresse av olika slag. Många barn har startat med spontanidrott som sedan blivit ett idrottsintresse av olika slag.

Varför, undrar han, skall staden sälja ut något som är så viktigt för Bromstens skolor och B.I.K. när man vet att det skall bli c:a 1000 nya bostäder (= över 1000 barn) i olika åldrar i industriområdet. Det planeras för ytterligare 4-500 bostäder (= över 500 barn i olika åldrar) när kraftledningen vid Rissnavägen/Småbjörksvägen kommer att grävas ner. Skall barnen idrotta på gator och vägar? Var skall Bromstens skolor lägga aktiviteterna på deras friluftsdagar? Bygg gärna i industriområdet men låt bli Bromstens IP.

Ellen Key skolan i Bromsten emotsätter sig den planerade bebyggelsen på Bromstens IP. Bromstens bollplan används dagligen utav skolan för spel, gymnastik, fotboll, friidrott och lek av alla möjliga slag. Skolan anser att det bör finnas andra alternativ till bebyggelse på Bromstens IP som är bättre anpassat för de behov som Ellen Key skolan, Bromstensskolan och de som bor i Bromsten har.

Ellen Key skolan bedriver skolverksamhet från förskolan till gymnasiet och är i stort behov av en bra idrottsplats. De förordar en idrottshall som kan kombineras med större sammankomster såsom samlingar vid skolavslutningar, saknas för båda skolorna idag. De föreslår också en 11-manna konstgräsplan vilket uppfyller mycket bättre de behov som finns för hela Bromsten och de befintliga skolorna. Den ger dessutom möjlighet för spontanidrott och lek.

De anser också att trafiksituationen för området måste utredas ytterligare då den redan hårt trafikerade Duvbovägen saknar trafiksignaler på flera ställen t.ex. vid Ellen Key skolan. De förordar en sådan signal vid det befintliga obebakade övergångsstället vid Bromstens IP till Ellen Key. De tror att trafikbelastningen kommer att öka mycket mer än planerna säger och kommer att leda till farliga situationer både miljö- och olycksfallsmässigt.

De är annars positivt inställda till den planerade bebyggelsen i industriområdet. Att ta fram Spångaån, sanera området och skapa en stadslig bebyggelse i området tycker de är mycket bra. Ellen Key skolan vill gärna vara med och aktivt diskutera en annan lösning för Bromstens IP och vara en aktiv part för den framtida planeringen av Bromstens industriområde.

Carin Ljung, Hyggevägen 27, vill som vice ordförande i Spånga hembygdsgille protestera mot den planerade bebyggelsen på Bromstens IP. Eftersom Bromsten tillhör Spånga och idrottsplatsen funnits sedan 1910 och betytt och betyder mycket för både fotbollslaget Bromstens IK och befolkningen i hela Spånga tycker hon det är ett stort övergrepp att offra den för ny bebyggelse. Det borde räcka med den mark som frigörs när Bromstens industriområde rensas.

Bromstens Idrottsklubb, Socialdemokraterna i Bromsten och Kristdemokraterna i Spånga välkomnar till stora delar den föreslagna omvandlingen av industriområdet, men avvisar den föreslagna exploateringen av den nuvarande idrottsplatsen med mycket stor kraft. De anser att Bromstens idrottsklubbs klubbhus samt minst en av de nuvarande två bollplanerna ska bibehållas. Förutsättningarna för idrottsklubbens fortlevnad bygger i mycket hög grad på klubbhuset och på den omedelbara närheten till en fotbollsplan för 11-mannalag och seriespel. Klubbhuset utnyttjas idag frekvent av klubben, av det lokala föreningslivet och av Bromstensbor som kan låna lokalen för egna arrangemang. De menar att det är av särskild vikt att en 11-mannaplan vid

Bromstens IP förses med konstgräs. De avser att agera för att staden och/eller industriområdets exploatörer medverkar till detta.

De skriver att områdets utformning och idé bygger på att bostäder och industrifastigheter skiljs åt. Detta ska genomföras konsekvent. De anser att fastigheten "Silco-Screen" [Eskil 10] bör rivas och ge plats för den skola/förskola som måste placeras i ett annat läge eftersom de menar att idrottsklubbens klubbhus och minst en 11-mannaplan ska bevaras.

För att avlasta Duvbovägen, menar de, krävs tveklöst en ny tillfartsväg för bil- och gångtrafik till Bromstensvägen. De menar att den bör gå under järnvägen mellan Skogsängsvägen vid den planerade "Stora parken" och till Bromstensvägen vid korsningen med Spångavägen.

De vill se en snabb och sammanhållen byggprocess för hela området, för att minimera störningar för angränsade bostadsområden och för att servicefunktioner som börjar efterfrågas redan när de första inflyttningarna sker, som förskola, nya busslinjer, butiker mm, snabbt ska komma på plats.

Spånga Folkpartiförening anser att förslaget till stadsutveckling i Bromstens industriområde andas framtidstro och lyckas på ett utmärkt sätt att visa på möjligheter för ett trivsamt boende inom ett område med stora geotekniska svårigheter. När det gäller vissa detaljer i förslaget har de avvikande åsikter, tillägg och kompletteringar.

Byggande av en skola och en förskola på idrottsplatsen anser de vara olämpligt. Detsamma gäller de föreslagna radhusen på resten av arealen. De föreslår att alternativa platser söks för placeringen av skolan/förskolan, att alternativa platser söks i området för radhusen och att idrottsplatsen rustas upp.

Jämfört med startpromemorian 2006-05-02 föreslås nu ungefär dubbelt så många bostäder, enligt föreningens åsikt på grund av fördyrade anläggningskostnader och med stora konsekvenser för trafiken. Föreningen skriver att även om stadsbyggnadskontorets utredare anser att vägnätet har tillräcklig kapacitet så bedömer de att fler till- och frångarter är nödvändigt, antingen som viadukt under eller som bro över järnvägen. Föreningen föreslår att fler till- och frångarter i området byggs och att utformningen av gatu- och vägnätet utreds parallellt med planerna för omstruktureringen av Spånga C.

Föreningen förutsätter att de planerade nya industrilokalerna i området erbjuds de nuvarande företagen och anpassas vid behov så att företag, vars verksamhet passar in i ett bostadsområde, kan stanna kvar i Bromsten. Om så inte är fallet menar de att det är nödvändigt att stadsbyggnadskontoret föreslår alternativa markområden eller lokaler så att företagen kan fortsätta sin näringsverksamhet.

De föreslår att Spångaån utformas så att rengöring och underhåll underlättas och att samarbete med Solvalla sker om en vattenregleringsplan.

De förutsätter att stadsbyggnadsförvaltningen i sin detaljplan ser till att de nya huskropparna skapar minsta möjliga nackdelar för den befintliga bebyggelsen. Inklämningseffekter, förlorade soltimmar och skymd utsikt bör undvikas i största möjliga mån. Vidare anser de att stadsbyggnadskontoret bör upprätta ett bindande gestaltningsprogram för området för att säkerställa att de goda intentionerna i programmet förverkligas i detaljplaneprocessen.

Bromstens Villaägareförening är mycket nöjda med det som föreslås och illustreras inom själva industriområdet, inklusive åsträckningen i hela dess längd. Miljön längs ån, själva ån och miljön i övrigt med bland annat "Stora parken" kommer att vara stora värden i stadsdelen. De vill känna sig säkra på

att de goda intentioner som programhandlingen illustrerar förverkligas i det kommande detaljplanearbetet.

De har vid återkommande informationstillfällen fått höra, att om Bromstens IP bebyggs så kommer den att ersättas. De kan inte acceptera att denna ersättning huvudsakligen förläggs på andra sidan Spånga Kyrkväg, närmare Tensta än Bromsten. De föreslår att radhusen på idrottsplatsen utgår och att man söker en annan plats för skolan så att Bromstens IP kan behållas och upprustas.

I programmet föreslås ungefär dubbelt så många bostäder som i startpromemorian av 2006-05-02. Den ökade exploateringen medför ökat tryck på vägnätet. Deras medlemmar oroar sig för vad detta innebär för Duvbovägen. De efterlyser därför en mera ingående analys av förhållandena där. I programmet föreslås att gång- och cykeltrafik leds planskilt under järnvägen. De föreslår att man trots svårigheterna noga undersöker vilka möjligheter som finns att även leda biltrafik till Bromstensvägen, som är en trafikled av helt annan typ än Duvbovägen.

De tror att området behöver någon större lektya, eller flera lektyor, utöver det som förutses på kvarterens innegårdar.

De har tidigare i samarbete med stadsdelsförvaltningen arbetat för en förbättrad gestaltning av Bromstensplan, som visserligen ligger utanför det nu aktuella planområdet. De har blivit lovade att en sådan ombyggnad projekteras i omedelbar anslutning till det fortsatta planarbetet för industriområdet.

De föreslår att ett bindande gestaltungsprogram för området upprättas för att säkra att de goda intentionerna i programmet förverkligas i detaljplaneprocessen.

Nina Hjerpe m fl (totalt 30 st underskrifter) anser att det är väldigt viktigt att man ska bevara alla lummiga naturområden med sina stora vackra träd och övrig grönnska. Detta betyder så mycket för vår livsglädje och trivsel. Alla träd och övrig växtlighet är dessutom nyttigt för syrets skull. Allt detta påverkar alla som promenerar och vistas däromkring, även om man inte bor i närheten. Också djuren blir påverkade.

Folkhälsoföreningen Sund-By protesterar mot försäljningen av Bromstens IP.

Ellen Keyskolans föräldraförening avstyrker förslaget om att bebygga Bromstens IP. Ellen Keyskolan använder den nuvarande Bromstens IP dagligen under de tider på vår- och höstterminen när idrottsplatsen är användbar, för olika slag av skolidrott. Om idrottsytorna på Bromstens IP halveras enligt det föreliggande förslaget så menar de att det kommer att bli svårt för alla skolorna (Bromstensskolan, Ellen Keyskolan och en eventuell ny skola vilken planerats in alldeles bredvid nuvarande idrottsplatsen) att få tillgång till Bromstens IP när man behöver. Enligt förslaget kommer Spånga IP att byggas ut med ytterligare bollplaner som en kompensation för minskningen av ytorna på Bromstens IP. Spånga IP ligger dock alldeles för långt bort från Ellen Keyskolan för att den skall kunna vara användbar för daglig skolidrott för Ellen Keyskolan. De förordar istället en idrottshall på Bromstens IP som kan användas även som samlingssal för större sammankomster, skolavslutningar m.m. De föreslår också en konstgräsplan för fotboll och ytor för friidrott m.m.

Ellen Keyskolan har ett mycket stort behov av en större samlingssal och en större gymnastiksal/idrottshall, då skolans existerande gymnastiksal är mycket liten och överutnyttjad. De instämmer härvid i Ellen Keyskolans eget yttrande.

De anser att trafiksignaler vid övergången på Duvbovägen vid Ellen Keyskolans fritidshem är mycket angeläget att få till stånd och kommer att bli

än mer angeläget i och med den nya bebyggelsen på Bromstens industriområde.

En *protestlista, 124 st underskrifter*, protesterar mot försäljning av Bromstens IP.

11. Remissbehandling

Stokab finns redan med i projektet.

Stockholm Business Region kan konstatera att programförslaget ligger i linje med översiktsplanen och riktlinjerna för utvecklingen av företagsområdena i Stockholms stad, som kommunfullmäktige har fattat beslut om. Inriktningen för området är att skapa en ny tät stadsbebyggelse med en blandning av bostäder, arbetsplatser och service i närheten av Spånga station, som ska utvecklas till en ny framtida knutpunkt.

I planprogrammet framgår att nya lokaler för lätt industri och annat företagande kommer att skapas framför allt i kvarteren längs järnvägen. Trots dessa nya lokaler, visar näringslivskonsekvensbeskrivningen, att planprogrammet riskerar att leda till att vissa befintliga verksamheter måste lämna området. *Stockholm Business Region* vill betona vikten av att Stockholms stad, om detta inträffar, är behjälplig att hitta alternativa lokaliseringar för de företag som inte kan vara kvar. Bolaget bistår gärna i detta arbete.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet skriver att programmet möjliggör en total omvandling av stadsmiljön inom det befintliga industriområdet: från att vara i huvudsak upplagsplatser för baracker och containrar till en bebyggelse med karaktär av småstad. Planarbetet är tänkt med en genomförandetid på tio år och med flexibilitet vad gäller de många markägarnas behov och möjligheter. Flexibilitet kännetecknar också den organiska framväxten av själva bebyggelsen inom programområdet inte minst vad gäller arkitekturen.

En av de grundläggande strukturerna i planformen är gatudragningarna som förlänger de befintliga gatorna i Bromsten in i området och knyter ihop kommunikationsvägar mellan stadsdelarna Bromsten, Solhem och Spånga Centrum. Karaktäristiskt för gatudragningarna är också hur de används inom området. Gatorna förläggs med en medveten gestaltning för att inte tillåta halvprivata ytor, direkt mot parkrummet vid Spångaån så väl som mot det trapetsoida parkrummet. De övriga kvarteren formas på samma sätt med trottoar istället för förgårdsmark och i huvudsak slutna gårdar. Att byggnaderna konsekvent placeras med fasadlivet i gatan är en styrka och tillämpas även inom den kvarvarande delen av industriområdet, synlig i parkrummet och till fullo integrerad i planmönstret. Viktigt är också, enligt rådets mening, att gatan är allmän och inte ges planbestämmelsen kvartersmark.

Rådet ställer sig mycket positivt till programmets förutsättning att bygga stad på ett sätt som är genuint. Rådet ser det som värdefullt att det finns en klart uttalad ambition att anpassa förslaget efter genomförandetid och intressenter — och att man inte redan nu satt formspråket för arkitekturen. Att inte bygga allt på en gång är det sättet vi traditionellt byggt stad. Vad rådet saknar i förslaget är däremot fler upplåtelseformer och ser det som mycket viktigt att markupplåtelseorna delas mellan fler byggherrar för att tillåta en verklig variation.

Rådet anser också att greppet att spara de tidsspår som finns inom området är viktigt för den stadslika känslan. På samma sätt är det bra att planmönstret inte jagar bort det befintliga — små företag får inte plats på många andra ställen.

Ett annat element intressant att bevara är fornborgens synlighet i området. Det historiska landskapets läsbarhet är bevarat i låglandet vid foten av den skyddande höjden och rådet anser det intressant om Fornborgen därför även fortsättningsvis kan vara synlig i stadsrummet. Av den anledningen önskar rådet föreslå en omstudering av volymerna tillhörande den nya förskolan.

Som ett sista medskick inför det fortsatta planarbetet vill rådet påminna om ett miljöprogram. Att på ett tidigt stadium ta med frågorna skapar ett tänkande som modernt stadsbyggande behöver ha: en förberedelse för miljöfrågorna i ett tidigt skede gör att de inte pliktskyldigast läggs in i ett projekt som inte längre har utrymme för flexibelt tänkande även gällande de frågorna.

Skönhetsrådet ställer sig mycket positivt till programförslaget för Bromstens industriområde.

Utbildningsförvaltningen skriver att enligt planprogrammet kommer inte Bromstensskolans kapacitet att räcka till. I planprogrammet reserveras därför mark för skoländamål på Bromstens IP. Den nya skolan ska kunna ta emot elever från både befintliga delar av Bromsten och de nya bostäderna i industriområdet. I ett område mellan Bromsten och Ulvsundavägen med befintliga kraftledning, vilka eventuellt avvecklas, kommer troligtvis att bebyggas med bostäder. För att undvika ny skola i området kommer mer plats att reserveras för skoländamål på Bromstens IP än vad som behövs i det första skedet. Enligt planprogrammet får skolan bebyggas ut i etapper i takt med att behovet ökar.

Förvaltningen skriver att de kommunala grundskolornas kapacitet i Spånga-Tensta uppgår till cirka 4550 platser. Enligt den nu gällande elevantalsprognosen så råder överkapacitet i området. Den planerade nybyggnationen ingår dock inte i den befintliga elevantalsprognosen. Enligt den nu gällande elevantalsprognosen så kommer Bromstensskolans kapacitet inte att vara tillräcklig. Förvaltningen anser att en fördjupad befolknings- och elevantalsprognos bör göras över området, bl a för att klargöra behovet av en ny grundskola i området och den nya skolans kapacitet. Förvaltningen anser att marken på Bromstens IP bör reserveras för en kommunal grundskola.

AB Fortum Värme samägt med Stockholms stad skriver att man genom att bygga ut distributionssystem för fjärrvärme kan ansluta den nya stadsdelen till fjärrvärme. Bolaget har inget att erinra vad gäller fjärrkyla eller gas.

Banverket skriver att det framgår att kommunen är medveten om Banverkets järnvägsutredning om en utbyggnad av Mälarbanan till fyra spår. Det framgår att järnvägen omfattande fyra spår är en förutsättning i planarbetet, vilket Banverket ser mycket positivt på. Det är viktigt att utrymme skapas för att möjliggöra järnvägens utveckling.

I programhandlingen framgår att 16 meter är avsatt från närmsta befintlig spårmitt till bebyggelse. Verket anser att detta avstånd behöver korrigeras i planen för att bli samstämmigt med behoven som framgår av järnvägsutredningen.

Det nya yttersta spåret kommer att läggas på östra sidan om brostödet (Spånga kyrkväg) varför avståndet från befintlig spårmitt ökar mer i detta läge än vad som behövs längre söderut. För att beskriva avståndsvariationen hänvisar verket till järnvägens kilometertal (km).

Vid km 10+300, dvs vid den sydligaste delen av programområdet, är behovet från närmsta befintliga spårmitt att 13 m lämnas bebyggelsefritt.

Vid km 10+500, dvs 200 m norrut från ovan givna punkt, är motsvarande behov 16 m.

Vid km 10+700 är motsvarande behov 18 m.

Vid km 10+900 är motsvarande behov 22 m.

Vid km 11+050, dvs precis innan bron, är behovet 22 m.

Avstånden är baserade på dels spårens breddning, dels på ett säkerhetsavstånd motsvarande 10 m för att klara elsäkerhetskraven och grundförstärkningen. Idag är järnvägsområdet förbi planområdet förstärkt med tryckbankar. Beroende på hur grundförstärkningen hanteras kan avståndet ändras, men 10 meter är ett minimiavstånd som kommer att behövas. Det går inte i dagsläget att precisera närmre grundförstärkningens behov.

Verket skriver vidare att om bebyggelsen närmast spåren överskrider en höjd av 12 m ökar elsäkerhetskravet i takt med bebyggelsens höjd, dock inte mer än med 5 m utöver grundkravet om 9 m, dvs totalt ett elsäkerhetsavstånd om 14 m. Detta innebär att ytterligare upp till 5 m kan tillkomma på ovan angivna behov.

Dessa avståndsangivelser är koppade till järnvägens behov vid en utbyggnad till fyra spår. En annan viktig aspekt att beakta är säkerhetsavstånd utmed järnvägen för att kunna hantera risker i samband med urspärning eller transporter med farligt gods. I skriften Säkra järnvägstransporter av farligt gods framtagna av Banverket och Räddningsverket gemensamt framgår att ett avstånd om 30 m ska lämnas bebyggelsefritt och Länsstyrelsen brukar generellt hävda ett avstånd om 25 m. Banverket vill att kommunen i det fortsatta planarbetet hanterar säkerhetsfrågorna utmed järnvägen.

Av programhandlingen framgår att kommunen gärna ser att plankorsningen Fristadsvägen byggs om till en planskildhet. Om Mälarbanan byggs ut till fyra spår förbi plankorsningen byggs den om till en planskild lösning inom ramen av Mälarbanans ombyggnad.

Fortum Distribution AB skriver att åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB samt bekostas av byggherren.

Bolaget skriver att det i området finns 3 befintliga elnätstationer med tillhörande elnät som berörs och måste flyttas om planen genomförs. Ersättningsplats måste elektriskt sett beredas inom närområdet till den placering elnätstationerna har idag. Dessutom erfordras plats för etablering av 2 nya elnätstationer för att klara strömförsörjningen av planerad nybyggnation. Bolaget bifogar en karta där dessa redovisas.

Eventuellt skulle befintlig elnätstation i områdets sydöstra del kunna ersättas med att man slår ihop den äldre elnätstationen med den föreslagna nya elnätstationen, till en större elnätstation i områdets sydöstliga del.

Bolaget skriver vidare att man för att uppfylla Stockholm stads försiktighetsprincip om 0,2 µT vid nyproduktion skall ett fritt utrymme om minst 8 meter kring elnätstationen finnas. I övrigt har bolaget ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt enligt miljöförvaltningens förslag att tillstyrka programförslaget och att föreslå att ett högre exploateringsstal prövas i området med hänsyn till det kollektivtrafikhänsynen.

Förvaltningen delar Stadsbyggnadskontorets bedömning att ett fortsatt planarbete inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i

plan- och bygglagen 5 kap 18 § att miljöbedömningar behöver göras och miljökonsekvensbeskrivningar upprättas enligt 6 kap 11 och 12 §§ miljöbalken. Detta under förutsättning att det fortsatta planarbetet sker med utgångspunkt från de mål som anges och de skyddsåtgärder som anges under angivna avsnitt som beskriver programmets ”konsekvenser av förslaget” (sid. 33-41). Förvaltningen bedömer att konsekvenserna av förslaget på ett mycket tydligt sätt ger svar på de frågeställningar förvaltningen bedömt vara relevanta att beskriva i programmet. Särskilt vill förvaltningen framhålla vikten av det som sägs om att mätningar av buller och analyser vid risk för störande lukt kommer till utförande vid samlokalisering med befintliga verksamheter. Förvaltningen vill också framhålla vikten av att verksamheter som kan vara störande för omgivningen inte längre lokaliseras till området.

Miljöförvaltningen bedömer att hela området är att betrakta som kollektivtrafikhärb. Förvaltningen föreslår därför att en högre befolkningstäthet prövas generellt i området med hänsyn till stadens stora behov av nya bostäder.

Miljöförvaltningen anser att de åtgärder som bedöms nödvändiga för att skydda området från översvämningar är bra beskrivna.

På grund av den mäktiga leran i området finns det små förutsättningar att lokalt omhänderta dagvatten eller att fördröja det innan det leds till Spångaån.

Stadsmuseet anser att föreslagen bebyggelse sydväst om fornborgen ska undantas ur planen. Bebyggelsen inkräktar på det skyddsområde som fornborgen bör ha. Dessutom förmodar museet att en förskola på platsen medför ett behov av stora lekytor mm. Att anlägga stigar och sittplatser på fornborgens sluttningar kan inte anses lämpligt ur fornlämningsynpunkt. Denna fråga måste dock prövas av Länsstyrelsens kulturmiljöenhet som är den myndighet vilken fattar beslut i frågor som berör fornlämningar. De avgör också storleken på det skyddsområde som fornlämningen bör ha.

Vad gäller bebyggelsen på den plats där bytomten förmodas ha legat vidhåller Stadsmuseet att en arkeologisk utredning, för att om möjligt fastställa fornlämningsläge, bör göras innan ett slutligt ställningstagande i frågan kan tas. Länsstyrelsen är beslutsfattande organ även i denna fråga.

Ett bevarande av verkstadsbyggnaderna i sydöstra delen av kvarteren Gunhild och Gustav skulle på ett positivt sätt tillföra den planerade utbyggnaden variation och skapa en intressant miljö med förankring i områdets historia. Stadsmuseet anser att programmet i dessa delar bör omarbetas så att anläggningarna kan ligga kvar.

AB Storstockholms Lokaltrafik påpekar att området är välbeläget ur kollektivtrafiksynpunkt. Spånga station med pendeltåg och bussar ligger mellan 500-900 meter ifrån området och Duvbovägen och Spånga Kyrkväg trafikeras av bussar. På Duvbovägen ligger hållplatserna ganska tätt, placeringarna kan behöva ses över i det fortsatta planarbetet och kopplas via bra gångstråk till den nya bebyggelsen. Trygg och gen gångväg till Spånga station måste också studeras ytterligare.

SL menar att de ökade trafikmängder som den nya bebyggelsen genererar kan orsaka framkomlighetsproblem i korsningen Duvbovägen/Spånga Kyrkväg samt även utfarten från Albert Forslunds Backe mot Spånga Kyrkväg. En redovisning bör ske hur busstrafiken påverkas och vilka eventuella åtgärder som kan vidtas för att säkerställa framkomligheten. Duvbovägen ska omformas till en stadsgata för att få ner hastigheten, detsamma gäller även Bromstensplan. Då dessa gator trafikeras av bussar måste de åtgärder som planeras, inklusive hållplatsutformning, diskuteras med SL.

Intill området ligger Mälarbanan som trafikeras av bl a SL:s pendeltåg. SL vill framhålla att pendeltågstrafiken är ett trafikslag, vars syfte är att skapa snabba förbindelser mellan främst Stockholms centrum och närliggande tätorter i Stockholmsregionen. Trafiken skall karaktäriseras av god framkomlighet, hög medelhastighet, hög kapacitet, god komfort samt bekväma och strategiska bytespunkter. Tillkommande bebyggelse måste därför kunna samexistera med bananläggningarna utan att försvåra användandet av anläggningarna. SL anser att en utgångspunkt för detaljplanearbetet skall vara att inga bostadsexploateringar skall föreslås som riskerar att försämra pendeltågtrafikens funktion och syfte som ett snabbt och komfortabelt kollektivtrafikmedel. Gällande planeringen för att bygga ut Mälarbanan till 4 spår så hänvisar SL till Banverkets pågående arbete med en järnvägsplan för detta samt deras remissvar i detta ärende.

Vägverket skriver att hela industriområdet kommer att omvandlas under en relativt lång tid. Verket beräknar starta ombyggnaden av E18 till motorväg mellan Hjulsta-Kista under 2008 och beräknas vara klara 2014. Det är av intresse att beakta detta under byggtiden då industriomvandlingen kommer att generera i en stor mängd byggtrafik vilken således kan komma att påverkas under ombyggnaden av E18. I övrigt har verket ingen erinran.

Brandförsvaret har inga synpunkter på programmet, utöver att hänsyn tas till närheten av Mälarbanan som kan komma att byggas ut med fler spår.

Exploateringsnämnden Exploateringsnämnden godkänner fortsatt utredning av förutsättningarna för exploatering inom Bromstens industriområde samt föreslår att kommunfullmäktige godkänner projektet och ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret i uppdrag att fortsätta utredningsarbetena för området (inriktningsbeslut). Nämnden godkänner förutsättningarna för ändrad markanvisning till Bromstensstadens Exploaterings AB. Nämnden överlämnar och återoppar exploateringskontorets utlåtande till stadsbyggnadsnämnden som svar på remiss av program för stadsutveckling för Bromstens industriområde.

Exploateringskontoret skriver att området vid markanvisningen till HSB år 2003 beräknades kunna rymma 550-600 lägenheter. Under programarbetet har antalet lägenheter ökat till uppemot 1100. Avsikten, skriver kontoret, har främst varit att förbättra exploateringsekonomin men även att utnyttja områdets goda service- och kollektivtrafikläge för att skapa en mer stadsmässig miljö. Enligt kontorets uppfattning har programmet fått en bra utformning och det torde vara svårt att öka exploateringsgraden ytterligare utan att ge avkall på förslagets grundläggande kvalitéer eller komma i konflikt med parkeringsnormerna. Enligt kontorets uppfattning borde dock områdets goda kollektivtrafikförsörjning tala för ett lägre parkeringstal än stipulerade 1,0 bilplatser per lägenhet.

Flera viktiga frågor måste utredas vidare i kommande detaljplanearbeten. Som exempel kan nämnas Spångaåns slutliga utformning och grundförstärkning/-stabilisering, förutsättningarna för omläggning av huvudavloppsledningen norr om ån på ett djup av ca 5 meter, samt möjligheterna att bryta järnvägens barriäreffekt, helst genom en ny tunnel för gång- och cykeltrafiken i samband med Banverkets planerade fyrspårsutbyggnad. Vidare krävs sanering av förorenad mark.

Exploateringskontoret menar att stor hänsyn har tagits till befintliga fastighetsgränser och möjligheterna till en etappvis utbyggnad vid upprättandet av programmet. En viktig utgångspunkt är att de verksamheter som inte kan integreras med ny bebyggelse skall kunna avvecklas successivt i takt med

fastighetsägarnas ambitioner att utnyttja de byggrätter som de nya detaljplanerna medger.

Markanvisningen till HSB i juni 2003 omfattade ca 300 lägenheter varav ca 30 procent skulle utgöra hyresrätter. All mark avsågs upplåtas med tomträtt. Parterna är nu överens om att samtliga lägenheter på stadens mark – preliminärt uppemot 400 lägenheter och 40 radhus – bör upplåtas med bostadsrätt och att marken ska säljas till bolaget. Detta torde utgöra en nödvändig förutsättning för att projektet ska kunna genomföras ur kommunalekonomisk synpunkt. De nya villkoren kommer att regleras i ett nytt markanvisningsavtal med Bromstensstadens Exploatering AB. Därefter kan det ekonomiska utfallet för staden bedömas med större säkerhet.

Idrottsnämnden överlämnar och åberopar idrottsförvaltningens tjänsteutlåtande. Förvaltningen skriver att Bromstens idrottsplats är belägen inom området. Idrottsplatsen innehåller en 11-manna naturgräsfotbollsplan och en 11-manna grusfotbollsplan, omklädnings- och förrådsbyggnad och en mindre parkeringsplats. I föreliggande program berörs Bromstens idrottsplats av den planerade exploateringen genom att bägge fotbollsplanerna föreslås exploateras samt att omklädningsbyggnaden rivs. Som kvarvarande idrottsyta inom det planerade området föreslås en 7-manna konstgräsfotbollsplan. Förvaltningen bedömer, utifrån föreslagen exploatering, att antalet barn och ungdomar kommer att öka betydligt i det planerade området. Dessutom skall två skolor ha en god tillgång till idrottsytor i sitt närområde. Med anledning av detta anser idrottsförvaltningen att en regelrätt 11-manna fotbollsplan skall finnas kvar inom området. Förvaltningen föreslår att den i programmet föreslagna 7-manna konstgräsfotbollsplanen ersätts med en regelrätt 11-manna konstgräsfotbollsplan. I anslutning till fotbollsplanen bör även ytor för skolidrott som löpning på rakbana, längdhopp och kulstötning iordningställas.

Trafikkontoret anser att fler gatukopplingar till Duvbovägen är önskade för att knyta det nya området till nuvarande omgivande bebyggelse. I planförslaget finns en ny gata strax söder om fastigheten Eskil 10. Kontoret anser att den bör förskjutas något åt sydost där lutningen på Duvbovägen är mindre.

Det är även önskvärt med en koppling mellan Erik Tegels väg och Winqvists vag så som programmet visar. Att få till en körbar koppling är inte möjligt då profilen är alltför brant. Däremot kan och borde en gångkoppling skapas.

I nästa skede förutsätts att gatusektionerna studeras närmare med avseende på snöröjning, renhållning, sophantering samt skyltplacering och stora fordons svepytor. Den föreslagna sektionen på Skogängsvägen förutsätter att all parkering, både långtids- och korttidsparkering löses på fastighetsmark. Detta är särskilt viktigt då Skogängsvägen ingår i huvudnätet för cykeltrafik och kan bli ett viktigt cykelstråk till stationen.

Enligt programförslaget är det i kvarteret Botvid endast föreslaget en gång- och cykelväg längs ån. Detta gör att fordon måste kunna vända i slutet på tvärgatorna. Detta får studeras närmare i planskedet.

Den föreslagna exploateringen i Bromstens industriområde kommer att leda till att den lokalt alstrade trafiken inom stadsdelen kommer att öka med ca 5500 fordon/dygn, samtidigt som den tunga trafiken minskar med ca 1000 fordon/dygn. Därtill kommer allmän trafikökning till följd av ökat bilinnehav, omflyttningar och regionens tillväxt. Huvuddelen av den nyalstrade trafiken styrs till Albert Forslunds backe ut på Spånga Kyrkväg och att en mindre del styrs till Åkantsgränd, Cervins väg och Mjölnarstigen och ut på Duvbovägen. Övriga gator bedöms få små trafikökningar till följd av planprogrammets exploateringsförslag. Kontoret bedömer att det omgivande gatunätet har

kapacitet att klara denna ökning. Dock får korsningen Duvbovägen/Spånga Kyrkväg mindre god belastningsgrad och kommer att studeras närmare i det fortsatta planarbetet.

Det är också angeläget att stor omsorg läggs vid utformningen av anslutningen till pendeltågsstationen. Särskilt viktigt är att det finns gott om cykelparkeringar med låsbara cykelställ.

De sektioner som redovisas med 2,5 m planteringszon för träd är bra när trottoaren är 2,5 meter. Vid smalare trottoar kan planteringszonen behöva breddas för att trädskronorna ska få plats. Även när träd ska planteras på förgårdsmark är det viktigt att det finns utrymme för träden och att artvalet anpassas till avståndet till fasad. Skelettjord ska användas vid plantering av gatuträd.

Kontorets yttrande redovisar vidare råd och riktlinjer för tillgänglighet i det fortsatta arbetet.

Programmet är i dagsläget inte så detaljerat varför Trafikkontoret vill återkomma med synpunkter när planeringen har kommit längre fram i processen.

Stockholm Vatten har deltagit i ett flertal tidiga samordningsmöten gällande Bromstens industriområde och enligt överenskommelse på dessa möten har en preliminär höjdsättning av området gjorts med avseende på trycklinjerna i spillvattennätet respektive Bällstaån vilken skall ligga till grund för det fortsatta utredningsarbetet. Preliminär höjdsättning av mark och källarvåningar har överlämnats till stadsbyggnadskontoret i november 2007. I samband med systemhandlingsskedet krävs att en omfattande inventerings- och dimensioneringsutredning utförs för hela området.

Ledningsnätet för vatten är väl utbyggt i området och anslutning kan därför till stor del ske till det befintliga ledningsnätet som omgärdar rubricerat programområde. Viss nyförläggning kommer att krävas och självklart måste området dimensioneras för de nya behov som uppkommer i samband med exploateringen. Lägsta vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån +50 mvp över stadens nollplan vilket vid normalt anordnande av installationen kan innebära att intern tryckstegring erfordras för tappställena över +25 m. Sådan tryckstegring bekostas ej av Stockholm Vatten.

Ledningsnätet för spillvatten är väl utbyggt i området och anslutning kan därför till stor del ske till det befintliga ledningsnätet som omgärdar rubricerat programområde. Viss nyförläggning kommer att krävas och självklart måste området dimensioneras för de nya flöden som genereras i och med exploateringen. De nya fastigheterna längs med Bällstaån skall byggas med en lägsta golvnivå som varierar mellan ca +4,2 upptill ca +5,0 (enligt höjdsättning november 2007) för att kunna anslutas med självfall.

De nya fastigheterna längs med Bällstaån skall i möjligaste mån avvattnas med direkta anslutningar till ån.

Avloppspumpstationen Sundby, som ligger centralt placerad i exploateringsområdets mitt på Borghöjdsvägen, pumpar idag 2,8 miljoner m³ avlopp per år från ca 15000 boende och 3500 arbetande till Bromma reningsverk via huvudledningen i Borghöjdsvägen. En översyn och ombyggnad av pumpstationen behövs eventuellt för att klara ökat spillvattenflöde från exploateringen och för att ytterligare öka driftsäkerheten. Vid närhet till avloppspumpstation finns alltid risk för luktproblem och detta bör beaktas i den fortsatta planeringen av bostäderna. Avloppspumpstationen i Bromsten samt Ap Solhem, som ligger ca 1 km nordväst om planerad

exploatering, bräddar i normalfallet totalt ca fem (5) timmar per år och bräddledningarna mynnar i Bällstaån vid Borghöjdsvägen, respektive söder om Mjölmarstigen. Bällstaån fungerar därför periodvis som ett öppet avloppsdike och att bibehålla dess funktion är avgörande för hela dag- och spillvattennätet i området.

Det befintliga ledningsnätet i området är till stor del utbyggt under 1960-talet och har genomgått viss förnyelse under senare tid. I Borghöjdsvägen och längs med Bällstaåns norra sida ligger delar av huvudledningsnätet för vatten, spill- och dagvatten förlagda. Ledningarna försörjer både Bromstens industriområde och omgivande och den skall alltid vara i drift även under en eventuell utbyggnad av området. Detta gäller också vid en eventuell ombyggnad av befintlig bro.

Stora delar av områdets undergrund utgörs av lera med maktighet på 10-25 meter delvis överlagrad organisk jord. Leran har extremt låg hållfasthet och är extremt sättnings- och störningskänslig och har mycket låg stabilitet inom hela området där lera eller organisk jord förekommer. Bedöms sättningar pågå och dessa kommer att fortsätta under överskådlig tid om inga markförstärkningsåtgärder vidtas.

Området närmast Bällstaån, exempelvis mellan Borghöjdsvägen och Åkantsgränd, speciellt känsligt mot skred även utan yttre belastning. Sättningar pågår i området och på delar av ledningsnätet har de uppmätt 80 cm stora sättningar bara sedan 1980-talet. För att minimera sättningar bl a för planerade GC-vägar föreslås fyllningen för dessa att utföras med lättfyllning. Det bör dock observeras att Stockholm Vatten inte godkänner lättfyllning såsom cellplast och lättklinker ovanför VA-ledningar och det beror på betydande praktiska svårigheter vid framtida schaktarbeten.

Bällstaån ingår idag som en del i Stockholm Vattens huvuddagvattensystem (inklusive bräddvatten) vilket medför driftansvar för dess funktion och skötsel. I programhandlingen föreslås en mängd förändringar på åns utseende och funktion, exempelvis bredare vattenfåra med flackare slänter och nya dammar på tre ställen mm. Ett driftavtal skall upprättas för detta mellan Stockholm Vatten, Stadsdelsförvaltningen och Exploateringskontoret som reglerar ansvar, ägande och skötsel.

Stockholm Vatten har tittat översiktligt på kostnader för att lägga om befintliga spillvattenledningar längs med och tvärs Bällstaån mellan Mjölmarstigen och östra delen av Skogängsvägen. Beräkningen visar att omläggning inom spont och förläggning av ny ledning på pålad betongplatta hamnar någonstans i intervallet 40-45 miljoner kr. Alternativa grundläggningsmetoder, exempelvis KC-pelare, bedöms dock i nuläget kunna medföra en lägre totalkostnad.

Bengt Andrén
Planchef

Per Wilhelmsson
Planarkitekt