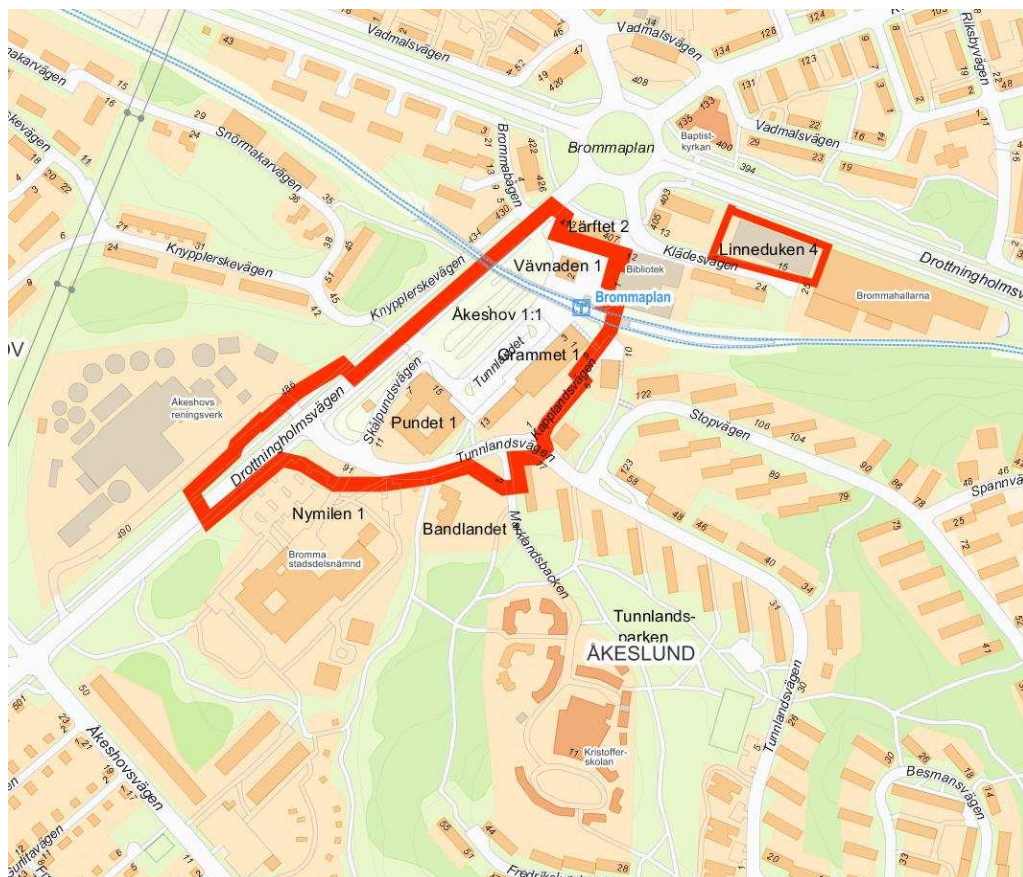


Planbeskrivning Detaljplan för Grammet 1 m m i stadsdelarna Riksby och Åkeslund, S-Dp 2011-18029



Sammanfattning

Planens syfte och huvuddrag

Brommaplans centrum är en kollektivtrafikknutpunkt med byte mellan tunnelbana och bussar. Centrumet präglas av en livlig fotgängartrafik och stora gångströmmar. I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, anges området kring Brommaplan som tyngdpunkt. Stadsutveckling med upprustning och förtätning av Brommaplans centrum är i enlighet med översiktsplanens strategi nr 2 ”Satsa på attraktiva tyngdpunkter”.

Planförslaget innebär en total omvandling av planområdets två delar, kvarteret Grammet söder om tunnelbanan och Linneduken 4 vid Klädesvägen. All befintlig bebyggelse inom planområdet rivs, utom SL:s tunnelbanebro och biljetthallen till tunnelbanan.

Planförslaget innehåller bussterminal, inomhuscentrum/galleria, ca 700 lägenheter i Grammet och ca 100 lägenheter i Linneduken 4. Intill tunnelbanan föreslås en mindre byggnad med ca 35 små loftgångslägenheter. Alla lägenheter blir bostadsrätter. Vid torget byggs ett kontorshus, som framförallt är tänkt att innehålla olika vårdverksamheter.

Utgångspunkten för den nya bebyggelsen är en ny inbyggd bussterminal, som läggs parallellt med Drottningholmsvägen. Innanför bussterminalen byggs en liten galleria med butiker och serveringar. Busspassagerarna kan gå inomhus genom gallerian till tunnelbanan. Ovanpå bussterminal och galleria finns en övre nivå med stadsmässig bostadsbebyggelse i 7-10 våningar i kvartersform med gröna gårdar och trädplanterade lokalgator. I källar- och mellanvåningar finns garage för handel, infartsparkering och boende. Bostäderna får lokaler i bottenvåningarna. I Linneduken 4, där det idag är infartsparkering, byggs bostäder i nio våningar och en lågdel med lokaler mot Klädesvägen.

En förutsättning för projektets genomförande är att skyddsavståndet mellan Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk och nya bostäder kan minskas eller att reningsverket flyttas.

Planområdet omfattar större delen av Brommaplans Centrum. Den offentliga miljön med torg och gator rustas upp och utformas för att bli en sammanhängande, trygg fotgängarmiljö. Gatorna på det övre planet blir allmänna gator som ansluter till det befintliga gatunätet vid Tunnländsvägen och Kappländsvägen.

Planförslaget syftar till att omvandla Brommaplans centrum från ett slitet 1960-talscentrum till ett modernt, attraktivt centrum för hela Bromma, med en ny urban/stadsmässig skala i tyngdpunkten Brommaplan. Detta ställer höga krav på en god helhetsgestaltning av de stora byggnadsvolymer och en omsorgsfull detaljutformning och variation. Ett gestaltningsprogram ingår i planbeskrivningen.

Den övergripande trafiksituationen i östra Bromma behandlas i en trafikanalys som görs av Trafikkontoret samt i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby. Utgångspunkten för planprojektet är stadens Framkomlighetsstrategi som prioriterar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Miljöbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL eller MB att en miljöbedömning behöver göras.

Tidplan

- Plansamråd, 28 juni-6 sep 2013
- Avstämning med Länsstyrelsen om reningsverket
- Plansamrådsredogörelse, ev redovisning SBN
- Revidering och komplettering av planhandlingarna
- Granskning, prel 4 kvartalet 2013
- Godkännande i SBN, prel 1 kv 2014
- Antagande i KF, prel 2 kvartalet 2014

Ev överklagande

Byggstart tidigast hösten 2014

Färdigt prel 2019/2020



Planområdet

Innehåll

Planbeskrivning Detaljplan för Grammet 1 m m i stadsdelarna Riksby och Åkeslund, S-Dp 2011-18029	1
Sammanfattning	2
Planens syfte och huvuddrag	2
Miljöbedömning	3
Tidplan	3
Inledning	5
Handlingar	5
Planens syfte och huvuddrag	5
Plandata	6
Tidigare ställningstaganden	7
Förutsättningar	9
Natur	9
Geotekniska förhållanden	9
Hydrologiska förhållanden	9
Befintlig bebyggelse	10
Kulturhistoriskt värdefull miljö	14
Offentlig service	16
Kommersiell service	16
Gator och trafik	16
Störningar och risker	17
Planförslag	19
Ny bebyggelse	19
En sammanhållen offentlig fotgängarmiljö	23
Park och vattenområden	26
Gator och trafik	27
Teknisk försörjning	28
Gestaltungsprinciper/Gestaltningssystem	30
Konsekvenser	40
Behovsbedömning	40
Naturmiljö	40
Miljökvalitetsnormer för vatten	40
Landskapsbild/ stadsbild	40
Kulturhistoriskt värdefull miljö	41
Störningar och risker	42
Ljushögheter och lokalklimat/mikroklimat	44
Barnkonsekvenser	45
Trafik	45
Byggprocessen	46
Tidplan	46
Tidplan för fortsatt planarbete	46
Genomförande	47
Organisatoriska frågor	47
Verkan på befintliga detaljplaner	47
Fastighetsrättsliga frågor	47
Ekonomiska frågor	51
Tekniska frågor	52
Genomförandetid	53

Inledning

Handlingar

Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Till planen hör denna planbeskrivning, som innehåller ett gestaltungsprogram.

Utredningar

Utredningar som tagits fram under program- och planskedet är bl a

- Redovisning av trafikbuller, Bernström Akustik HB, 2013-06-24
- Riskbedömning, Brandkonsulten AB, 2012-05-11, avses rev augusti 2013
- Samlad bedömning av risk och störningskällor, Brandskyddslaget, april 2012
- Miljö- och hälsobedömning för program, Structor, 2012-04-25
- Preliminär kulturmiljöutredning, Urban Nilsson, Nyréns, 2013

Medverkande

Planen är framtagen av Karin Månsson i samråd med Mattias Eriksson, Sofia Iderheim och Agneta Schill m fl exploateringskontoret, Olof Graner lantmäterimyndigheten, samt trafikkontoret. I planarbetet har också deltagit byggherren JM AB, Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting (tidigare Storstockholms lokaltrafik) samt stadens och byggherrens konsulter.

Planens syfte och huvuddrag

Brommaplans centrum är en kollektivtrafikknutpunkt med byte mellan tunnelbana och bussar. Centrumet präglas av en livlig fotgängartrafik och stora gångströmmar. I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, anges området kring Brommaplan som tyngdpunkt. Stadsutveckling med upprustning och förtätning av Brommaplans centrum är i enlighet med översiktsplanens strategi nr 2 ”Satsa på attraktiva tyngdpunkter”.

Planförslaget innebär en total omvandling av planområdets två delar, kvarteret Grammet söder om tunnelbanan och Linneduken 4 vid Klädesvägen. All befintlig bebyggelse inom planområdet rivs, utom SL:s tunnelbanebro och biljetthallen till tunnelbanan.

Planförslaget innehåller bussterminal, inomhuscentrum/galleria, ca 700 lägenheter i Grammet och ca 100 lägenheter i Linneduken 4. Intill tunnelbanan föreslås en mindre byggnad med ca 35 små loftgångslägenheter. Alla lägenheter blir bostadsrätter. Vid torget byggs ett kontorshus, som framförallt är tänkt att innehålla olika vårdverksamheter.

Utgångspunkten för den nya bebyggelsen är en ny inbyggd bussterminal, som läggs parallellt med Drottningholmsvägen i samma nivå som Drottningholmsvägen och det befintliga torget. Innanför bussterminalen byggs en liten galleria med butiker och serveringar. Busspassagerarna kan gå inomhus genom gallerian till tunnelbanan. Ovanpå bussterminal och galleria finns en övre nivå med stadsmässig bostadsbebyggelse i 7-10 våningar i kvartersform med gröna gårdar och trädplanterade lokalgator. I källar- och mellanvåningar finns garage för handel, infartsparkering och boende.

Bostäderna får lokaler i bottenvåningarna och gatorna görs fotgängarvänliga med planteringar och träd. I Linneduken 4, där det idag är infartsparkering, byggs bostäder i nio våningar och en lågdel med lokaler mot Klädesvägen.

En förutsättning för projektets genomförande är att skyddsavståndet mellan Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk och nya bostäder kan minskas eller att reningsverket flyttas.

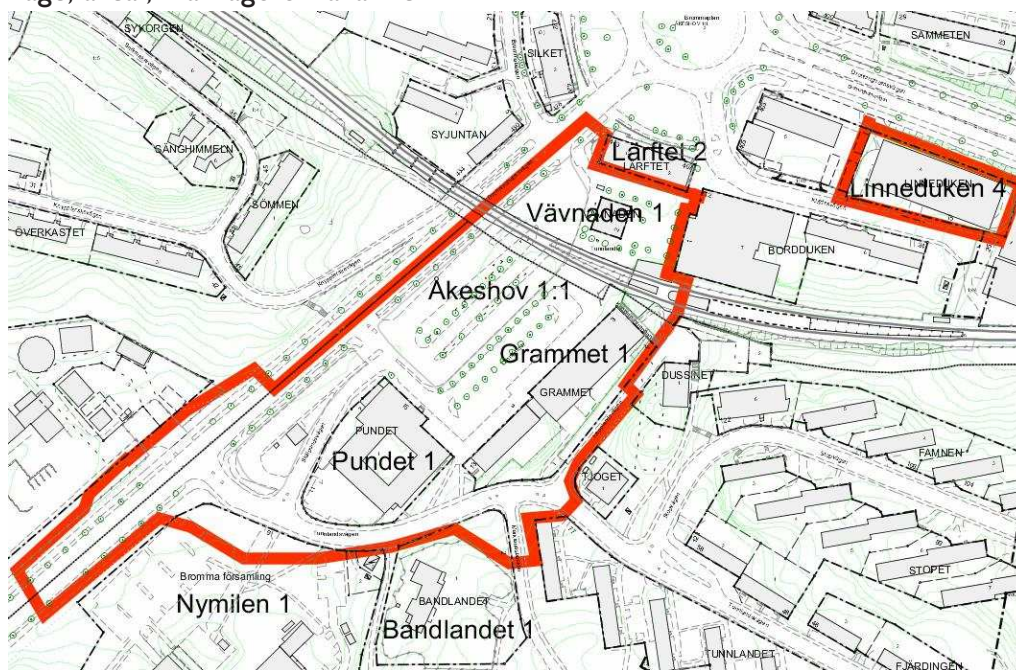
Den offentliga miljön med torg och gator rustas upp och utformas för att bli en sammanhängande, trygg fotgängarmiljö med god belysning, växter, vatten, vackra material, bra mikroklimat och inbjudande sittplatser. Gatorna på det övre planet blir allmänna gator som ansluter till det befintliga gatunätet vid Tunlandsvägen och Kapplandsvägen.

Planförslaget innebär en genomgripande omvandling av Brommaplans centrum, från slitet 1960-talscentrum till ett modernt centrum för hela Bromma. Den nya bebyggelsen i Grammet och Linneduken utvecklar en ny urban/stadsmässig skala i tyngdpunkten Brommaplan. Detta ställer höga krav på en god helhetsgestaltning av de stora byggnadsvolymer och en omsorgsfull detaljutformning och variation. Ett gestaltungsprogram ingår i planbeskrivningen.

Den övergripande trafiksituationen vid Brommaplan är besvärlig. Trafikfrågorna hanteras huvudsakligen i en trafikanalys för östra Bromma, som Trafikkontoret gör, och i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby, som pågår parallellt med detaljplanarbetet. Utgångspunkten för planprojektet är stadens Framkomlighetsstrategi som prioriterar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik.

Plandata

Läge, areal, markägoförhållanden



Planområdet är uppdelat på två delar. En större del med Grammet 1, Vävanden 1, Pundet 1 och delar av Åkeshov 1:1 samt Linneduken 4 som ligger för sig själv vid Klädesvägen.

Planområdet ligger vid Brommaplan, och omfattar bussterminalen och den del av centrumområdet som ligger söder om tunnelbanan, torget samt Linneduken 4 vid Klädesvägen. Det omfattar fastigheterna Grammet 1, Pundet 1, Vävnaden 1, Linneduken 4 samt del av Åkeshov 1:1. Vid torget påverkas fastigheten Lärflet 2 och i söder fastigheterna Nymilen 1, 2 och 3 och Bandlandet 1, samt parkmark på Åkeshov 1:1, när Tunnländsvägen förskjuts mot söder. Planområdets samlade areal är ca 40.000 kvm. Byggherren JM AB äger Grammet 1 och innehar Pundet 1 och Vävnaden 1 med tomträtt. Bussterminalen på Åkeshov 1:1 och torget ägs av staden. Linneduken 4 innehas med tomträtt av Stockholms Kommuns Parkerings-AB. Nymilen innehas med tomträtt av Brf Åkeslund nr 1 och Bandlandet 1 av SISAB.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplan

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, anges området kring Brommaplan som tyngdpunkt, med viktiga samband mot Alvik i öster och Vällingby i väster. Stadsutveckling med upprustning och förtätning av Brommaplans centrum är i enlighet med översiktsplanens strategi nr 2 ”Satsa på attraktiva tyngdpunkter”.

Program

Planarbetet genomförs med normalt planförfarande med program. Start-PM för detaljplanen godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2011 och programsamråd genomfördes 2012-05-12 – 2012-06-29. De viktigaste frågorna i programskedet var hur stort skyddsavstånd som erfordras mellan Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk och nya bostäder inom planområdet, samt om det är lämpligt med en så radikal omvandling och hög exploatering som föreslogs.

Ett övergripande analys- och programarbete pågår parallellt med planarbetet för ett större område i Centrala Bromma/Riksby inklusive Brommaplans centrum. Programarbetet och detaljplanen samordnas.

Detaljplan

Gällande detaljplaner

Detaljplan 7476A från 1982 anger centrumändamål för Grammet, Vävnaden och Pundet, trafikändamål för nuvarande bussterminal och parkeringsområde för Linneduken 4.

För en mindre yta inom Linneduken 4 ändrades planbestämmelsen från teknisk anläggning till parkering genom Dp 2009-0071-54 som vann laga kraft 2013-01-24, med 5 års genomförandetid. Ytan hade ändrats från parkering till teknisk anläggning i en tidigare detaljplan, Dp 1999-05848-54, med syftet att ge ny plats för en befintlig elnätsstation i samband med att grannfastigheten Linneduken 1 planlades för kontor 2002. Dp 2009-0071-54 avser bostäder i Linneduken 1 och till den planen behövdes ingen teknisk anläggning. En liten del i sydöstra hörnet av fastigheten Linneduken 4 ingår i planen för Linneduken 1, Dp 2009-0071-54, med bestämmelserna parkering, mark som inte får bebyggas samt u-område, dvs skall vara tillgänglig för allmänna ledningar. En smal remsa gatumark söder om Linneduken 4 har en rest av en

gammal detaljplan och tas med i denna detaljplan med samma användning, lokalgata, för att göra plansituationen mer enhetlig.

Markanvisning

Exploateringsnämnden antog 2012-11-22 ett inriktningsbeslut med markanvisning för bostäder, handel och kontor inom fastigheterna Åkeshov 1:1, Pundet 1, Vävnaden 1 och Linneduken 4 till JM AB (totalt ca 850 bostadsrättslägenheter, ca 18000 kvm handel/lokaler och ca 8000 kvm kontor). Staden avser att upplåta mark för bostäder och handel till JM AB med tomträtt. Mark för bussterminal upplåts med tomträtt till SL och mark för handels-/infartsparkering till Stockholm Parkering AB. Det krävs tredimensionell fastighetsbildning. Beslut är även taget i kommunfullmäktige.

Riksintressen

Riksintresset Bromma flygplats påverkar planområdet genom begränsning av högsta totalhöjd för byggnad till +59,6 över nollplanet i stadens höjdsystem RH2000, vilket motsvarar +59,4 i flygplatsens höjdsystem. Kring förskolan vid Marklandsbacken/Bandlandet 1 och i skogspartiet kring Kristofferskolan (ingår ej i planområdet) finns De Geermoräner, geologiska formationer som ingår i riksintresset Bromma ändmoräner.

Kulturhistoriskt värde

Stockholms stadsmuseums klassificering

Stockholms stadsmuseum har gjort kulturhistoriska klassificeringar av stadens bebyggelse. Tre befintliga byggnader inom planområdet har av stadsmuséet bedömts som "Fastighet med bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt", (grönmarkerade). Det är livsmedelsbutiken ICA och medborgarhuset i Grammet 1 samt Scandic hotel i Pundet 1. Den låga McDonaldsbyggnaden i Vävnaden 1 på torget och parkeringsdäcket på Linneduken 4 är klassade som "Fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde", (gulmarkerade).

Då det gäller Brommaplan med omnejd – kring trafikapparaten och i smalhusområdena - dominerar byggnadsklassificeringen grön och gul. Den kringliggande stadsdelen Åkeslund är en enhetlig smalhusstadsdel från 1930-40-talet med stort kulturhistoriskt värde. Husen är trevåningshus i rött tegel.

Pågående plan- och programarbete i omgivningen

För ett större område kring Brommaplan, Centrala Bromma/Riksby, pågår parallellt med detaljplanearbetet för Grammet ett programarbete för att utreda möjligheter till förtätning utifrån översiktsplanens utpekande av Brommaplan som tyngdpunkt. Programarbetet visar framförallt exploatering i Riksby norr om Brommaplans-rondellen. Programsamråd planeras till hösten 2013.

Väster om Drottningholmsvägen finns ett vilande planärende, Sömmen, samt ytterligare projekt vid Snörmakarvägen m m, som inte kan gå vidare förrän problemet med luktstörningar från det närliggande Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverket är löst. F n utreder Stockholm Vatten möjligheten att flytta hela reningsverket, vilket på sikt skulle möjliggöra ytterligare bostadsexploatering väster om Drottningholmsvägen.

Förutsättningar

Natur

Planområdet utgörs till allra största delen av tidigare exploaterad och hårdgjord mark. Det innehåller ingen naturmark, utöver några mindre ytor som tas i anspråk när Tunnländsvägen förskjuts söderut samt av ny rondell och gång- och cykelbro väster om Drottningholmsvägen.

Naturvärden

På torget norr om tunnelbanan finns ca 20 träd och på bussterminal och torg som föreslås däckas över ca 40 träd. Ytterligare ett tiotal träd finns på berörd del av Nymilen 1. Utmed Drottningholmsvägen finns en trädallé.

Rekreation och friluftsliv

De närmaste park- och naturområdena för lek, promenad och picknick är Tunnländsparken (ca 30.000 kvm inom 200 meter) och skogspartiet kring Kristofferskolan. Judarns och Kyrksjölotens naturreservat, Åkeshovs ridskola, Åkeshovs badhus och strövområde kring Lillsjön ligger nära (inom 1 km). Med buss och cykel är det lätt att nå Kårsön (2,5 km), Lovön och Drottningholm med bad- och strövområden.

Geotekniska förhållanden

Markförhållanden

Jordarter samt ev ledningar

Området ligger i en dalgång i riktning sydväst-nordost med högre partier med synligt berg på ömse sidor. Området utgörs till största delen av lera med underliggande morän. På leran finns lager med fyllnadsmassor. Inom området finns pågående sättningar.

Lerlagret har ett djup ner till ca 10 meter varför all ny bebyggelse, i likhet med befintlig bebyggelse, kommer att behöva pågrundläggas. Vissa delar i områdets östra del kan tänkas grundläggas direkt på fast botten.

Grundvattenobservationer inom området visar en grundvattennivå ca 2-3 meter under befintlig marknivå. Även befintlig torgyta har så stora pågående sättningar att den kan behöva grävas upp och grundförstärkas.

Större försörjningsledningar för vatten går genom området och även stora avloppsledningar.

Markradon

Ev förekomst av markradon kommer att undersökas under det fortsatta planarbetet.

Hydrologiska förhållanden

Översvämningsrisker

Planområdet utgör en lågpunkt i landskapet och delar av området har tidigare utgjort våtmarksområde, varför frågor om grundvattennivåer kan bli aktuella. Lokala lågpunkter kan ge översvämningsrisker vid kraftiga regn. Detta skall

undersökas i det fortsatta planarbetet. Bebyggelsens utformning måste ta hänsyn till framtida ökande regnmängder och intensivare regn.

Vattenskyddsområde

Planområdet ingår inte i sekundär eller primär skyddszon för Östra Mälarens vattenskyddsområde, för vilket särskilda skyddsföreskrifter gäller.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm (SE657596-160765) med avrinning mot Fiskarfjärden. Enligt VISS i juni 2013 har Mälaren-Stockholm god ekologisk status, men den uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljökvalitetsnormer som skall uppnås är god ekologisk status 2015 och god kemisk status till 2015, med tidsfrist till 2021 pga tributyltennföreningar. I ett förslag till nya vattenförekomster, framtaget av Vattenmyndigheten, föreslås Fiskarfjärden bli en egen vattenförekomst. Beslut om ny indelning förväntas 2015 och innebär att nya miljökvalitetsnormer kan komma att gälla.

Dagvatten

Idag leds dagvatten från den befintliga bussterminalen, torg-, parkerings- och andra hårdgjorda ytor samt byggnaders tak till det kommunala ledningsnätet/Bromma reningsverk, troligen i ett gammalt kombinerat system. Bussytorna saknar troligen oljeavskiljare.

Befintlig bebyggelse

Brommaplans centrum har utvecklats i anslutning till tunnelbanestationen Brommaplan, den stora trafikplatsen Brommaplansrondellen med sitt karakteristiska hjulmönster och den utvändiga bussterminalen. Runt rondellen finns trevånings smalhus, och några solitära byggnader som Flyghotellet och posthuset. Torgfunktioner som sittplatser, fontän, cykelparkering (tot ca 250 platser), torghandel m m är spridda på bägge sidor om tunnelbanebron. Den del av centrum som berörs av detaljplanen är huvudsakligen byggd på 1960-talet; den låga livsmedelshallen ICA med kulturskolans lokaler på andra våningen, Medborgarhuset i sju våningar och Scandic Hotel. Centrumområdet har senare kompletterats med ett centrumhus i rosa mexitegel och McDonalds paviljong på torget. För några år sedan tillkom det nya slanka bostadshöghuset i Dussinet 1 vid Kapplandsvägen som har blivit ett landmärke för centrum.

Brommaplans centrum är en kollektivtrafikknutpunkt med byte mellan tunnelbana och bussar och centrum präglas av en livlig fotgängartrafik och stora gångströmmar. Tunnelbanebron går rakt över torget. Under och i anslutning till bron finns entrén till tunnelbanestationen, biljetthall, rulltrappa, hiss och utvändig perrong.

En enkät som genomfördes våren 2012 visade att majoriteten av dem som vistas på eller passerar Brommaplan uppfattar det som grått, tråkigt, otryggt och dåligt underhållet. Det de flesta önskade sig var uppfräschning, trygghet, bättre belysning, torghandel, uteserveringar osv.

Väster om Drottningholmsvägen ligger Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk, som kan medföra lukstörningar. En förutsättning för projektets genomförande är att skyddsavståndet mellan Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk och nya bostäder kan minskas eller att reningsverket flyttas.



Planområdets två delar. Utanför planområdet, på Drottningholmsvägens västra sida ligger Bromma-Åkeshov reningsverk, som kan medföra lukstörningar. En förutsättning för projektets genomförande är att skyddsavståndet mellan Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk och nya bostäder kan minskas eller att reningsverket flyttas.

Tunnelbanan och Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen går parallellt i en dalgång och utgör en kraftig barriär mellan Brommaplans centrum och Åkeslund på södra sidan och Riksby på norra sidan. Det är bara på torget som man kan passera under tunnelbanan, mellan stadsdelarna.



Tunnelbanebron över torget sedd från norr. Detta är det enda stället där fotgängare kan passera mellan stadsdelarna Åkeslund och Riksby



Livsmedelsbutiken ICA och Medborgarhuset sett från väster med markparkering framför. I bakgrunden det nybyggda höghuset vid Kapplandsvägen



Torgetets södra del med ICA, Medborgarhuset, markparkering och taxiplatser. Sett från norr



Tunnelbanebron över torget och bussterminalen . Befintligt konstverk, Fågel Rock från 1969, som består av en gul fågel på höga ben och ett antal stora ägg (eller fågelungar?!) i klara färger, avses flyttas till ny plats. Konstnär Berndt Helleberg.



Tunnelbaneentrén under tunnelbanebron



På Linneduken 4 vid Klädesvägen har Stockholm Parkering ett parkeringsdäck för bl a infartsparkering, som avses ersättas med ett nytt bostadshus. Bakom p-däcket syns tillfälliga bollhallar i Linneduken 1, som kommer att ersättas med nya bostadshus enligt en detaljplan som vann laga kraft 2013-01-24.



Angränsande bebyggelse i den kulturhistoriskt värdefulla smalhusstadsdelen Åkeslund från 1930-/40-talet, där alla hus byggdes i rött tegel. I syskonstadsdelen Abrahamsberg är alla hus i gult tegel.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

(ur preliminär kulturmiljöutredning, se lista sid 4)

Historik

Brommaplan är en plats som i dag karaktäriseras av möten, en knutpunkt. Här korsas kommunikationssystem där människor byter färdmedel eller stannar till för ärenden eller möten. Här möts även olika bebyggelse typer i gränslandet mellan två stadsdelar – Riksby och Åkeslund. Syftet var också detta när stadsdelen byggdes ut fr.o.m. 1930-talet i det fornlämningsrika mälarlandskapet i Bromma socken. Markerna tillhörde herrgården Åkeshov innan de köptes av Stockholms stad 1904. Stadsplanen för Centrala Bromma, som Brommaplan då kallades, lades fast 1938. Brommaplan skulle vara en samlade punkt i Västerort. Planeringen kännetecknades av en anpassning till bilismen där Centralplan – Brommaplans rondell – var en plats av modernitet omgiven av symmetriskt placerad men fristående bebyggelse för handel och bostäder. Redan 1945 i en ny plan började symmetrin i den förra planen att luckras upp t.ex. genom det sätt kyrkan är placerad. Anmärkningsvärda byggnader i denna norra del av Brommaplan är Flyghotellet, Bromma baptistförsamlings kyrkobyggnad och Posthuset.

Stadsdelen Riksby d.v.s. väster och öster om rondellen bebyggdes 1939 -45 av byggmästare Baltzar Lundström efter ritningar av flera av tidens namnkunniga arkitekter. Byggherre var Byggnadsföreningen Svenska Bostäder som tillsammans med Stockholms stad i samband med utbyggnaden av Riksby bildade AB Svenska Bostäder.

På 1980-talet tillkom SL:s tunnelbanebyggnad, en envåningspaviljong vid torget (McDonalds, Vävnaden 1) och ett parkeringshus (Linneduken 4).

Den södra delen av Brommaplan, som hör till stadsdelen Åkeslund, utgörs dels av en större platsbildning med parkering och busshållplatser, dels av de tre byggnader som omramar platsen åt öster och åt söder. Platsbildningen är anlagd med formklippta träd.

Centrumbebyggelsen åt söder består av en vilande djupare volym och ett högre skivhus (Grammet 1). Den vilande volymen rymmer butikslokaler. Skivhuset uppfördes som medborgarhus men har i dag en förändrad funktion och inrymmer bank- och landstingsverksamhet. Det högre medborgarhuset och centrumbyggnaden med vilande volym (Grammet 1) ligger i en souterrängssituation, längs med platsbildningens östra sida. Båda byggnaderna är putsade och har platta tak. AB Stockholmshem lät uppföra byggnaderna 1960 -68 och anlidade för detta byggnadsfirman K.G. Lövfors. Arkitekterna Niels Lund-Hansen och Nils Sterner anställda vid Stockholms stads fastighetskontors arkitektavdelning ritade byggnaden med sina olika volymer.

Åt sydväst byggdes ett hotell kring en kvadratisk gård (Pundet 1). Byggnaden är putsad, den har två våningar med stor ytutbredning och ett flackt sadeltak med tydlig takfot. Den uppfördes 1955, d.v.s. några år innan centrumbebyggelsens tillkomst och arkitekt var även här Nils Sterner med AB Kommunalhotell som byggherre och Byggnads AB Beckstrand som entreprenör.

Efter en plan från 1939 präglas bostadsbebyggelsen i Åkeslund på höjden öster om centrumbebyggelsen av trevåningslameller känsligt placerade i naturmarken. Till skillnad från Riksby var det små byggmästare som svarade för utbyggnaden av Åkeslund.

Kulturhistoriskt värde

Brommaplan har ett kulturhistoriskt värde i att platsen är representativ för det svenska folkhemmets samhällsbyggande. Brommaplan har också ett identitetsvärde i att det är en plats som många västerortsbor kan relatera till.

Brommaplan är ett uttryck för det svenska folkhemmets samhällsbyggande – bostadsbebyggelse i en modernistisk struktur, god tillgänglighet för motortrafik och spårtrafik och ABC-samhällets centrumfunktioner för handel, hotell, förvaltning och folkrörelse. Sedan Drottningholmsvägen drogs fram och området planlades på 1930-talet har Brommaplan varit en viktig knutpunkt för kommunikationerna i Västerled. Detta representerar ett stort samhällshistoriskt värde.

Arkitektoniskt- och arkitekturhistoriskt är området intressant främst ur stadsplanesynpunkt. Exempel på det är korsningen med rondell som signalerade modernitet i kombination med bostadsbebyggelsens modernistiska planstruktur. Lösningen är intressant också genom att bebyggelse arrangerats mellan de sex korsande vägarnas radier. En rad byggnader – flyghotellet och baptistkyrkan av Örjan Lüning med markgestaltning av Erik Glemme samt posthuset av Lars-Erik Lallerstedt bidrar till att ge området en högre arkitektonisk nivå. Det arkitektoniska greppet från tidigt 1960-tal med centrumbebyggelse och hotell i kombination med tunnelbaneviadukt skapar en platsbildning med både rumslig koncentration och öppenhet mot Drottningholmsvägen och naturkvaliteterna åt nordväst.

Tre befintliga byggnader i planområdet har av stadsmuséet bedömts ha stort kulturhistoriskt värde (grönmarkerade). Det är livsmedelsbutiken ICA, medborgarhuset och Scandic hotel. McDonalds och parkeringsdäcket på Linneduken 4 är gulmarkerade, dvs har ett visst kulturhistoriskt värde. Brommaplans centrum ansluter till smalusstadsdelen Åkeslund, som i sin helhet är klassad som kulturhistoriskt värdefull.

Fornlämningar

Inga kända registrerade fornlämningar finns inom planområdet, däremot finns ett antal fornlämningar i form av gravar och stensättningar i närområdet. De kan vara delar av ett sammanhängande gravfält vars ursprungliga utsträckning inte är känt. Ytterligare rester av detta gravfält skulle kunna finnas inom planområdet, främst i Linneduken 4. En runristning finns norr om Drottningholmsvägen i Riksby och där har också legat en gård, Nora, med medeltida skriftliga belägg men som kan ha anor ned i förhistorisk tid. De resterande enstaka gravarna kan vara en del av dess gårdsgravfält. De fornlämningar som finns i området är skyddade enligt kulturminneslagen. Om fornlämningar påträffas under byggarbetets gång skall detta anmälas till Länsstyrelsen.

Offentlig service

Skola och förskola

Närmaste skolor är Abrahamsbergsskolan, Nya Elementar vid Åkeshov (årskurs1-9) och friskolorna Kristofferskolan och Engelska skolan i Riksby. Förskolor finns bl a vid Tunnländsvägen/Marklandsbacken och i kv Vadmalen vid Riksbyvägen norr om Drottningholmsvägen.

Sjukvård

Vid Brommaplan finns en koncentration av vårdcentraler och andra vårdinrättningar. Närmaste akutsjukhus är S:t Görans sjukhus på Kungsholmen.

Övrig samhällsservice

Vid Brommaplan finns bibliotek, lokaler för Kulturskolan och närpolisstation med begränsade öppettider.

Kommersiell service

I Brommaplans centrum finns ett relativt gott utbud av kommersiell service, med två större livsmedelsbutiker, bank, apotek, systembolag, lunchrestauranger, konditori, begravningsbyrå, blomsteraffär m m.

Gator och trafik

Övergripande trafik

Den övergripande trafiksituationen vid Brommaplan är besvärlig. De övergripande trafikfrågorna fram till år 2030 hanteras huvudsakligen i en trafikanalys för östra Bromma, som Trafikkontoret gör, och i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby, som pågår parallellt med detaljplanarbetet. Utgångspunkten är stadens Framkomlighetsstrategi som prioriterar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Trafikanalysen väntas vara klar sommaren 2013.

Trafikverket arbetar med att bredda Ekerövägen och Nockebybron till 4 filer samt förbättra cykelbanorna utmed vägen. Drottningholmsvägen vid planområdet har redan 4 filer, varav en fil i riktning från Nockebybron mot Brommaplan blir kollektivtrafikfil under morgonrusningen.

Gatunät

Planområdet gränsar till både Drottningholmsvägens öst-västliga och nord-sydliga sträckning, som möts i Brommaplansrondellen. I öster och söder ansluter planområdet till lokalgatorna Kapplandsvägen och Tunnländsvägen. Brommaplans centrum ligger söder om Brommaplansrondellen. Centrumbyggnaderna nås idag från Drottningholmsvägen i väster via en markparkering med taxiuppställning intill bussterminalen och i norr från Klädesvägen. Bussarna kör in från och ut på Drottningholmsvägen. ICA-butiken har inlastning från Tunnländsvägen.

Biltrafik och parkering

I området råder stor brist på parkeringsplatser för handel och boende. Den befintliga markparkeringen bredvid bussterminalen räcker inte till. Vid

Klädesvägen har Stockholm Parkering en avgiftsbelagd infartsparkering på Linneduken 4 med 160 platser.

Gång- och cykeltrafik

Brommaplans centrum passerar av två regionala cykelstråk, i öst-västlig respektive nord-sydlig riktning. I stadens nya cykelplan är bägge prioriterade och avses rustas upp och förbättras. Det finns möjlighet till cykelparkering på del av torget söder om tunnelbanan. Trafikkontoret uppskattar behovet av infartsparkering för cyklar till ca 700 platser, vilket motsvarar 10 % av antalet påstigande per dag på tunnelbanan. För fotgängare utgör Drottningholmsvägen-Bergslagsvägen en kraftig barriär mellan centrum/Åkeslund och Riksby.

Kollektivtrafik

Brommaplan är en kollektivtrafikknutpunkt mellan tunnelbanans Gröna linje och bussar till Ekerö, Spånga m m. Tunnelbanan har ca 7000 påstigande per dag.

Tillgänglighet

Större delen av centrum är byggt på 1960-talet och har en någorlunda bra tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning. ICA-butiken nås med ramp och tunnelbanestationen har hiss och rulltrappa. Torgytan lutar och är ojämn på grund av sättningar. Angöring kan ske vid markparkeringen söder om tunnelbanan (Tunlandet) eller Klädesvägen.

Störningar och risker

Elektromagnetiska fält

Tunnelbanan medför elektromagnetiska fält, vilket kräver ett skyddsavstånd mellan spår och bostäder. Det är svårt att ange ett generellt skyddsavstånd mellan tunnelbanan och bostäder, men en utredning om magnetfältsnivåer och möjligheten att reducera fälten bör genomföras när avståndet mellan tunnelbana och byggnader där människor stadigvarande vistas är mindre än 15 meter.

Förorenad mark

Stora delar av Brommaplan är grundlagt på fyllnadsmassor med okänt ursprung, vilket erfarenhetsmässigt kan innebära markföroreningar. Provtagning pågår för att undersöka om marken är förorenad.

Djurhållning

Åkeshovs ridskola ligger väster om Drottningholmsvägen ca 500 meter från nya bostäder i planområdet, och bedöms inte påverka planförslaget.

Luft, lukt

Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk ligger nära och medför idag luktproblem, främst från rötslamshanteringen. Luktstörningarna och skyddsavstånd mellan reningsverk och nya bostäder har utretts under programskedet. En förutsättning för nya bostäder nära reningsverket är att luktstörningar kan minskas. En utredning i Stockholm Vatten möjligheten att helt flytta reningsverket till Henriksdal. Se vidare avsnittet Konsekvenser.

Luftkvalitetsnormerna för luft överskrids inte inom eller i anslutning till planområdet. Ny bebyggelse nära Drottningholmsvägen, liksom ev ökade trafikflöden kan påverka luftkvaliteten negativt. Vistelseytor för barn bör inte placeras i anslutning till den hårt trafikerade Drottningholmsvägen.

Buller, vibrationer

Området påverkas av trafikbuller från Drottningholmsvägen, samt buller och vibrationer från tunnelbanan. Bullersituationen redovisas i en särskild bullerutredning, se lista sid 4. Tunnelbanan medför också ljusstörningar. Planområdet berörs inte av bullerstörningar över 55 dBA från Bromma flygplats.

Farligt gods

Drottningholmsvägen är primärled för trafik med farligt gods. Enligt riskutredning (se lista sid 4) erfordras minst 25 meters skyddsavstånd mellan bostadshus och körbanekant, samt skyddsåtgärder.

Höjdbegränsningar

I planområdet gäller höjdrestriktioner pga inflygningen till Bromma flygplats. Högsta totalhöjd för byggnader är +59,6 över nollplanet i stadens nya höjdsystem RH2000 (vilket motsvarar +59,4 i flygplatsens höjdsystem RH70 och ca +59 i stadens gamla höjdsystem RH00).

Skyddsrum

Vid Kapplandsvägens vändplan finns ett stort underjordiskt skyddsrum i anslutning till tunnelbanestationen. Själva skyddsrummet ligger utanför planområdet, men ingången från Kapplandstrappan kommer att byggas över av den nya bebyggelsen. Ägaren SL undersöker om det fortfarande finns behov av skyddsrummet. Om det fortfarande finns behov av skyddsrummet så måste en ny ingång byggas, om inte så kan skyddsrummet ev ges annan användning.

Planförslag

Ny bebyggelse

Övergripande

Planförslaget innebär en total omvandling av planområdets två delar, kvarteret Grammet söder om tunnelbanan och Linneduken 4 vid Klädesvägen. All befintlig bebyggelse inom planområdet rivs, utom tunnelbanebron och biljetthallen till tunnelbanan.

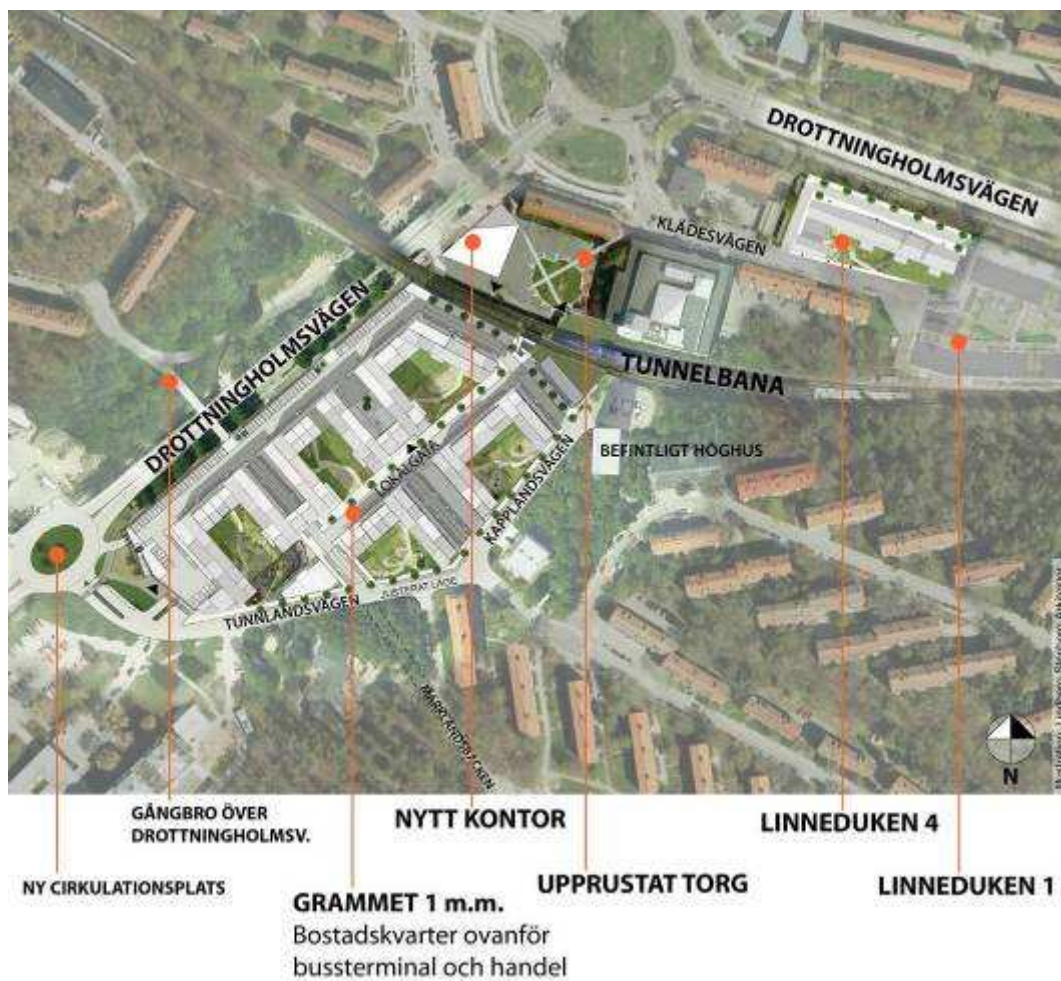
Planförslaget innehåller bussterminal, inomhuscentrum/galleria, ca 700 lägenheter i Grammet och ca 100 lägenheter i Linneduken 4. Intill tunnelbanan föreslås en mindre byggnad med ca 35 små loftgångslägenheter. Alla lägenheter blir bostadsrätter. Vid torget byggs ett kontorshus, som framförallt är tänkt att innehålla olika vårdverksamheter.

Utgångspunkten för den nya bebyggelsen är en ny inbyggd bussterminal, som läggs parallellt med Drottningholmsvägen i samma nivå som Drottningholmsvägen och det befintliga torget. Innanför bussterminalen byggs en liten galleria med butiker och serveringar. Busspassagerarna kan gå inomhus genom gallerian till tunnelbanan. Ovanpå bussterminal och galleria finns en övre nivå med stadsmässig bostadsbebyggelse i 7-10 våningar i kvartersform med gröna gårdar och trädplanterade lokalgator. I källar- och mellanvåningar finns garage för handel, infartsparkering och boende. Bostäderna får lokaler i bottenvåningarna och gatorna görs fotgängarvänliga med planteringar och träd. I Linneduken 4, där det idag är infartsparkering, byggs bostäder i nio våningar och en lågdel med lokaler mot Klädesvägen.

Planområdet omfattar större delen av Brommaplans Centrum. Den offentliga miljön med torg och gator rustas upp och utformas för att bli en sammanhängande, trygg fotgängarmiljö med god belysning, växter, vatten, vackra material, bra mikroklimat och inbjudande sittplatser. Gatorna på det övre planet blir allmänna gator som ansluter till det befintliga gatunätet vid Tunnländsvägen och Kappländsvägen.

Tunnelbanans bro och biljetthall

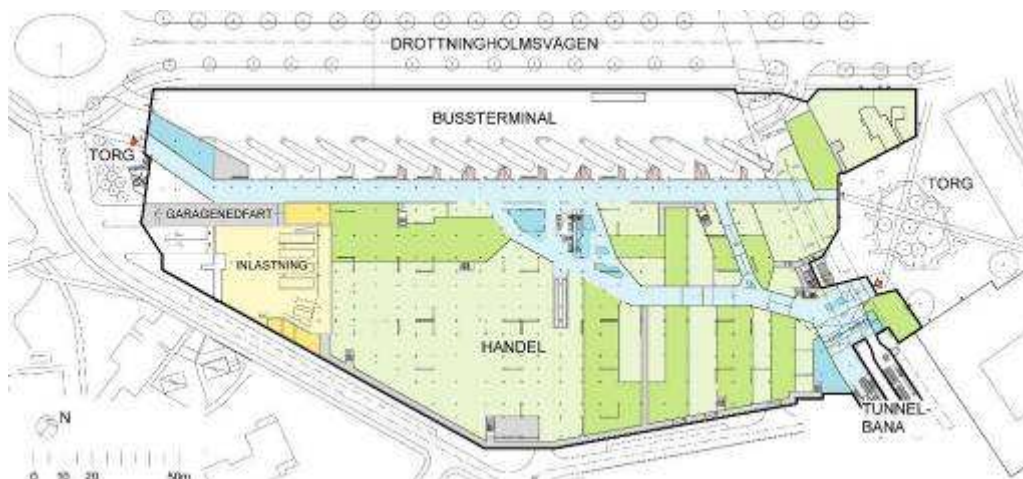
Tunnelbanebron blir kvar i befintligt läge. Tester av betongen har visat att den är i gott skick. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting/Storstockholms lokaltrafik planerar dels en upprustning av hela tunnelbanans Gröna linje dels en upprustning och utbyggnad av tunnelbanestationen Brommaplan. Tunnelbanans biljetthall kommer att ha ett öppet samband med butiksgallerian med inomhusförbindelse till bussterminalen, infartsparkering m m. Under tunnelbanebron medges bygggrätter för centrumändamål. Trafikförvaltningen Stockholms läns landsting/Storstockholms lokaltrafik planerar också en utbyggnad av biljetthallen med ny trappa, rulltrappa och hiss och en ny sidoplattform på tunnelbanans södra sida, för att öka kapaciteten i rusningstid. Detta avses hanteras i en separat detaljplan



Bussterminal, galleria och ca 700 lägenheter ligger söder om tunnelbanan i kv Grammet och ca 100 lägenheter norrrer om tunnelbanan i Linneduken 4. En ny detaljplan för 165 nya lägenheter i grankvarteret Linneduken I vann laga kraft i början av 2013. bildens nedre vänstra hörn syns en ny cirkulationsplats för att ordna trafiken till bussterminalen, Tunnländsvägen och reningsverket/gastankstationen.



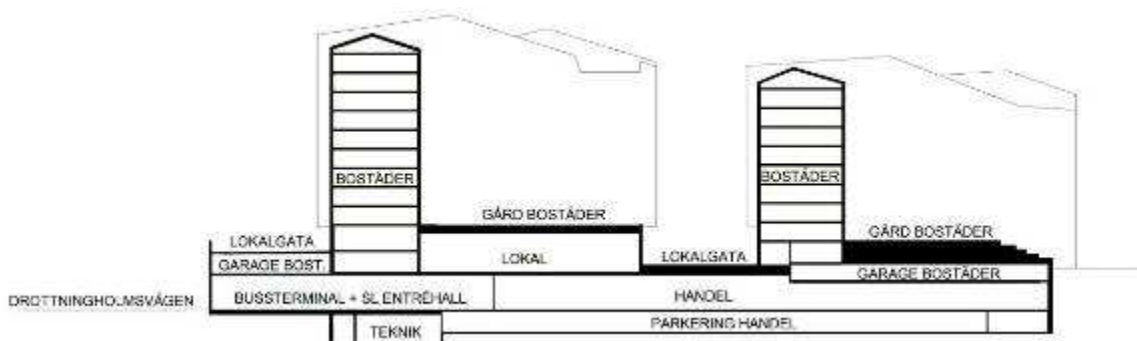
Ny bebyggelse sedd norrifrån med Brommaplansrondellen och befintligt torg i förgrunden (Linneduken 4 är ej med på bilden)



Bussterminal och galleria

Bussterminalen ligger i markplan. Den har en enkel och ytsnål utformning med infart för bussarna från söder via en ny cirkulationsplats och utfart i norr. Passagerarna kommer in i terminalen via fotgängarentréer från ett litet entrétorg i söder och från det stora torget i norr till en lång vänthall som är öppen mot gallerian. Bussarna åtskiljs från väntutrymmet/gallerian med luftslussar, så att avgaser inte kommer in i gallerian. De passagerare som skall byta till tunnelbanan kan gå inomhus genom gallerian eller utomhus via torget. Det finns också entrémöjligheter från garageplan och det övre planet via trappor, rulltrappor och hissar.

Den lilla inomhusgallerian intill bussterminalen ger ett ökat och breddat utbud jämfört med dagens butiker. Livsmedelsbutiken ICA får större utrymme. Det blir också fler serveringar och kiosker. Gallerian riktar sig både till närboende och till dem som väntar på bussen. Inlastning till butikerna sker från Tunnländsvägen.

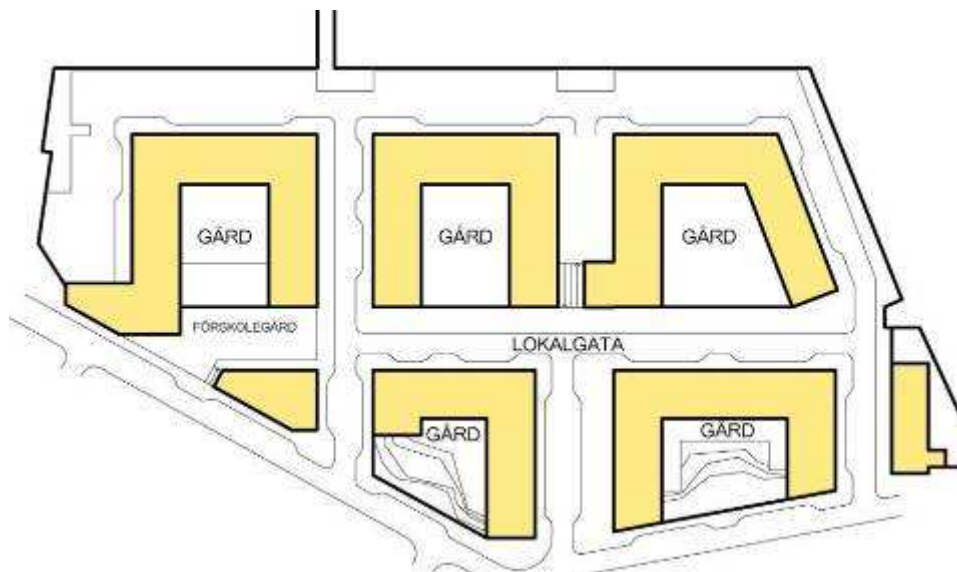


Sektionen visar de olika våningsplanen. Längst ner i källaren finns parkeringsgarage. På markplanet ligger bussterminal och handel/galleria. Ovanpå på det övre planet finns bostadskvarter med upphöjda bostadsgårdar och lokalgator. Högst upp i bostadshusen finns gemensamma takterrasser som ger alla boende tillgång till en vidsträckt utsikt.

Planbestämmelserna relaterar till två olika nivåer:

Lokalgatuplanet/övre planet som varierar mellan ca +10 och ca +14 meter över nollplanet

Torgplanet/bussterminalplanet som varierar mellan ca +4,5 och ca +5,5 meter över nollplanet.



Schematisk bild av övre planet i Grammet med lokalgator och bostadskvarter

Bostäder i Grammet och Linneduken 4

Ovanpå bussterminalen och gallerian ligger det övre planet med bostadskvarter och lokalgator. Bostadshuset blir upp till 10 våningar höga (räknat från lokalgatuplanet) mot Drottningholmsvägen och ner mot 7-8 våningar mot Kapplandsvägen, där bebyggelsen möter den lägre smalusbebyggelsen. I Linneduken 4 föreslås ett 9-vånings bostadshus med lokaler i bottenvåningen mot Klädesvägen. Totalt föreslås ca 700 lägenheter i Grammet, ca 100 lägenheter i Linneduken 4 och ca 35 små loftgångslägenheter ("ungdomsbostäder") i ett lägre hus vid tunnelbanan. Alla bostäder avses bli bostadsrätter.

Bromma stadsdelsnämnd har anmält intresse för att inrymma en till två gruppboheter för personer med funktionsstörningar i något av kvarteren.

Lokaler på det övre planet i Grammet

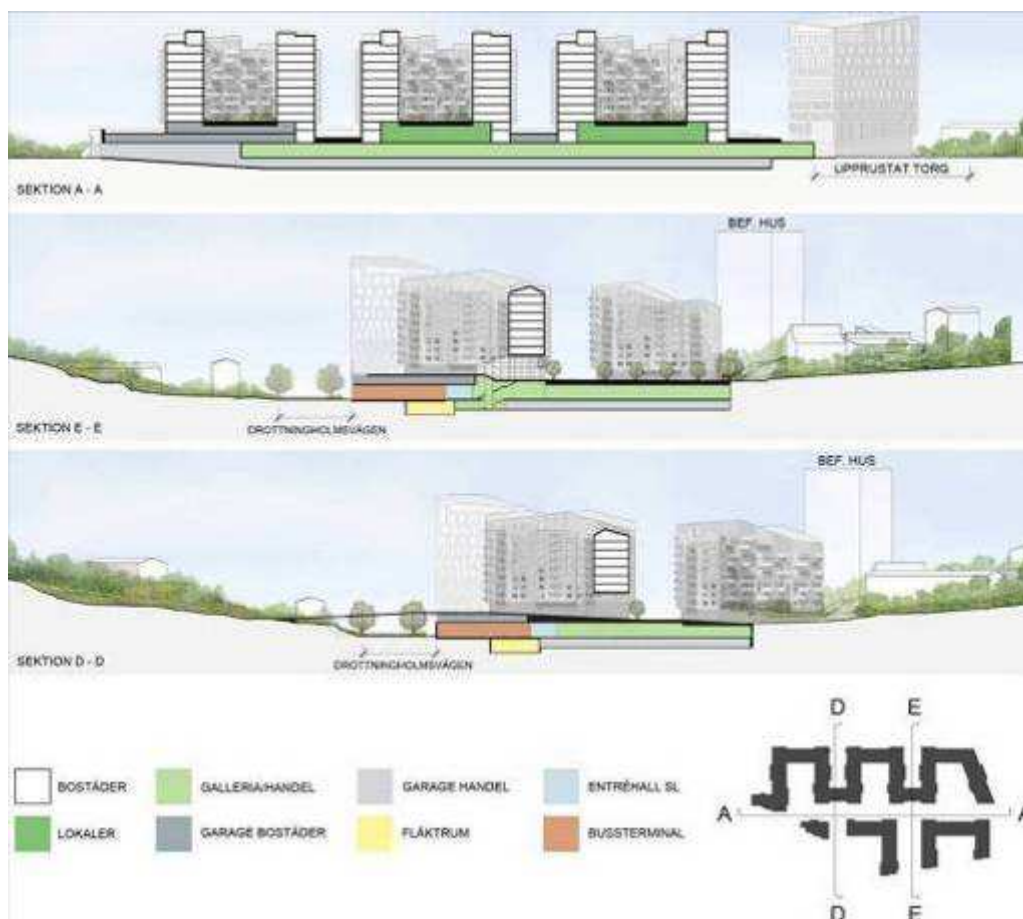
På det övre planet i Grammet kommer det att finnas lokaler i stor del av bostadshusens bottenvåningar utmed lokalgatorna, med större lokaler under de upphöjda bostadsgårdarna för bl a förskola, Kulturskolan, gym, serveringar etc. Alla bottenvåningar skall utformas med minst 3 meters rumshöjd så att de kan användas som lokaler.

Förskolor

En förskola för ca 80 barn med egen gård planeras i bostadskvarteret längst söderut i Grammet, i bostadshusets bottenvåning och under del av bostadsgården. Dimensionerande för förskolans storlek har varit möjligheten att ordna en tillräckligt stor förskolegård. Nu föreslås en förskolegård i två plan med totalt ca 900 kvm, vilket motsvara ca 11 kvm/barn. Behovet av förskoleplatser bedöms av Bromma stadsdelsförvaltning vara 25 platser per 100 nya lägenheter, dvs ca 200 förskoleplatser för 800 lägenheter. Eftersom bostäderna byggs ut i etapper med början söderifrån så bedöms förskolan i Grammet klara de första årens behov. Utöver förskolan i Grammet bedöms det som möjligt att komplettera med ytterligare förskolelokaler på de befintliga förskoletomterna Bandlandet 1 vid Tunnländsvägen/Marklandsbacken respektive Vadmalen 9 vid Riksbyvägen norr om Drottningholmsvägen.

Kontorshus vid torget

Mellan torget och Drottningholmsvägen föreslås ett stort kontorshus. Det är framförallt tänkt att innehålla de vårdverksamheter av olika slag som idag finns i Medborgarhuset och som här får möjlighet till utökade ytor. I husets bottenvåning blir det lokaler för butiker och restauranger mot torget och inlastning från Drottningholmsvägen.



Sektioner

Bebyggelsen är högre mot Drottningholmsvägen (till vänster på bilden) och lägre mot smalhusbebyggelsen i Åkeslund (till höger). Det övre planet utformas så att det går att plantera träd utmed de nya gatorna. De nya husen är tydligt lägre än befintligt höghus.

Utformning och gestaltning av byggnader respektive offentlig miljö

Se avsnittet Gestaltungsprinciper/gestaltningprogram, sid 30-39.

En sammanhållen offentlig fotgängarmiljö

De två torgen, Klädesvägen och gatorna på det övre planet är allmän platsmark som ägs och sköts av staden. Klädesvägen, torget, gatumiljöerna på det övre planet och gång- och cykelkopplingarna till omgivande områden skall tillsammans med den invändiga bussterminalen och inomhuscentrumet utgöra en sammanhållen, offentlig fotgängarmiljö. Den skall ha en sammanhållen karaktär, vara behaglig att vistas i, ha vackra och slitstarka material och detaljutformningar särskilt i fotgängarens ögonhöjd, offentlig konst, grönska, behagligt mikroklimat, belysning, trygghet, god dagsljusställgång. Ev bristande dagsljusställgång skall kompenseras med belysning. Hela området skall ha en

god handikapptillgänglighet. Trappan mellan torget och det övre planet skall ges en välkomnande och generös utformning, med goda stegförhållanden.

Det stora torget

Torget skall rustas upp. Det skall så långt det är möjligt uppfylla de önskemål som kom fram i enkäten om Brommaplans centrum 2012. Torgytan norr om tunnelbanan blir större när McDonalds rivs. Ytan skall rymma stora gångströmmar, ha ett gott mikroklimat (sol, vind, ljud), gratissittplatser och uteserveringar i soliga lägen, torghandel, angöring för taxi och handikappfordon, handikapparkering, friytor/vistelseytor, grönska, träd, vatten, konstnärlig utsmyckning, plats för julgran och vara en trygg miljö med god belysning. Även den närmaste delen av Klädesvägen avses få torgkaraktär. Befintlig torghandel föreslås flytta till torgets norra sida. Behörig trafik får köra in enkelriktat från Drottningholmsvägen (endast med högersväng) och ut via Klädesvägen. Under torget föreslås ett cykelgarage med ca 700 platser.



Det stora torget får större yta och skall rustas upp



Hela planområdet med sammanhängande fotgängarytor. Stor omsorg läggs på att skapa en trivsam fotgängarmiljö med gott mikroklimat både på det upprustade och utökade torget och på lokalgatuplanet. Miljön skall vara trevlig omväxlande och trygg, ha god belysning och möjligheter att lätt hitta alternativa vägar genom bebyggelsen

Det lilla torget

Det lilla torget i söder rymmer fotgängarentré till bussterminalen och inomhuscentrumet, cykelparkering, angöringsplats, träd och sittplatser.

Gator på det övre planet

Gatorna på det övre planet skall på samma sätt som torgen ha en bra fotgängarmiljö med särskild omsorg om bra mikroklimat, åtgärder mot vindstörningar framför höga husfasader, god dagsljusstillgång, uppglasade lokaler i bottenvåningar, träd och planteringar, gratissittplatser och uteserveringar, cykelparkering, scen för kulturskolan, artikulerade bostadsentréer och en bra belysning som skapar ett ombonat fotgängarrum.

Inomhusterminal och centrum

Inomhusterminal och inomhuscentrum ligger på kvartersmark, men skall funktionellt vara en del av den sammanhängande offentliga miljön. Här skall finnas plats för stora gångströmmar, god handikapptillgänglighet, god orienterbarhet, gratissittplatser och serveringar, mångsidigt serviceutbud, god belysning, trygghet.

Konstnärlig utsmyckning

Den offentliga miljön skall ges konstnärlig utsmyckning. Det befintliga konstverket Fågel Rock föreslås flyttas till det övre planet, t ex till entrén till förskolegården. Dessutom skall det finnas ny konstnärlig utsmyckning, exempelvis en skulptur eller portal som fondmotiv i södra änden av den centrala gatan på övre planet, konstnärlig utformning av trappan mellan torget och övre planet eller ev bussterminalens fasad mot Drottningholmsvägen.

Tillgänglighet

Hela området skall ha en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar, enligt stadens riktlinjer, både i bostadsdelarna och de offentliga delarna. I en god tillgänglighet ingår även god orienterbarhet för personer med synedsättning och förståndshandikapp, samt tillgång till offentliga toaletter. Det blir viktigt att arbeta noggrant med mark- och golvnivåer särskilt på mark-/bussterminalplanet, där den befintliga tunnelbaneentréns och rulltrappans golvnivå är styrande så att övriga golvnivåer måste anpassa sig till den. Det innebär att det blir vissa partier i gallerian och förbindelsegången mellan tunnelbana och bussterminalen med golvlutningen 1:20.

Angöringsmöjligheter för taxi och färdtjänst finns 10 meter från bostadsentréer och ingångar till bussterminal, galleria, kontorsbyggnaden etc. Hissar från bostadshuset går direkt ner i bostadsgaragen. Hissar, rulltrappor och rullband förbinder torget/gallerian, det övre planet och garageplan.

Park och vattenområden

Den närmaste allmänna grön- och rekreationsytan för de boende i planområdet blir Tunnländsparken, som avses rustas upp, och skogsområdet kring Kristoffersskolan. Den öppna parkytan är drygt 30.000 kvm och till det kommer det anslutande naturskogspartiet kring skolan, med parkvägar, De Geermoräner och stora ekar. En ny gång- och cykelväg föreslås anläggas till Tunnländsparken, genom nordöstra hörnet av Bandlandet 1, som omvandlas till park.

Gator och trafik

Gatunät

Planförslaget skapar ett helt nytt lokalgatunät på den övre nivån i Grammet. Lokalgatorna blir allmänna gator, som nås via Tunnländsvägen och Kappländsvägen. I planområdet ingår en ny cirkulationsplats vid korsningen Drottningholmsvägen/Tunnländsvägen för att ordna och underlätta infarterna till Tunnländsvägen och bussterminalen, respektive till reningsverket och gastankstället på andra sidan Drottningholmsvägen. Tunnländsvägen förskjuts något mot söder vilket tar yta från Nymilen 1.

Biltrafik

De övergripande trafikfrågorna fram till år 2030 hanteras huvudsakligen i en trafikanalys för östra Bromma, som Trafikkontoret gör, och i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby, som pågår parallellt med detaljplanarbetet. Utgångspunkten är stadens Framkomlighetsstrategi som prioriterar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Trafikanalysen väntas vara klar sommaren 2013.

Gatorna på bostadsdäcket blir allmänna gator med möjlighet till biltrafik, men gång- och cykeltrafiken prioriteras.

Bilparkering

Planförslaget avses innebära en väsentlig förbättring av parkeringssituationen i Brommaplans centrum. I Grammet byggs parkeringsgarage för centrum som samutnyttjas med en ny infartsparkering (200 platser) som ersätter den tidigare vid Klädesvägen. Parkeringsanläggningen kommer att ägas och drivas av Stockholm Parkering. På lokalgatorna finns korttidsparkering för besökare till verksamheter och bostäder.

För bostäderna i Grammet byggs parkeringsgarage under lokalgatuplanet, samt en mindre del utomhusparkering på kvartersmark på lokalgatuplanet. För Linneduken 4 ordnas parkering i garage samt utmed angöringsgata på kvartersmark. Parkeringsmängden för bostäder har dimensionerats utifrån det goda kollektivtrafikläget. Bostadsparkeringen avses kompletteras med bilpool med långsiktiga avtal mellan bilpoolsföretag och bostadsrättsföreningarna, där en bilpoolsplats bedöms motsvara 4-5 vanliga parkeringsplatser. Totalt ger detta parkeringstal kring 0,7.

Gång- och cykeltrafik

De regionala cykelstråken rustas upp och breddas där de passerar planområdet. Pendlingsstråket för cykeltrafik mot Nockebybron/Ekerö förläggs till Drottningholmsvägens östra sida. En gång- och cykelbro byggs från lokalgatuplanet över Drottningholmsvägen till Knypplerskevägen och ger både de nya bostäderna och det befintliga bostadsområdet Åkeslund en bättre förbindelse till naturreservatet Judarn m m. I anslutning till programarbetet för centrala Bromma/Riksby studeras också en gång- och cykelbro norrut från Klädesvägen över Drottningholmsvägen. Det sammanlagda behovet för centrum och infartsparkering har av Trafikkontoret bedömts till ca 700 cykelplatser. En stor del av dessa föreslås ordnas i ett cykelgarage under torgytan, i samband med att denna grävs upp och grundförstärks. Till bostäderna anordnas 2,5 cykelplats per lägenhet i cykelförråd och i cykelställ vid bostadsentréer.



Flödesschema för fotgängare, cyklister och bussar. Syftet är att ge goda möjligheter till fotgängarrörlighet med många alternativa stråk inom komplexet och mellan de olika nivåerna och med goda kopplingar till omgivningen, både för dem som bor och dem som pendlar/passerar.

I projektet ingår ett gång- och cykelstråk på bro över Drottningholmsvägen, från Knyplerskevägen till det övre planet. Stråket fortsätter på lokalgata och vidare på en ny parkväg ner mot Marklandsbacken och Tunnländsparken.

En ev planskild gång- och cykelförbindelse över Drottningholmsvägen norrut till Riksby studeras i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby.

Trafikkontoret har bedömt att det behövs ca 700 cykelparkeringsplatser i anslutning till bussterminal, tunnelbana och handel. En stor del av dessa föreslås ordnas i ett cykelgarage under torgytan, i samband med att denna grävs upp och grundförstärks.

Kollektivtrafik

Bussterminalen byggs in och får en klimatskyddad passage till tunnelbanan. SL planerar en upprustning av Gröna linjen, vilket bedöms kunna öka kapaciteten. För att öka stationens kapacitet utreder SL också en utökning av tunnelbanans biljetthall, fler rulltrappor, en extra perrong på tunnelbanestationens södra sida. Detta avses hanteras i en separat detaljplan.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Större försörjningsledningar för vatten går genom området och även stora avloppsledningar. Dessa kommer att läggas om på grund av justering av vägar i plan och höjd. Som princip förläggs allmänna ledningar i kommunal mark, vilket innebär att flertalet befintliga ledningsslag flyttas ut från det område som enligt planen kommer att bebyggas.

Dagvatten

Dagvatten leds till befintligt dagvattennät eventuellt efter lokalt omhändertagande. Förutsättningar för hållbar dagvattenhantering behöver utredas både för den allmänna marken och kvarterensmarken. Ev kan dagvattenhanteringen för dessa samordnas. Fokus bör vara på ytlig avledning med fördröjning och infiltration. Magasinering av dagvatten kan ses som resurs för bevattning av växtbäddar, planteringar och gatuträd. Markbeläggning bör där så är möjligt vara genomsläpplig. Planförslaget innebär att andelen hårdgjorda ytor inom planområdet minskas jämfört med idag, eftersom gröna bostadsgårdar och planteringsytor tillkommer.

El/Tele

Befintliga el-, tele- och optoledningar inom planområdet flyttas när gator justeras och kvarter tillkommer. Försörjningsbehovet ökar i och med planens genomförande och hänsyn till detta tas vid planering av ledningsomläggningar.

Energiförsörjning

I området finns el, fjärrvärme och gas. Byggnadernas takutformning ger möjlighet till solpaneler som integreras i takfallet.

Avfallshantering

Enligt avfallsplan för Stockholm, TK 2013, så skall systemen för avfallshantering vara enkla att använda och ha god tillgänglighet. I flerbostadshus bör det finnas grovsoprum. Transporter bör undvikas inne i bostadsområden. Systemen för avfallshantering skall erbjuda en god arbetsmiljö och maskinella lösningar skall väljas i första hand vid alla nybyggnationer, så att avfallet hämtas och hanteras med hjälp av mekaniska lösningar, exempelvis sopsug och krantömda behållare. Manuella system bör undvikas, så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Vid alla nybyggnationer bör man skapa möjligheter för en effektiv avfallshantering, med separat insamling av matavfall. Miljöstationer och källsorteringsplatser för vardagsavfall ska förläggas till lättillgängliga platser, samtidigt som stadsmiljön beaktas.

På grund av byggnadskomplexets storlek och kompakthet har det bedömts som svårt att få plats för de horisontella rördragningarna i ett sopsugsystem för bostäderna i Grammet. Ett intressant alternativ är avfallskvarnar i de enskilda hushållen. Grovsoprum placeras mot lokalgatorna, med möjlighet till angöring för sopfordon inom 10 meter. För Linneduken 4 är sopsug en möjlighet, som skulle kunna samordnas med planerat sopsugsystem för nya bostäder i grannfastigheten Linneduken 1.

Räddningstjänst

Räddningstjänst kan köra in på torget och på lokalgatorna på det övre planet. Bostadshuset i Linneduken 4 nås via angöringsgata mot Drottningholmsvägen.

Gestaltningprinciper/Gestaltningprogram

Bakgrund

Planförslaget innebär en genomgripande omvandling av Brommaplans centrum, från slitet 1960-talscentrum till ett modernt centrum för hela Bromma. Den nya bebyggelsen i Grammet och Linneduken utvecklar en ny urban/stadsmässig skala i tyngdpunkten Brommaplan. Den nya skalan tog sin början med höghuset i kv Dussinnet vid Kapplandsvägen med 16 våningar och detaljplanen för Linneduken 1 vid Klädesvägen, som vann laga kraft vintern 2013 med bostadshus i upp till 10 våningar. Bebyggelsen i planförslaget är hög och tät. Här skall 1700 nya boende (i snitt två personer per lägenhet) leva och upp mot 10.000 personer passera igenom terminal och centrum varje dag. Detta ställer höga krav på en god helhetsgestaltning av de stora byggnadsvolymerna och en omsorgsfull detaljutformning och variation.

Gestaltningprogrammet är avsett att vara Stadens och byggherrens gemensamma beskrivning av den kvalitetsnivå som skall gälla för projektet. Bilderna illustrerar den kvalitetsnivå som uttrycks i texten.

De stora greppen/den stora skalan

Drottningholmsvägens sträckningar i öst-västlig respektive nord-sydlig riktning och den stora Brommaplansrondellen är storskaliga stadsbyggnadselement. Mot dem vänder den nya bebyggelsen sina storskaliga sidor.



Den nya bebyggelsen skall vara väl synlig från Brommaplansrondellen och ha ett intressant och storskaligt formspråk

Gestaltning mot Brommaplansrondellen

Brommaplansrondellen är det starkaste stadsbyggnadselementet vid dagens Brommaplan. Ny bebyggelse skall anknyta till rondellens storskalighet och tydligt markera torg- och centrumläget. Den nya bebyggelsen vid Brommaplan skall vara väl synlig från rondellen och ha ett intressant och storskaligt formspråk som skapar en tydlig ny årsring med egen karaktär.

Kontorshuset

Kontorshuset vid torget skall vara en markör för torget/centrumet och den nya stadsbebyggelsen. Det ligger mycket väl synligt i fonden av Drottningholmsvägen, sett både från Brommaplansrondellen och söderifrån. Huset är 11 våningar högt vilket är lägre än det befintliga höghuset i kv Dussinet (16 vån) men högre än de nya bostadshusen. Den stora, asymmetriskt formade, volymen förutsätter ett kraftfullt och konsekvent genomfört arkitektoniskt helhetsgrepp, med gestaltning, material och byggnadsdetaljer av hög kvalitet. Den delvis indragna sockelvåningen bär upp den stora volymen. Bottenvåningens fasad, med huvudentré mot torget och passage från Drottningholmsvägen, skall ges en särskilt omsorgsfull utformning. Vindstudier skall utföras för att garantera att den höga fasaden mot torget inte leder till blåst på torget. I så fall måste vinden brytas med t ex skärmtak.



Fasad mot norr

Fasad mot Drottningholmsvägen

Mot söder

Ur arkitektens beskrivning:

Byggnaden har en samtida gestaltning men har tagit intryck av befintliga byggnader i området som Bromma baptistkyrkas sluttande byggnadsformer och höghusets mönstrade fasad med fönstren sammanbundna i större skalelement. Fasaden och taket har samma material så att byggnaden upplevs som en avfasad, samlad volym. I volymen har hål för fönstren skurits ut så att byggnadens form hålls ihop och en intressant relief skapas. Den stora fasadens avslutning nedåt är snedskuren, och överlappar bottenvåningens glasade fasad. Byggnaden tar upp riktningar i omgivande bebyggelse och får på det viset en asymmetrisk prismatisk form som förstärks i byggnadens höjdskala. Indragningar och urtag i husets bottenvåning öppnar upp mot det låga trevåningshuset i Lärftet 2 i norr, för transporter och gång- och cykelpassage till torget samt i söder för utfarten från bussterminalen. Takets form är avfasat för att möta den omgivande bebyggelsens lägre skala men samtidigt bilda en "pik" vid torget. Gestaltningen är tänkt att samspela med bussterminalens fasad och med övrig ny arkitektur i området. Taklandskapet har en likartad varierad utformning med installationer och möjliga takterrasser integrerade i takets volym. Fasadens material i plåt eller skivor med olika metalliska toner är samordnade med bostadskvarterens fasadkulörer.

Mot Drottningholmsvägen (nord-sydlig riktning), Grammet

Grammets fasad mot Drottningholmsvägen är uppbyggd av en kraftig tvåvåningssockel som täcker bussterminalen och ett parkeringsgarage. Den är 200 meter lång och kommer främst att upplevas av bilister, cyklister och

boende på andra sidan Drottningholmsvägen. Den skall ges en intressant, kraftfull och varierad gestaltning med stark relief- och mönsterverkan, som skall accentueras ytterligare genom belysning kvällstid. Den skall samverka väl med kontorshuset och med trädallén utmed Drottningholmsvägen. Den långa fasaden bör på något vis brytas upp i flera kortare delar, t ex genom att utforma överbyggnaderna till nödutgångar på övre planet som stora lyktor. Även gång-/cykelbron och tunnelbanebron över Drottningholmsvägen bör utnyttjas för att ge variation när man rör sig utmed fasaden.



Drottningholmsvägen från söder. Bostadshuset på det övre planet är indragna 25 meter från Drottningholmsvägens körbanekant. Det blir den höga sockelväningen som dominerar intrycket för den som kommer söderifrån mot Brommaplansrondellen. Ovanför den svarta bilen syns infarten till bussterminalen. Bostadskvarterets stora gavel mot söder föreslås få en sammanhängande träfasad med indragna balkonger. Längre bort syns gång- och cykelbron från det övre planet till Knyplerskevägen, och bakom dem tunnelbanebron.

Bostadshusens fasader i Grammet

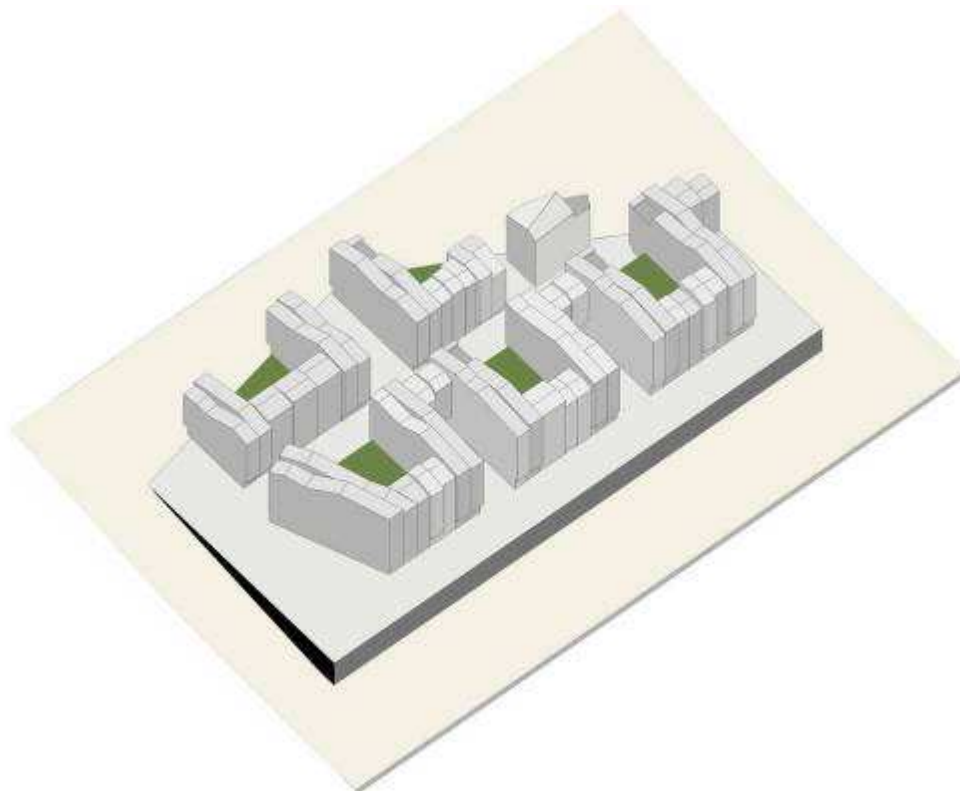
Fasaderna på bostadshusen är mest storskaliga och påtagliga mot Drottningholmsvägen, men samma utformningsprinciper gäller för alla fasader.

Fasaderna i Grammet skall ha en tydlig vertikal indelning enligt principskissen nedan. Intilliggande vertikala fält skall skilja sig åt vad gäller fasadutformning, kulör och eller material. Utmed gatorna och in mot gårdarna kragar burspråk och balkonger ut. Fasaderna mot sydväst och nordost kan utformas med mer sammanhängande utkragade fasadpartier, förslagsvis av trä.

Fasaderna skall i huvudsak utföras i tegel i olika kulörer, med inslag av puts, skivor och trä. Ett särskilt färgprogram har utarbetats.

Takfotshöjden skall vara varierad. Skivindelningen ger möjlighet att variera takfotens höjd mellan intilliggande fasadpartier.

Installationer, teknikutrymmen, hisstoppar, terrasser, solpaneler etc skall integreras i takfallet. Varje bostadskvarter skall ha minst en gemensam takterrass, som nås med hiss.



Principskiss som visar gestaltungsprincipen för de stora volymerna i Grammet. Ovanpå den kraftiga sockeln, som innehåller bussterminal, galleria och parkeringsgarage, byggs bostadsbebyggelsen upp av smala skivor i öst-västlig riktning, som ger både varierade fasader och ett spännande taklandskap. Fasaderna mot norr och söder utformas med mer sammanhängande utkragade fasadpartier.

Arkitektens/byggherrens övergripande gestaltningsidé

”Bostadshusen i Grammet har gestaltats som ett samtida tillägg till stadsdelen, där den övergripande gestaltningsidén är en skivstruktur som varierar i höjd, material och takutformning. Husvolymerna är utformade i relation till kringliggande bebyggelse och landskap/stadsbild. Syftet är att skapa ett

varierat och händelserikt gaturum mellan husen och att hantera den större skalan utan att kvarteren får en konstlad uppdelning. Underordnat skivstrukturen har varje kvarter ett eget gestaltningstema, vilket ger en individuell karaktär. Fasaderna är i huvudsak utformade i tegel i ett flertal kulörer och mönster. Byggnaderna har i huvudsak gestaltats med en varierad takfot, som följer den överordnade skivstrukturen. Taken är utformade som en integrerad del av byggnadsvolymen och alla installationer, huvar, hisstoppar och takterrasser skall rymmas under taklinjen. Anläggningar för tillvaratagande av passiv solenergi (solpaneler) utformas som arkitektoniskt integrerade delar av taket.”

Mot Drottningholmsvägen (öst-västlig riktning), Linneduken 4

Linneduken 4 har ett väl synligt läge mellan det kulturhistoriskt värdefulla posthuset och planerad ny högre bebyggelse i Linneduken 1. Fasaderna på bostadshuset i Linneduken 4 mot Drottningholmsvägen är över 80 meter lång och 9 våningar hög. Linneduken 4 skall ges en självständig gestaltning och inte likna Grammet. Gestaltningen mot Drottningholmsvägen skall vara kraftfull med arkitektur och material av hög kvalitet och ett nutida formspråk med storskalig mönster- och reliefverkan mot Drottningholmsvägen. Byggnadens nordvästra hörn som blir väl synligt från Drottningholmsvägen och Brommaplansrondellen accentueras genom en tornpåbyggnad.



Linneduken 4 mot Drottningholmsvägen sedd från Brommaplansrondellen. Fasaderna har en storskalig mönster- och reliefverkan och byggnadens nordvästra hörn accentueras genom en uppglasad tornpåbyggnad, som ligger intill den gemensamma takterrassen och fungerar som gemensamhetslokal för de boende.



Linneduken 4 situationsplan



Fasaden på Linneduken 4 mot Drottningholmavägen, sedd från öster

Mot Klädesvägen, Linneduken 4

Mot lokalgatan Klädesvägen kan söderfasaden öppnas upp med balkonger, takterrasser, lättare material och transparenta balkongfronter. I bottenvåningen mot gatan skall det finnas uppglasade lokaler.



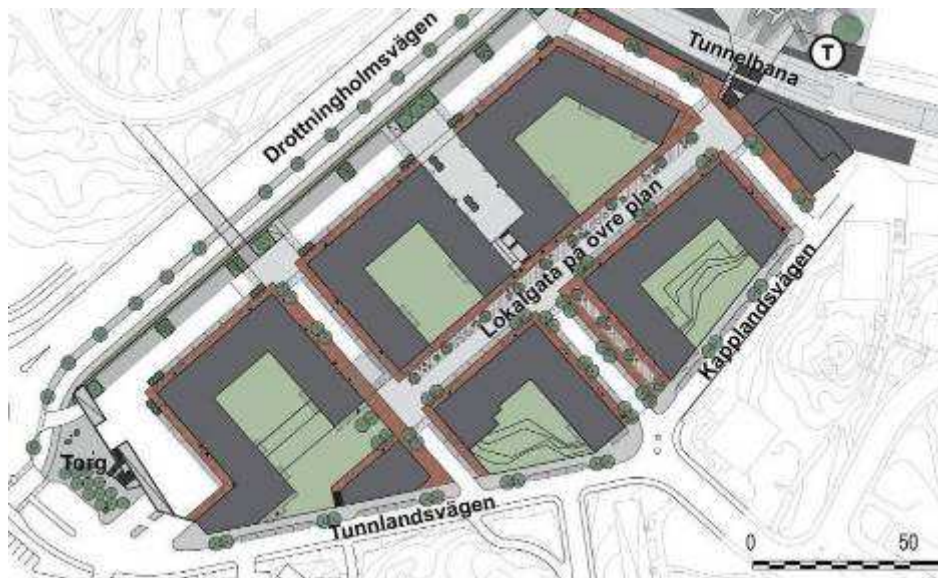
Fasaden på Linneduken 4 mot Klädesvägen, sedd från väster.

Mot Kapplandsvägen och Tunnländsvägen, Grammet

Mot de befintliga lokalgatorna Kapplandsvägen och Tunnländsvägen är förutsättningarna annorlunda än mot Drottningholmsvägen. Den nya täta bebyggelsen i Grammet möter den småskaliga smalhusstaden Åkeslund med hus i naturmark, men även det smäckra höghuset i kv Dussinnet. De nya lokalgatorna på det övre planet ansluter till de befintliga gatorna Tunnländsvägen och Kapplandsvägen i samma nivå. Här måste den nya bebyggelsen visa respekt för den befintliga bebyggelsen. Byggnadshöjderna skall trappas ner och fasaderna gestaltas mer småskaligt. De U-formade kvarteren är öppna mot de befintliga gatorna och bostadsgårdarna skall trappas ner till gatunivån. Eventuellt nödvändiga stödmurar mot gatan skall kläs med tegel eller natursten. Den lokalgata som ansluter till korsningen Tunnländsvägen/Kapplandsvägen har gjorts bredare och skall ha gatuträd och planteringar för att ge ett välkomnande intryck. Den andra lokalgatan mot Tunnländsvägen blir huvudkontakten med närparken Tunnländsparken genom en ny parkväg ner mot Marklandsbacken/ Tunnländsparken.



Elevation mot Tunnländsvägen/Kapplandsvägen. Obs att det bara är gavlarna som går ända fram till gatorna.



Situationsplan som visar att det bara är gavlarna i kvarterens ytterkanter som går ända ut till Kapplandsvägen. Bostadsgårdarna trappas ner till gatunivån och gatan trädplanteras.

Fasader mot gatorna på det övre planet, Grammet

Inne på det övre planet i Grammet är husen höga och gatorna relativt smala. Burspråk och balkonger kragar ut över gator och gårdar. Några av de smala gatorna har överbyggda partier över arkadöppningar.

Några saker är särskilt viktiga:

- att gatorna blir bra fotgängarmiljöer i ögonhöjd, med behagliga vistelsemiljöer både dagtid och kvällstid, med dagsljus, sol och rumsskapande gatubelysning.
- att lägenheterna trots de smala gatorna blir ljusa och inte får för mycket störande insyn och att varje lägenhet får tillgång till bra utemiljö.
- Bottenvåningar mot gata skall ha minst 3 meters rumshöjd för att medge lokalanvändning.



Elevation mot den centrala gatan på övre planet, västra sidan

Gatan blir ljusare genom långa partier på gatans västra sida består av endast en våning med lokaler under de upphöjda bostadsgårdarna. Fasadpartier i ögonhöjd får gärna ha ljus kulör.

Elevation mot lokalgatan



Den centrala lokalgatan på övre planet i Grammet med lokaler i bottenvåningar, planteringsytor och träd. Biltrafik medges men fotgängare har företräde. Stråket avslutas med bred trappa och hiss ner mot torget och tunnelbanestationen.

Burspråk

Detaljplanen medger utkragande burspråk ut över lokalgatornas gångbanor, med en angiven minsta fri höjd inunder, som varierar i olika lägen. Långt utkragande burspråk över gatan är ingen traditionellt stadsmässig detalj. I innerstaden är burspråken oftast bara ca 70 cm djupa. Här har de i vissa fall till uppgift att dämpa trafikbuller. Burspråk mot smala gator ger möjlighet till utblick i gatans riktning, så att man inte bara ser in i lägenheten på andra sidan gatan. Burspråken skall utformas så att de ger långa utblickar/siktlinjer utmed gatan och så att direkt insyn i lägenheter tvärs över gatan eller gården undviks. Mot bostadsgårdar medges "burspråk" som går ända ner till gårdsytan, dvs i praktiken små tillbyggnader. Burspråkens undersida bör vara ljus. I Linneduken 4 medges flacka vinklade burspråk som en del av ett storskaligt fasadmotiv mot Drottningholmsvägen.

Balkonger

Detaljplanen medger utkragande balkonger ut över lokalgatornas gångbanor och över bostadsgårdar, med en angiven minsta fri höjd inunder, som varierar i olika lägen. Balkonger får glasas in helt eller delvis, beroende på läge, förutsatt att balkonginglasningen inte har synliga ramar. Utkragande balkonger utan tak på översta våningarna får inte glasas in.

Takterrasser

Varje bostadskvarter skall utöver lägenhetsbalkonger och bostadsgårdar ha minst en gemensam takterrass, så att alla boende får tillgång till utsikt och ljus. I Linneduken 4 som har en relativt liten bostadsgård läggs en stor takterrass mot Klädesvägen.

Färg och material

Fasadmaterial skall ha hög kvalitet, med synliga tegelfasader i olika tegelkulörer som anspelar på stadsdelen Åkeslunds enhetligt röda tegelfasader, putsade fasader i dova jordfärgskulörer och vissa partier i trä eller skivmaterial. Balkongfronter eller insida på indragna balkonger etc kan få klarare accentfärger. Mot trånga gator och i mörka lägen, t ex under överhäng bör fasaderna vara ljusa och kompletteras med god belysning. Ett färgprogram har utarbetats.



Exempel på material- och färgvariation, Grammets fasad mot Drottningholmsvägen

God bostadsmiljö

Lägenheter skall ha ljus från två håll.

Insyn tvärs över de smala gatorna skall motverkas genom fönsterplacering utformning av burspråk och balkonger (exempelvis snedställda balkonger och utsiktsfönster).

På bostadsgårdar skall finnas grönska (planteringsdjup som medger mindre träd), gemensam vistelseyta för de boende och plats för småbarnslek. Gården skall kunna nås både direkt från gata och från samtliga bostadstrapphus. Varje kvarter/bostadsrättsförening skall ha en gemensam takterrass som komplement till bostadsgården och för att alla boende skall få tillgång till ljus och utsikt.

Bostadsentréer från gata skall vara tydligt artikulerade och markerade med t ex portomfattning, skärmtak, entrébelysning, cykelställ, sittbänk etc.

Skyltar

Skyltar till butiker och verksamheter skall utformas enligt stadsbyggnadskontorets riktlinjer.

Konsekvenser

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL(2010) 4 kap 34§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med gällande översiktplan. Planförslaget bedöms inte strida mot några andra kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen och i separata utredningar enligt lista på sid 4.

Naturmiljö

Planområdet utgörs till allra största delen av tidigare exploaterad och hårdgjord mark. Det innehåller ingen naturmark, utöver några mindre ytor som tas i anspråk när Tunnländsvägen förskjuts söderut och av ny rondell och gång- och cykelbro väster om Drottningholmsvägen. En konsekvens av förslaget är att cirka 70 träd fälls (ca 20 på torget norr om tunnelbanan, ca 40 på bussterminal och torg söder om tunnelbanan samt ca 10 på Nymilen 1). I det nya förslaget planteras ca 100 nya träd på allmänna gator och torg. Utöver detta kommer alléträd på Drottningholmsvägens östra sida som bedömts vara i dåligt skick att ersättas av nya som får bättre växtbetingelser genom s k skelettjord.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Området är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren-Stockholm och berör ej vattenskyddsområdet för Östra Mälaren. Med föreslagen dagvattenhantering bedöms planförslaget inte påverka möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten, eftersom näringsämnen eller förorenande ämnen inte tillförs vattenförekomsten.

Landskapsbild/ stadsbild

Planen medför en omfattande förändring av Brommaplans centrum och en helt ny stadsbild. Skalan förändras kraftigt. Planen ger en utåt storskalig och tät centrumbebyggelse som avviker påtagligt från omgivande smalhus- och småhusbebyggelse. Den nya skalan är en konsekvens av utpekandet av Brommaplan som tyngdpunkt i Översiktsplanen Promenadstaden och ett sätt att markera att Brommaplan verkligen blir ett centrum för hela Bromma. Om Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk flyttas så kan den nya höga skalan fortsätta även väster om Drottningholmsvägen.

Kulturhistoriskt värdefull miljö

(ur preliminär kulturmiljöutredning, se lista sid 4)

I allmänhet innebär stadsmuseets grönmärkning/klassning som kulturhistoriskt värdefull byggnad ett rivningsförbud vid detaljplaneläggning. Särskilda omständigheter kan dock leda till att grönmärkta fastigheter rivs, då olika samhällsintressen vägs mot varandra i planprocessen. Utslagsgivande i detta fall är Översiktsplanens utpekande av Brommaplan som tyngdpunkt. I programsamrådet svarade Kulturnämnden, dit stadsmuseet hör: ”Gällande Grammet 1 vid Brommaplan innebär exploateringen, av förvaltningens (*dvs kulturförvaltningen och stadsmuseets kulturmiljöenhet*) remissvar att döma, inte särskilt betydande inskränkningar av befintliga kulturhistoriska värden, varför intresset av fler bostäder och förbättrade kommunikationer överväger exploateringens påverkan på befintliga arkitektur- och landskapsvärden.”

Planprojektets genomförande kommer att innebära en stor förändring av hur Brommaplan upplevs. Norr om tunnelbanan är skillnaderna mindre. Torget framför tunnelbanebyggnaden blir större och mer väldefinierat, om än med försämrad kontakt söderut. Åt väster sluts tunnelbanetorget med ett nytt kontorshus, som står på gatuplanet och på det viset bidrar till att stärka platsens befintliga relationer.

Förslagets tydliga grepp med planåtskillnad mellan befintlig torgmiljö och ny gatumiljö mellan de nya husen gör att scenförändringen söder om tunnelbanan är omfattande. Få referenspunkter annat än Drottningholmsvägen och Åkeslund kommer att kunna läsas i stadsbilden. Den trädplanterade öppna torgytan med bilparkering och busshållplatser söder om tunnelbanan kommer att ersättas av ett gatusystem och privata gårdar på en nivå flera meter upp. Den höga sockeln gör att anläggningen kommer att upplevas som slutet och otillgänglig från Drottningholmsvägen. Den nya stadsbilden kommer emellertid att bidra med sina kvaliteter. Miljön mellan de nya husen blir fri från busstrafik och fredad från Drottningholmsvägens buller

De siktlinjer som idag finns längs gatusträckningarna vid den stora Brommaplansrondellen, under tunnelbanan och ut över Brommaplans södra platsbildning skärs av. Också stadsbilden sedd från Drottningholmsvägen in mot Brommaplan från sydväst kommer att förvandlas från en öppen entrésituation till en trängre.

Bebyggelsemassan vid Brommaplan ökar avsevärt. Bebyggelsekoncentrationen förskjuts när en sammanhängande bebyggelsemassa om tio våningar på en hög sockel, ersätter dagens sidoordnade och lägre bebyggelse vid slutningen till smalhusområdet Åkeslund.

Byggnaden i Linneduken 4 längs Drottningholmsvägen ersätter ett parkeringshus. Förutsatt att det berg som här kommer i dagen kan tas tillvara ökar åtgärden stadens täthet och är till fördel också ur kulturhistorisk synvinkel.

Förslaget för Brommaplan kommer att innebära att denna del av Stockholm på ett väsentligt vis växlar upp i skala. De arkitektoniska grepp, som föreslås, som skillnader i byggnadshöjd, takvinklar och fasadmateriell bedöms inte kunna mildra effekten av den stora volymen.

Ur kulturmiljösynpunkt får förslaget negativa konsekvenser genom att platsbildningen och byggnaderna sydväst om tunnelbanan avlägsnas, vilket innebär att det som rent fysiskt speglar det svenska folkhemmets Brommaplan halveras. Ytterligare en negativ konsekvens är den distans som skapas mellan å ena sidan den nya upphöjda miljön och å andra sidan torgets och gatans nivå.

Andra förhållningssätt till uppgiften hade också varit möjliga att tillämpa, t ex att integrera befintlig bebyggelse i den nya helheten. Det hade kunnat göra Brommaplan mer igenkännbar i framtiden. En sådan lösning hade dock gjort det svårare att uppnå den höga exploateringsgrad som föreliggande förslag erbjuder.

Störningar och risker

Närheten till Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk

Planområdet ligger nära Bromma-Åkeshovs avloppsreningsverk vilket kan bidra till luktstörningar, främst från rötslamshanteringen. I detaljplanearbetet föreslås att nya bostäder placeras som närmast 100 meter från det befintliga reningsverkets tomtgräns. Det är en minskning jämfört med Boverkets generella rekommendation om 200 meters skyddsavstånd. I programskedet utreddes risken för luktstörningar, förslag till luktreducerande åtgärder och storleken på skyddsavstånd. Länsstyrelsen ifrågasatte i sitt programsamråds-svar förslaget att minska skyddsavståndet och ansåg att det inte var tillräckligt väl motiverat och underbyggt. Länsstyrelsen värnar om reningsverket som ett stort allmänt intresse vars framtida verksamhet inte får hindras av nya bostäder alltför nära verksamheten.

Stockholm Vatten har efter programsamrådet gjort en samlad bedömning och kommit fram till att det på längre sikt blir svårt att behålla Åkeshovs reningsverk vid Brommaplan. Området är utpekad i översiktsplanen som tyngdpunkt och blir allt mer attraktivt för tät bostadsexploatering nära reningsverket, samtidigt som Länsstyrelsen är tveksam till att minska skyddsavståndet till bostäder. Reningsverken får allt högre krav på rening vilket kräver stora investeringar och plats för utbyggnader. Stockholm Vatten bedömer att åtgärder för att eliminera risken för luktstörningar och för att klara kommande reningskrav skulle kosta 1 miljard kronor, och investerar hellre de pengarna i en modern anläggning på en plats där den kan ligga kvar länge.

Stockholm Vatten föreslår i stället att hela reningsverksverksamheten flyttas bort från Åkeshov/Bromma. Avloppsvattnet från Bromma föreslås föras i tunnel till ett nytt läge. Stockholm Vatten har fått ett utredningsuppdrag av sin styrelse att studera fyra olika alternativa placeringar, inklusive nollalternativet att behålla reningsverket på plats. Det alternativ som Stockholm Vatten ser som mest intressant är att leda avloppsvattnet från Bromma till Henriksdals reningsverk.

Utredningen startade i april 2013 och Stockholm Vattens styrelse kommer att ta ett inriktningsbeslut preliminärt i september 2013. Efter inriktningsbeslutet vidtar projektering och miljöprövning enligt Miljöbalken för att få ett miljötillstånd i Mark- och miljödomstolen. Därefter kan Staden ta ett

genomförandebeslut. Stockholm Vatten bedömer att en ny/utbyggd anläggning i bästa fall skulle kunna tas i bruk ca 2018.

Stockholm Vatten ställer sig utifrån detta resonemang inte längre bakom tankarna på att minska skyddsavståndet till 100 meter genom att vidta luktreducerande åtgärder (utom möjligen provisoriska åtgärder under en begränsad övergångstid).

Närheten till reningsverket innebär en osäkerhet och risk för planprojektets genomförande utifrån reningsverkets framtid. Länsstyrelsen betonar att planprocessen inte bör drivas för långt innan flyttningen av reningsverket är ett faktum. För att detaljplanen för Grammet skall kunna tas upp för antagande i kommunfullmäktige vill Länsstyrelsen att tillståndsbeslutet enligt Miljöbalken för reningsverket skall vara klart, samt genomförandet i övrigt säkerställt. Det är oklart hur lång tid det tar.

För att Henriksdalsläget skall kunna bedömas som en lämplig och långsiktig placering så behöver Staden och Stockholm Vatten tydligt kunna visa att där inte blir konflikter med omgivningen, varken med befintliga förhållanden eller med ny bebyggelse, närmare Henriksdalsverket än idag.

Buller

För bostäder klaras bullerstörningar från omgivande vägar och tunnelbana enligt den sk Stockholmsmodellen med en tyst sida. Se bullerutredning, lista sid 4. Beräkningarna visar att alla lägenheter uppfyller minst Stockholmsmodellen för trafikbuller. Vissa lägenheter förses med skärm på balkong för att uppfylla riktvärdena.

Översvämningsrisker

Projekteringen måste ta hänsyn till klimatändringar med t ex häftiga regn, som kan leda till översvämnningar i lågpunkter. Att andelen hårdgjord yta inom planområdet minskar och att andelen gröna ytor som kan användas för fördröjning och lokalt omhändertagande av dagvattnet ökar, bidrar till att minska översvämningsrisken.

Farligt gods

Drottningholmsvägen är primär transportled för farligt gods, både i öst-västlig (väg 275) och nord-sydlig (väg 261) riktning. Riskanalyser har gjorts som visar att bostäder kan placeras så nära som 25 meter från Drottningholmsvägens körbanekant förutsatt att riskreducerande åtgärder genomförs. Krav på riskreducerande åtgärder har förts in som planbestämmelser.

För Grammet 1 mm finns en riskbedömning utförd av Brandkonsulten AB 2012-05-11 (se lista sid 4), som avses revideras i början av augusti 2013. Under förutsättning att nedanstående riskreducerande åtgärder vidtas bedöms risknivån som tolerabel.

- Kontorsbyggnad med fasader som vetter mot väg 261 och 275 utförs med obrännbar fasad. Med hänsyn till avståndet mellan byggnad och väg 261 ska fönster- och glaspartier som vetter mot väg 261 och 275 utföras brandklassade. Omfattning fastställs utifrån byggnadens utformning och byggnadshöjd.

- Det ska säkerställas att utrymning från kontorsbyggnaden ska kunna ske vid en farligt godsolycka på väg 261 och 275.
- Samtliga byggnader inom planområdet utformas så att lokaler, bostäder etc kan utrymma mot den sida som ej vetter mot väg 261.
- Bussterminalen utförs med möjlighet till utrymning från riskkällan (väg 261) och in till centrumanläggningen.
- Bostäder, förskolor och motsvarande verksamheter placeras 25 meter från väg 261.
- Friskluftsintag till kontorsbyggnad, centrumanläggning samt bostäder placeras skyddade från farligt godsolyckor på väg 261.
- Hastigheten på väg 261 förbi planområdet begränsas till 50 km/h

Följande skyddsavstånd avseende tankstationens placering ska uppfyllas:

- Ca 40 m mellan tankstation och bussterminal/garage
- Ca 60 m mellan tankstation och bostäder
- Ca 100 m mellan tankstation och byggnader och lokaler med svårutrymda verksamheter som t ex samlingslokaler och vårdanläggningar

Arbetet med upprättande av riskbedömning för Linneduken 4 pågår och avses vara klar i början av augusti 2013. Med hänsyn till att riskanalysen för ny detaljplan för bostäder i grannfastigheten Linneduken 1 har likartade förutsättningar så kan mycket av resultaten för den analysen användas. Under förutsättning att nedanstående riskreducerande åtgärder vidtas bedöms risknivån som tolerabel:

- Byggnader inom Linneduken 4 placeras minst 25 meter från väg 275.
- Utrymning från samtliga bostäder ska kunna ske mot gården, dvs på baksidan av byggnaden i förhållande till väg 275
- Friskluftsintag ska vändas bort från väg 275
- Fasader mot väg 275 ska vara obrännbara
- I trapphus som har omfattande glasytor mot väg 275 kan dessa glasytor eventuellt behöva brandklassas

Avkörningsrisk från tunnelbana

Tunnelbanespåren förbi planområdet skall förses med skyddsräll. Delar av spåren och tunnelbanebromen skall vara försedda med skyddsräll. En kontroll av omfattning och behov av skyddsräll skall genomföras.

Ljusförhållanden och lokalklimat/mikroklimat

Solstudier har utförts. Nya byggnader har placerats och utformats så att det blir solljus på bostadsgårdar. Torget får morgonsol, sol mitt på dagen och kvällssol. Lokalklimat/mikroklimat skall studeras, särskilt intill höga fasader och på torgytor.

Vindstudier kommer att utföras av SMHI under det fortsatta planarbetet för torget och gatorna på däckat. Ev behöver kompletteringar som t ex skärmtak göras för att bryta vinden om det visar sig att det blir för blåsig. Även en dagsljusstudie avses genomföras för de smala gatorna på det övre planet.

Barnkonsekvenser

Bostadsgårdarna är skyddade och bilfria, med gröna planteringar. På varje bostadsgård skall det finnas en mindre småbarnslekplats.

Behovet av förskoleplatser beräknas av Bromma stadsdelsförvaltning till 20 förskoleplatser per 100 nybyggda lägenheter, vilket för planområdet med ca 800 lgh ger ett behov av 160 platser. I södra delen av Grammet 1 placeras en förskola för 4 avdelningar, ca 80 barn, med en egen gårdsyta. Resterande platser avses täckas genom ombyggnad/nybyggnad i anslutning till befintliga förskolor vid Marklandsbacken respektive Riksbyvägen på andra sidan Drottningholmsvägen.

Kulturskolan får nya ändamålsenliga lokaler intill huvudgatan på bostadsdäcket. Den närliggande Tunnländsparken och i viss mån skogspartiet kring Kristoffersskolan rustas upp för att kunna möta det ökade behovet av lek- och spontanidrottsytor. På sikt kommer aktivitetsytor också att skapas i det nya Riksbyområdet norr om Brommaplan.

Miljön på torg och lokalgatuplanet är fotgängarprioriterad med begränsad biltrafik.

Trafik

Biltrafik

Den övergripande trafiksituationen vid Brommaplan är besvärlig. De övergripande trafikfrågorna fram till år 2030 hanteras huvudsakligen i en trafikanalys för östra Bromma, som Trafikkontoret gör, och i programarbetet för Centrala Bromma/Riksby, som pågår parallellt med detaljplanarbetet. Utgångspunkten är stadens Framkomlighetsstrategi som prioriterar kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik. Trafikanalysen väntas vara klar sommaren 2013.

Trafikverket arbetar med att bredda Ekerövägen och Nockebybron till 4 filer samt förbättra cykelbanorna utmed vägen. Drottningholmsvägen vid planområdet har redan 4 filer, varav en fil i riktning från Nockebybron mot Brommaplan blir kollektivtrafikkörfält under morgonrusningen. Detaljplanen påverkar inte Trafikverkets arbete med breddning av Ekerövägen. I och med trädalléerna och befintlig bebyggelse längs Drottningholmsvägen, så finns redan hinder för att tillskapa ytterligare körfält på sträckan mellan Brommaplan och Gubbkärrsvägen. Om behov i framtiden finns för prioritering av kollektivtrafiken i riktning mot Ekerö, så bedömer trafikkontoret att detta kan tillgodoses genom att omvandla ett körfält av tillgängliga 2+2 körfält till kollektivtrafikkörfält.

Den nya bebyggelsen ingår i trafikkontorets trafikanalys, men bedöms preliminärt inte få några påtagligt negativa konsekvenser för den lokala trafiksituationen vid Brommaplan eller för den övergripande trafiksituationen i östra Bromma. Den nya cirkulationsplatsen vid Drottningholmsvägen/Tunnländsvägen ordnar trafiken mot Tunnländsvägen/Åkeslund respektive till reningsverket/gastankstationen. Bussterminalen blir mer ordnad med en infart och en utfart. Utfarten från bussterminalen kommer att regleras med trafiksignal för att underlätta utfart och minimera fördröjningarna för bussarna. Trafiksignalen vid bussutfarten samordnas med befintligt signalreglerat

övergångsställe vid Brommaplan för att minimera blockeringar på sträckan. När förbifart Stockholm öppnas för trafik så kommer Ekerö kommun att erhålla fler fasta vägförbindelser.

Den flyttade infartsparkeringen får ett bättre infartsläge i Grammet än tidigare vid Klädesvägen. Den totala parkeringssituationen vid Brommaplans centrum avses förbättras.

Gång- och cykeltrafik

Framkomligheten och tryggheten för fotgängare förbättras. En gång- och cykelbro byggs över Drottningholmsvägen till Knypplerskevägen. De regionala cykelstråken utmed Drottningholmsvägen rustas upp. Ett cykelgarage med ca 700 platser föreslås byggas under torget. Det innebär en ökning med ca 450 cykelplatser.

Kollektivtrafik

Tunnelbanan är hårt belastad i rusningstid, men bedöms ha återstående kapacitet, som tål projektets tillskott av nya bostäder. Bussterminalen är dimensionerad för att klara framtida ökning av antalet bussar.

Byggprocessen

Byggprocessen kommer att ta lång tid. Bebyggelsen avses byggas ut i etapper. Först byggs kontorshuset vid torget, för att kunna evakuera befintliga vårdverksamheter från medborgarhuset dit, så att medborgarhuset kan rivas. Därefter byggs projektet i etapper från söder. Bygget måste samordnas med SL:s upprustning och utbyggnad av tunnelbanan, där tidplanen är oklar. Utgångspunkten är att bussar och tunnelbana skall fungera under hela byggtiden.

Tidplan

Tidplan för fortsatt planarbete

- Plansamråd, 28 juni-6 sep 2013
- Avstämning med Länsstyrelsens om reningsverket
- Plansamrådsredogörelse, ev redovisning SBN
- Revidering och komplettering av planhandlingarna
- Granskning, prel 4 kvartalet 2013
- Godkännande i SBN, prel 1 kv 2014
- Antagande i KF, prel 2 kvartalet 2014

Ev överklagande

Byggstart tidigast hösten 2014

Färdigt prel 2019/2020

Genomförande

Organisatoriska frågor

Ansvarsfördelning

Ansvaret för genomförande av detaljplanen fördelas enligt följande:

Byggherren finansierar och ansvarar för uppförande av ny bebyggelse inom kvartersmark samt inom allmän platsmark vilken är underbyggd av kvartersmark/bjälklag. För projektering samt anläggande av övrig allmän platsmark svarar Staden.

Stadsbyggnadskontoret upprättar detaljplan samt svarar för myndighetsutövning vid handläggning och granskning av bygglov.

Lantmäterimyndigheten handlägger fastighetsbildningsåtgärder.

Stadsdelen och trafikkontoret övertar drift och skötsel av allmänna ytor enligt befintliga bestämmelser och rutiner.

Exploateringskontoret upprättar för genomförandet nödvändiga avtal.

Huvudmannaskap

Stockholms Stad är huvudman för allmän platsmark.

Avtal

En överenskommelse om exploatering ska träffas mellan Staden och byggherren. Den upprättas genom stadens försorg i samband med att detaljplanearbetet pågår. Överenskommelsen ska vara tecknad innan detaljplanen antas. Överenskommelsen ska reglera ansvar, tidplan, fastighetsregleringar, ersättningar för mark, avgränsningar samt övriga för genomförandet väsentliga frågor.

Eventuella övriga avtal vilka är nödvändiga för planens genomförande tas fram efter diskussion mellan Staden och byggherren samt eventuellt berörda parter.

Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplaner helt upphör att gälla inom planområdet. Fastighetsindelingsbestämmelser (registrerade som tomtindelningar/fastighetsplaner) upphör enligt följande: 0180K-P2001-13207C upphör i sin helhet. 0180-B168/1959 upphör i sin helhet

Fastighetsrättsliga frågor

Fastigheter, marksamfälligheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar hela fastigheterna Grammet 1, Pundet 1, Vävnaden 1, Linneduken 4 samt områden av fastigheterna Åkeshov 1:1, Bandlandet 1 och Nymilen 1-3 och Lärftet 2.

Stockholms kommun (staden) har träffat ett markanvisningsavtal med JM AB som grund för detaljpaneläggning och exploateringsavtal. I avtalet regleras



principerna för kommande bebyggelse, markbyten och tomträttsupplåtelser m m.

Samtliga fastigheter inom planområdet, utom Grammet 1, ägs av staden (lagfaren ägare).

Grammet 1 ägs av JM AB (genom AB Grammet 1).

Pundet 1 och Vävnaden 1 innehas med tomträtt av JM AB (genom Stockholm Pundet 1 AB respektive Fabege V 27 AB).

Linneduken 4 innehas enligt fastighetsregistret med tomträtt av Stockholms Kommuns Parkerings-AB.

Bandlandet 1 innehas med tomträtt av Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB).

Nymilen 1 innehas med tomträtt av Brf Åkeslund nr 1.

Lärflet 2 innehas med tomträtt av Balder Silket AB

Del av tunnelbanans station Brommaplan med biljetthall m m samt spåranläggningar på bro är belägen inom planområdet. Tunnelbaneanläggningarna ägs av Stockholms läns landsting och förvaltas av SL AB. Utrymme för dessa anläggningar är upplåtna med oinskriven nyttjanderätt inom fastigheten Åkeshov 1:1.

Användning av mark

Detaljplanen redovisar att hela fastigheten Linneduken 4 får bostadsanvändning, utan ändring av fastighetsgränserna (förutom en mindre del i sydöstra hörnet som ingår i detaljplanen för Linneduken 1).

Vävnaden 1 föreslås i sin helhet utgöra allmän plats, torg.

Fastigheterna Grammet 1 och Pundet 1 föreslås till mindre delar ingå i allmän plats, gata. Större delarna av dessa fastigheter föreslås, tillsammans med område av Åkeshov 1:1, ingå i ny bebyggelse omfattande bostäder ovanpå ett upplyft däck som får underbyggas för centrum/handel, bussterminal och centumparkering. Planen medger även förskola/kulturskola m m ovanpå däck. Byggnaden närmast tunnelbaneentrén avses bebyggas med byggnad innehållande mindre lägenheter.

Större delarna av körytorna ovanpå däck föreslås utgöra allmän plats, gata.

Norr om tunnelbanan, vid torget, föreslås en ny byggrätt med centrumanvändning.

Tunnelbanestationen föreslås få delvis ändrad byggrätt, samt föreslås att tunnelbanebron får underbyggas med lokaler (centrumanvändning).



Kringliggande huvudgata, Drottningholmsvägen, samt lokalgator, Tunnländsvägen och Kappländsvägen, får delvis ändrade sträckning och utformning.

Del av fastigheten Nymilen 1 redovisas som allmän plats, huvudgata / lokalgata / torg.

Fastigheten Nymilen 3 och 2 föreslås utökas något med tidigare gatumark. Fastigheterna Nymilen 2 och 3 ägs av Stockholms kommun och disponeras av Fortum Distribution AB för elnätstation (Nymilen 2) respektive Stockholm Vatten för pumpstation (Nymilen 3).

Ett område av fastigheten Bandlandet 1, som idag ej nyttjas som tomtmark, föreslås överföras till allmän plats, park respektive gata. Ett mindre område, tidigare gata, föreslås ingå i fastigheten som tomtmark.

I planen ges möjlighet att anlägga gång- och cykelbro över Drottningholmsvägen.

Fastighetsbildning

Genomförandet av detaljplanen till den del det avser fastigheter som innehas av staden eller JM AB kommer att regleras i exploateringsavtal. I avtalet avses överenskommelse träffas om äganderättsövergångar mellan JM AB och staden samt tomträttsupplåtelser till JM AB. Äganderättsövergångarna avses genomföras genom fastighetsregleringar. Emedan flera fastigheter är bebyggda och rivning avses genomföras etappvis under flera år, måste frågan om tillträde regleras särskilt i kommande lantmäteriförrättningar. För genomförande av detaljplanen torde nödvändiga fastighetsbildningsåtgärder behöva ske i ett sammanhang. Planförslaget medför behov av omfattande tredimensionell fastighetsindelning. Fastighetsbildning vad avser förhållandet mellan kvartersmark och allmän platsmark ska vara genomförd innan bygglov kan beviljas.

Ny fastighet norr om tunnelbanan

En ny fastighet bildas genom fastighetsreglering och avstyckning för kontorsändamål norr om tunnelbanan. Fastigheten ska enligt markanvisningsavtalet ägas av JM AB.

Grammet 1, Pundet 1, Åkeshov 1:1

Fastigheten Grammet 1, som ägs av JM AB, ska genom fastighetsreglering avstå dels markområden och dels tredimensionellt avgränsade utrymmen samt tillföras tredimensionellt avgränsade volymer för bostadsändamål, se vidare nedan. Fastigheten avses sedan delas i flera bostadsfastigheter som avgränsas tredimensionellt. Tomträttsfastigheten Pundet 1 avses genom fastighetsbildning ombildas för bostadsändamål med tredimensionell avgränsning.

Det "centrala" kvarteret ska indelas i en fastighet för parkering (större delen av nedersta planet under mark), en fastighet för bussterminal (belägen i markplan mot Drottningholmsvägen under bostadsgaragen), en fastighet för handel (huvudsakligen belägen under kördäcket) samt preliminärt sju bostadsfastigheter (ovanpå däcket). Antalet bostadsfastigheter kan komma att ändras. I bostadsfastigheterna ska ingå ytor för bostadsparkering ovanpå däcket samt parkering i garage under däcket. Handelsfastigheten är till större delen

belägen under bostäderna (under däck) men kan komma att omfatta volymer ovan däck samt lokaler under tunnelbanebron.

Körytorna ovanpå däck utgörs till största delen av allmän plats, gata, och ska ingå i en av staden ägd fastighet.

Fastigheterna för parkering, bussterminal, handel samt bostäderna mot Drottningholmsvägen bildas huvudsakligen genom avstyckning från stadens fastighet Åkeshov 1:1 (efter fastighetsreglering mot Grammet 1).

Bussterminalfastigheten avses upplåtas med tomträtt till AB SL och parkeringsfastigheten med tomträtt till Stockholm Parkering.

Fastighetsbildningen kräver tredimensionell fastighetsindelning emedan de olika användningarna på olika sätt över- eller underlagrar varandra. Slutligt ställningstagande till vilka fastigheter som avgränsas tvådimensionellt eller tredimensionellt sker senast vid kommande fastighetsbildning. Detaljplanen reglerar inte denna indelning med bindande verkan.

Slutlig avgränsning av respektive fastighet i det "centrala" kvarteret kan ske först efter ytterligare projektering och utredningar. Vissa av dessa frågor avses regleras i exploateringsavtalet, tex ansvar för tätskikt under gator ovanpå däck med mera.

Linneduken 1 och 4

Fastigheten Linneduken 4 ska kvarstå med oförändrade fastighetsgränser, men tomträttsupplåtelsen ändras från parkering till bostäder. Utfart från fastigheten planeras ske utanför planområdet inom Linneduken 1 som ägs av Linneduken 1 AB. Avtal i form av till exempel överenskommelse om gemensamhetsanläggning avseende utfarten behöver träffas innan detaljplanen antas. En väg för allmän gångtrafik planeras inom fastigheten vilket säkras genom servitut.

Lärftet 2, Vännaden 1, Nymilen 1-3, Bandlandet 1

Ett smalt område längs den västra gaveln inom Lärftet 2 blir enligt planförslaget allmän plats (torg) och ska genom fastighetsreglering överföras till den angränsande gatu- och parkfastigheten Åkeshov 1:1.

Tomträtten till Vännaden 1 ska dödas och fastigheten överförs i sin helhet till Åkeshov 1:1 genom fastighetsreglering.

Nymilen 1 och Bandlandet 1 ska avstå allmän platsmark (gata respektive park) till Åkeshov 1:1. Nymilen 2 och 3 ska tillföras kvartersmark från Åkeshov 1:1. Ändringarna görs genom fastighetsreglering.

Ansökan om fastighetsreglering görs av endera fastighetsägare hos lantmäterimyndigheten. Detaljplanen ger inlösenrätt/-skyldighet vad avser allmän plats. Fastighetsbildningen ska vara genomförd innan bygglov kan beviljas inom berörda fastigheter.

Fastighetsindelningsbestämmelser

För fastigheten Pundet 1 och Grammet 1 finns äldre beslut om tomtindelningar. Dessa tomtindelningar gäller idag, enligt plan- och bygglagen, som fastighetsindelningsbestämmelser i detaljplan. Genom den nya detaljplanen upphör dessa bestämmelser att gälla.

Behov av nya fastighetsindelningsbestämmelser finns inte.

Gemensamhetsanläggningar och servitut

Genom att det "centrala" kvarteret kommer att beröras av omfattande tredimensionell fastighetsindelning kan det bli aktuellt med inrättande av gemensamhetsanläggningar och/eller servitut för grundläggning, bärande konstruktioner, gemensamt nyttjade ytor, parkeringar, m m.

I exploateringsavtalet avses regleras principerna för inrättande av gemensamhetsanläggningar och servitut.

En genomgång av hur byggnaderna/byggnadsverken är grundlagda, hur bärande konstruktioner är beroende av varandra, krav på brandavskiljning m m är nödvändigt för att föreslå inrättande av gemensamhetsanläggningar och servitut.

Generellt bör dessa diskussioner utgå från att:

- har flera fastigheter nytta av en anläggning/ledning/byggnadsdel el dyl, bör gemensamhetsanläggning inrättas;
- har en byggnadsdel (t ex en bärande pelare) endast funktion för en (ovanliggande) fastighet, bör servitut upplätas för de delar som är belägna inom annan (underliggande fastighet)

Beroende på slutlig fastighetsindelning och antal bostadsfastigheter kan gemensamhetsanläggningar behöva inrättas för bostadsparkeringar, gårdar, ev gemensam teknisk försörjning m m.

Den gemensamma gångpassagen mellan bussterminal och handel kan inrättas som gemensamhetsanläggning.

Rätten för befintliga och förändrade tunnelbaneanläggningar bör säkras genom fastighetsbildning och/eller servitut.

Rättigheter för gatufastighet ovan däck avseende t ex linspända gatubelysningar, dagvattenbrunnar m m ska regleras genom servitut eller gemensamhetsanläggningar.

Rätt till allmän gångpassage/trappor inom kvartersmark säkras genom servitut.

Ledningsrätter

Allmänna ledningar inom kvartersmark ska säkras genom ledningsrättsupplåtelse eller servitut.

Ekonomiska frågor

Byggherren, bekostar planarbetet, vilket regleras genom planavtal mellan byggherren och stadsbyggnadskontoret.

Byggherren står för samtliga evakueringar samt rivningsarbeten inom den blivande kvartersmarken samt inom den mark som blir underbyggd allmän platsmark.

Byggherren ansvarar för samt bekostar samtliga bygg- och anläggningsåtgärder inom den blivande kvartersmarken. Det innebär att byggherren ansvarar för och bekostar uppförande av bussterminalanläggning, handels-/infartsparkering, gatunät på övre markplan samt bostäder och förskola m.m. Byggherren ska



också svara för och bekosta de ledningsflyttar vilka förorsakas av projektet, dvs ledningsflytt inom kvartersmark samt ledningsflytt i Drottningholmsvägen samt Tunnländsvägen.

Byggherren svarar för och bekostar genomförande av anslutnings- och återställandearbeten vilka måste göras i allmän platsmark invid kvartersmark till följd av byggherrens arbeten.

Staden svarar för och bekostar projektering samt anläggande av allmän platsmark, dvs ny rondell vid korsningen Drottningholmsvägen/Tunnländsvägen, flytt av Tunnländsvägen, torg vid Brommaplans tunnelbanestation samt ombyggnad av Klädesvägen.

Vatten och avlopp

Befintliga fastigheter är anslutna till det kommunala va-nätet. Efter fastighetsbildning där fastigheter om- och nybildas enligt detaljplanen tas nya respektive tilläggsavgifter ut för anslutning till va-nätet.

Gatukostnader

Gatukostnader regleras i överenskommelse om exploatering.

Ersättning vid markförvärv/försäljning och upplåtelse av tomträtt

Byggherren ska till Staden erlägga en ersättning för marköverlåtelser (fastighetsreglering) enligt överenskommelse om exploatering.

Tomträttsavgälder beräknas av kommunfullmäktige beslutade principer vid tidpunkt då tomträttsavtal tecknas.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildningskostnader fördelas mellan Staden och Byggherren enligt överenskommelse om exploateringsavtal.

Tekniska frågor

Vatten och avlopp

Större försörjningsledningar för vatten går genom området och även stora avloppsledningar. Dessa kommer att läggas om på grund av justering av vägar i plan och höjd. En av Stockholm Vattens större pumpstationer finns på Tunnländsvägen. Denna kommer att kunna stå kvar, trots justeringar av marken kring stationen.

Som princip förläggs allmänna ledningarna i kommunal mark, vilket innebär att flertalet befintliga ledningsslag flyttas ut från det område som enligt planen kommer att bli bussterminal och nytt bostadsområde.

Dagvatten

Dagvatten från Drottningholmsvägens gång- och cykelbana leds till befintligt dagvattennät via trädplanteringar längs med vägen.



Avvattning av ytor och vägar i det nya bostadsområdet är under utredning, men kommer att behöva ledas till det kommunala ledningsnätet, eventuellt efter lokalt omhändertagande.

El/Tele/Opto

Befintliga el-, tele- och optoledningar inom planområdet flyttas i läge när gator justeras och kvarter tillkommer. Försörjningsbehovet ökar i och med planens genomförande och hänsyn till detta tas vid planering av ledningsomläggningar. På Tunnländsvägen har Fortum distribution en elstation som kvartstår i läge.

Fjärrvärme och Gas

Fjärrvärme finns i området, både för försörjning av aktuellt område, men ledningar går också igenom planområdet till omkringliggande områden. Omläggningar av fjärrvärmeledningar krävs för genomförandet av planförslaget.

Området är försörjt med gas, både med hög- och lågtrycksledningar. Dessa ledningars läge kommer att justeras i och med plangenomförandet.

Under genomförandetiden bedöms befintliga ledningar kunna vara i drift till eventuell omkoppling sker till nya ledningar, utan större driftstopp.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 12 år från det att planen vinner laga kraft.

Illustrationer:

Lindberg Stenberg Arkitekter AB

Wester+Elsner arkitekter

Andersson Jönsson Landskapsarkitekter AB