



Stockholms
stad

Godkänt dokument - Monika Joelsson, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2016-02-15, Dnr: 2010-20840

PROGRAM FÖR Centrala Bromma

SAMRÅDSFÖRSLAG

2016-02-22

Diarienummer: 2010-20840

stockholm.se/centralabromma

SAMMANFATTNING

Brommaplan, tyngdpunkt

Stockholm växer och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver detta ske genom förtätning av befintliga områden, men även genom att utveckla helt nya bebyggelseområden.

I enlighet med översiktsplanen ska Brommaplan utvecklas till en tyngdpunkt. Närheten till centrala Stockholm och till flera expansiva delar av stockholmsregionen så som Kista, Solna och Sundbyberg gör centrala Bromma till en eftertraktad boendemiljö och ett bra läge för verksamheter. Detta skapar möjligheter att utveckla centrala Bromma till en attraktiv, mångsidig och hållbar stadsmiljö med Brommaplan som centrum för kommersiell och offentlig service samt nod för allmänna kommunikationer.

Programförslag, utvecklingsområden

Staden har tagit fram ett förslag till hur centrala Bromma med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas med 3000-4000 nya bostäder framöver. Utöver bostäder föreslås även verksamheter, utveckling av förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur. Programförslaget har delats in i tre övergripande stadsutvecklingsområden som har olika förutsättningar och utvecklingsmöjligheter.

Ny stadsdel i norra Riksby

Det varierande landskapet med utblickar över koloniområdena och Lillsjön samt närheten till Brommaplan gör att Norra Riksby har goda



Vy från 3D-modell, programförslag.

möjligheter att utvecklas till en attraktiv boendemiljö. Den nya bebyggelsen ska präglas av variation och mångfald. Utgångspunkt ska vara områdets karaktär och kvaliteter. Flerbostadshusen dominerar men radhus och kedjehus kan integreras i delar av kvarteren. Närheten till Brommaplan motiverar en hög exploatering.

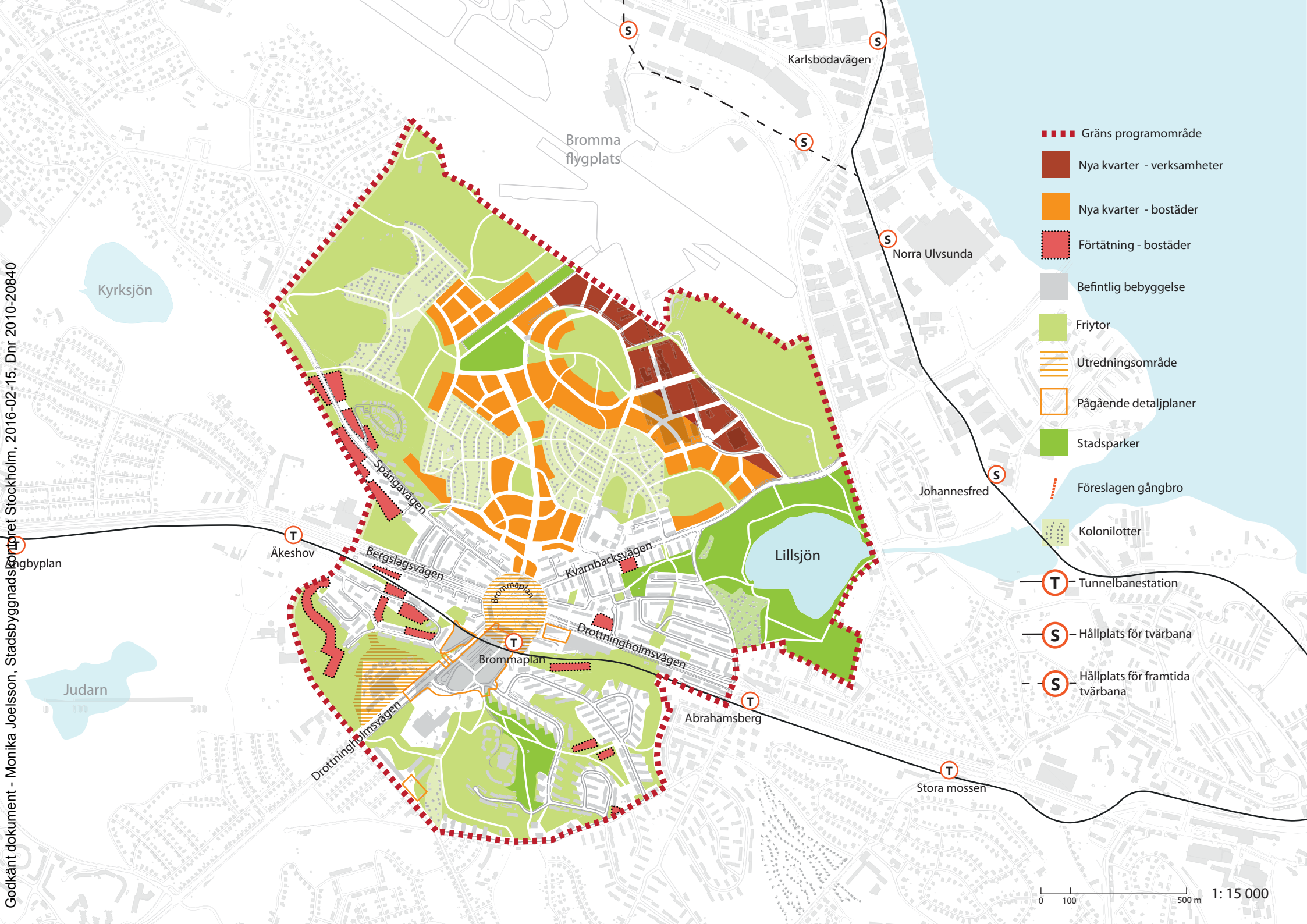
Förtätning av befintliga stadsdelar

I Åkeshov och Åkeslund ska utvecklingen ske med utgångspunkt ur de lokala kvaliteterna där en förbättrad tillgänglighet till de offentliga rummen, till exempel Tunnländsparken, och de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna ska beaktas. En spännande kontrast mellan den småskaliga, naturnära boendemiljön i Åkeshov och Åkeslund och den täta och intensiva stadsmiljön kring Brommaplans centrum kan skapas.

I Riksby smalhusområde har ett antal platser identifierats där ny bostadsbebyggelse bedöms kunna prövas till exempel längs Spångavägen. Ny bebyggelse kan ge Spångavägen en tydligare inramning och karaktär av en stadsgata.

Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Brommaplan ska utvecklas till en tyngdpunkt och centrum för hela Bromma. Nya bostäder, arbetsplatser och lokaler för handel samt upprustning av de offentliga rummen ska skapa förutsättningar för ett levande och mångsidigt stadsliv. Förbättrade omstigningsmöjligheter mellan tunnelbana och buss gör det mer attraktivt att resa kollektivt.



- Gräns programområde
- Nya kvarter - verksamheter
- Nya kvarter - bostäder
- Förtätning - bostäder
- Befintlig bebyggelse
- Friytor
- Utredningsområde
- Pågående detaljplaner
- Stadsparker
- Föreslagen gångbro
- Kolonilotter
- T Tunnelbanestation
- S Hållplats för tvärbana
- S Hållplats för framtida tvärbana

Välkommen med synpunkter!

Programmet är på samråd 22 februari - 4 april 2016

I programmet redovisas förslag till utveckling för centrala Bromma - Riksby, Åkeshov och Åkeslund. Under programsamrådet har remissinstanser, sakägare, allmänhet, organisationer och intressegrupper möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Under samrådstiden kan programförslaget ses på följande platser:

- Fyrkanten, Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4
- Brommaplans bibliotek, Klädesvägen 12
- Brommas medborgarkontor, Blackebergsplan 5

Öppet hus hålls i stadens dialogpaviljong vid Brommaplans torg:

- Torsdag 10 mars kl 15-19
- Fredag 11 mars kl 15-19
- Lördag 12 mars kl 11-15

Information om programmet lämnas av:

Kristina Dunker, stadsbyggnadskontoret
kristina.dunker@stockholm.se
08-508 27 531

Sofia Eriksson, stadsbyggnadskontoret
sofia.m.eriksson@stockholm.se
08-508 27 360

Hanna Flygt, exploateringskontoret
hanna.flygt@stockholm.se
08-508 26 465

Information om programmet finns också på webbplatsen: stockholm.se/centralabromma samt Stockholms stads Plan- och byggtjänst: stockholm.se/detaljplaner

Synpunkter

Lämnas skriftligen senast 4 april 2016 till:

stadsbyggnadskontoret@stockholm.se

eller

Stockholms stadsbyggnadskontor

Registraturen

Box 8314

10420 Stockholm

Ange diarienummer 2010-20840

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	2
INBJUDAN TILL SAMRÅD	4
BAKGRUND	6
Stockholm växer	6
Uppdrag, syfte och avgränsning	6
Omfattning och avgränsning	6
Pågående planering	6
Översiktsplan	6
Centrala Bromma i regionen	6
Tyngdpunkt Brommaplan	6
Stadens styrdokument	6

PROGRAMFÖRSLAG	9
Mål och strategier	11
Tre stadsutvecklingsområden	19
Ny stadsdel i norra Riksby	21
Förtätning av befintliga stadsdelar	30
Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum	35

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	37
Befolkning och boende	38
Verksamhet och service	38
Områdesanalys	39
Naturlandskap	39
Grönstruktur, ekologiska spridningsvägar och parker	39
Vatten	40
Historiska spår	41
Bebyggelse, stadsbild	41
Kulturmiljö	42
Koloniområden	43
Bromma flygplats	44
Trafik	45

KONSEKVENSER	47
Riksintressen	48
Landskapsbild	49
Växt- och djurliv	51
Rekreation	51
Bebyggelsemiljö	53
Koloniområden	53
Fornlämningar	54
Bromma flygplats	54
Trafik	56
Strandskydd	57
Befolkning och boende	57
Barn och unga	57
Verksamhet och service	57
Miljöfrågor	58
Behovsbedömning	60

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE	61
Dialog	62
Stadsbyggnadsprocessen	63
Fortsatt utredningsbehov	64
Utredningar och underlag	64
Medverkande	64

BAKGRUND

Stockholm växer

Stockholmsregionen är Sveriges ekonomiska motor och många lockas hit av en dynamisk arbetsmarknad och goda utbildningsmöjligheter. Samtidigt föds allt fler barn i Stockholm och 2020 beräknas en miljon människor leva och bo i staden. Stockholms stadsbyggnadskontor har därför fått i uppdrag att planera för 140 000 nya bostäder fram till år 2030. För att klara den utmaningen behöver vi utveckla en tätare och mer sammanhållen stad, främst i anslutning till goda kommunikationslägen för att minimera transporterna. Ett växande Stockholm innebär stora utmaningar men samtidigt unika möjligheter att skapa en dynamisk storstad med ett rikt utbud av service och kultur i hela staden.

Uppdrag och syfte

Den 19 januari 2012 beslutade stadsbyggnadsnämnden att inleda programarbete för centrala Bromma.

Programmets syfte är att beskriva hur Brommaplan kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med gällande översiktsplan för Stockholm.

Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsförutsättningarna inom området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågningar om markanvisningar.

Omfattning och avgränsning

Programområdet omfattar centrala Bromma med stadsdelarna Riksby, Åkeslund, Åkeshov samt del av Ulvsunda. Området avgränsas i norr av Bromma flygplats, i öster av Lillsjöparken, i söder av Åkeshovsvägen och Gustav III:s väg samt i väster av stadsdelen Bromma kyrka.

Programförslaget omfattar sammanlagt cirka 3000-4000 nya bostäder huvudsakligen i flerbostadshus, samt verksamhetslokaler och kommunal service som till exempel idrott, kultur och skolor. Det uppskattade antalet bostäder innefattar inte bostäder i pågående detaljplaner.

Pågående planering

Parallellt med programarbetet pågår planarbete för utveckling av Brommaplans bussterminal med närområde (Detaljplan för Grammet 1 med mera vid Brommaplan i stadsdelarna Riksby och Åkeslund). Brommaplans centrum är en knutpunkt för kollektivtrafik med tunnelbana och bussar. Syftet med planarbetet är att utreda möjligheten att överdäcka bussterminalen samt att utveckla och förnya stadsmiljön med fler butiker, upprustade torg och cirka 850 nya lägenheter nära buss och tunnelbana.

Översiktsplan

I gällande översiktsplan för Stockholm beskrivs fyra stadsutvecklingsstrategier, som är utgångspunkten för att nå en hållbar tillväxt. Det handlar bland annat om satsningar på strategiska områden i centrala Stockholm, utveckling av närförort samt satsningar

på tyngdpunkter och samband i ytterstaden i syfte att koppla samman staden på ett bättre sätt än idag.

I strategi 2, Satsa på attraktiva tyngdpunkter, redovisas ett antal områden utanför den centrala staden, varav Brommaplan är ett, vilka bedöms ha potential att utvecklas till täta och attraktiva stadsmiljöer.

Områdena har olika utgångslägen och förutsättningar men gemensamt är att samtliga utgör viktiga knutpunkter i kollektivtrafiken och har god tillgång till service. Programförslaget utgår huvudsakligen från de planeringsinriktningar som anges i strategi 2. Bland annat ska satsningen på tyngdpunkter samordnas med utveckling av infrastrukturen och skapa starka och levande kommunikationsstråk som stödjer kollektivtrafik, gående och cyklister.

Fler attraktiva bostäder, verksamheter och parker skapar tätare och mer mångsidiga stadsmiljöer. Verksamheter och service ska utvecklas utifrån de lokala förutsättningarna. Vidare bör utbudet av kultur, evenemang och upplevelser breddas och möjligheterna till idrott och rekreation förbättras, vilket skapar nya målpunkter och tyngdpunkternas attraktivitet ökar. Utvecklingen av tyngdpunkterna ska ske stegvis och utifrån ett helhetsperspektiv, vilket ställer krav på en god dialog med boende och verksamma.

För närvarande arbetar stadens förvaltningar med att uppdatera översiktsplanen. Samråd planeras under 2016.

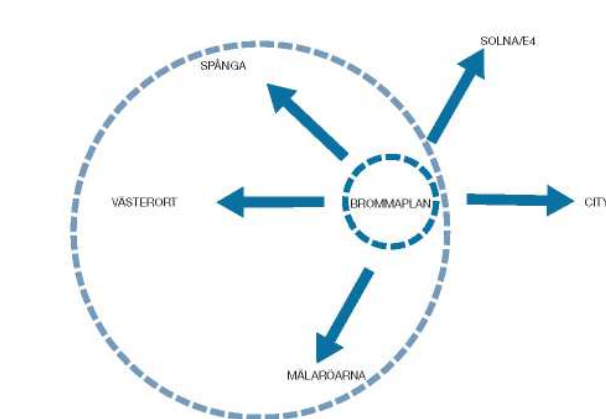
Centrala Bromma i regionen

Närheten till centrala Stockholm och till flera expansiva delar av stockholmsregionen så som Kista, Solna och Sundbyberg gör centrala Bromma till en eftertraktad miljö för boende och verksamheter. Detta skapar möjligheter att utveckla centrala Bromma till en attraktiv, mångsidig och hållbar stadsmiljö med Brommaplan som centrum för kommersiell och offentlig service samt nod för allmänna kommunikationer.

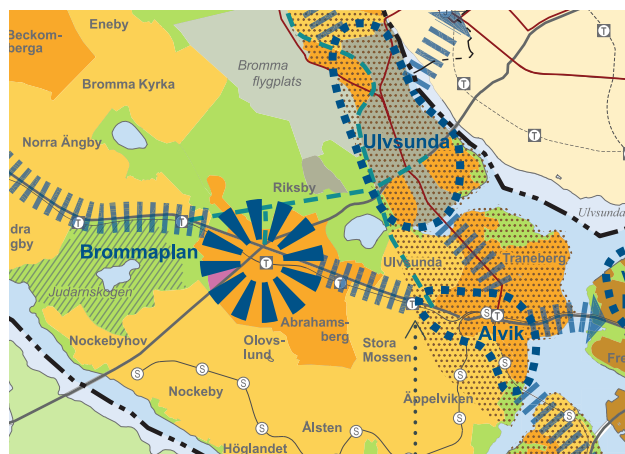
Tyngdpunkt Brommaplan

Brommaplans utveckling till tyngdpunkt i enlighet med översiktsplanens intentioner pågår. Detaljplanearbetet för överdäckning av bussterminalen, 850 lägenheter samt lokaler för handel och annan service kommer att innebära stora förändringar av stadsmiljön och förstärka Brommaplans centrum som nod i västerort. Projektet innebär även förbättrade omstigningsmöjligheter mellan buss och tunnelbana. Detta sammantaget kommer att göra kollektivtrafiken mer attraktiv.

Inom ramen för revideringen av Stockholms översiktsplan och det fortsatta arbetet med framkomlighetsstrategin ser staden över möjligheten att omvandla vissa av de större vägarna och stråken till mer stadsmässiga gator. Delar av Drottningholmsvägen sträcker sig genom programområdet och är ett exempel på ett stråk med förutsättningar att vidareutvecklas. Drottningholmsvägens möjligheter till utveckling studeras bland annat i pågående stadsutveckling



Brommaplans upptagningsområde som centrum och som knutpunkt för kollektivtrafiken och vägnätet.



Ur gällande översiktsplan för Stockholm. Utsnittet visar Brommaplan markerat som tyngdpunkt samt viktiga samband.

kring Alvik vilket ska samordnas med kommande planarbete inom programområdet i anslutning till vägen.

Stadens styrdokument

Stockholm ska utvecklas hållbart ur ekologiskt, ekonomiskt och socialt perspektiv. Målen och strategierna för denna utveckling anges i stadens styrdokument bland annat gällande översiktsplan. Nedan redogörs för ytterligare ett antal viktiga styrdokument som ligger till grund för planeringen av Stockholm.

Vision 2040

Stockholm växer snabbt. Stadens befolkningstillväxt har visat sig vara större och ökningstakten snabbare än vad tidigare prognoser visat. 2040 beräknas vi vara närmare 1,3 miljoner stockholmare. Det ställer stora krav på Stockholm att utvecklas i takt med tiden. Kommunfullmäktige har i oktober 2015 antagit en ny vision – Ett Stockholm för alla. Visionen är Stockholms stads nya målbild för en socialt, ekonomiskt, ekologiskt och demokratiskt hållbar utveckling under de närmaste decennierna. Visionen lyfter fram fyra teman, med beskrivningar av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040:

- Ett Stockholm som håller samman
- Ett klimatsmart Stockholm
- Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- Ett demokratiskt hållbart Stockholm

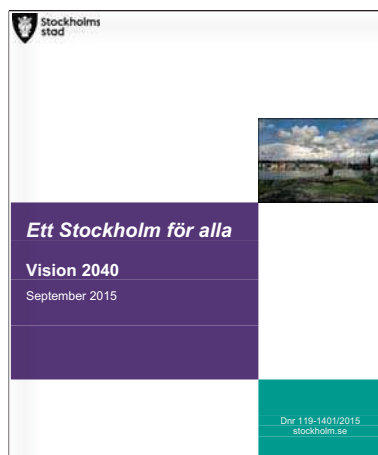
Framkomlighetsstrategin

Framkomlighetsstrategin beskriver hur ett förändrat synsätt på resande och trafik kan skapa plats för de nya stockholmarna i den växande staden. Strategin har fyra huvudinriktningar:

- Mer plats till bussar och cyklister. Fler reserverade körfält ska prioriteras framför parkeringsplatser längs gatan.
- Trafiken ska bli mer pålitlig: det ska bli lättare att räkna ut ungefär hur lång tid en resa tar, oavsett färdstätt.
- Gångtrafikanterna får bättre förutsättningar: det kan handla om bättre belysning, bättre städning och snöröjning.
- Minska de negativa effekterna som trafiken kan ha på storstadslivet: satsningar på nya vägar och ny kollektivtrafik som avleder trafik från innerstaden.

Stockholms miljöprogram

Stockholms miljöprogram för perioden 2012 - 2015 anger sex prioriterade områden i stadens miljöarbete: trafik, kemiska ämnen, energi, mark och vatten, avfall samt inomhusmiljö. Miljöprogrammets syfte är att styra och samordna stadens egen verksamhet i en miljöanpassad riktning. Arbetet pågår med att ta fram ett miljöprogram för åren 2016-2019.



PROGRAMFÖRSLAG

PROGRAMFÖRSLAG	9
Mål och strategier	11
Tre stadsutvecklingsområden	19
Ny stadsdel i norra Riksby	21
Förtätning av befintliga stadsdelar	30
Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum	35



Programområde, orienteringskarta

PROGRAMFÖRSLAG - Mål och strategier

Mål

Centrala Bromma och delar av Riksby ska utvecklas till en hållbar och levande stadsmiljö med utgångspunkt ur lokala värden och kvaliteter. Brommaplan blir ett centrum för kommersiell och offentlig service samt en nod för kollektivtrafik i västerort.

Strategier

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

- 1. Planera för en sammanhållen och tät stad**
- 2. Utgå från lokala kvaliteter**
- 3. Håll en god beredskap inför framtidens miljö- och klimatutmaningar**
- 4. Verka för attraktiva och inbjudande stadsmiljöer**
- 5. Skapa förutsättningar för variation och mångfald**



1. Planera för en sammanhållen och tät stad

Centrala Bromma ska utvecklas till en tillgänglig och sammanhållen stad utifrån Brommaplan som tyngdpunkt och centrum för hela västerort. En mer sammanhållen stad innebär bättre möjligheter för gående och cyklister att tryggt kunna röra sig mellan Brommas olika delar och omgivande stadsdelar. Ett tätare centrala Bromma skapar förutsättningar för ett mer varierat serviceutbud och därmed minskat behov av att använda bilen som transportmedel. Programområdet delas upp i tre stadsutvecklingsområden med olika förutsättningar och utvecklingsmöjligheter.

Tre stadsutvecklingsområden

1. Ny stadsdel i norra Riksby

Med utgångspunkt ur naturlandskapets kvaliteter, odlingstraditionen i koloniområdena och det befintliga nätet av gator och promenadvägar utvecklas en ny stadsbygd i norra Riksby. Här öppnas möjligheter att ge arkitekturen en framträdande roll för stadsdelens identitet och skapa en miljö som utgår från den täta stadens mångfald och tydligt definierade gaturum men med smalhusstadens respekt för naturlandskapets kvaliteter. En god bostadsmiljö och ett miljöanpassat byggande för att möta framtidens utmaningar är centrala frågor i den fortsatta planeringen.

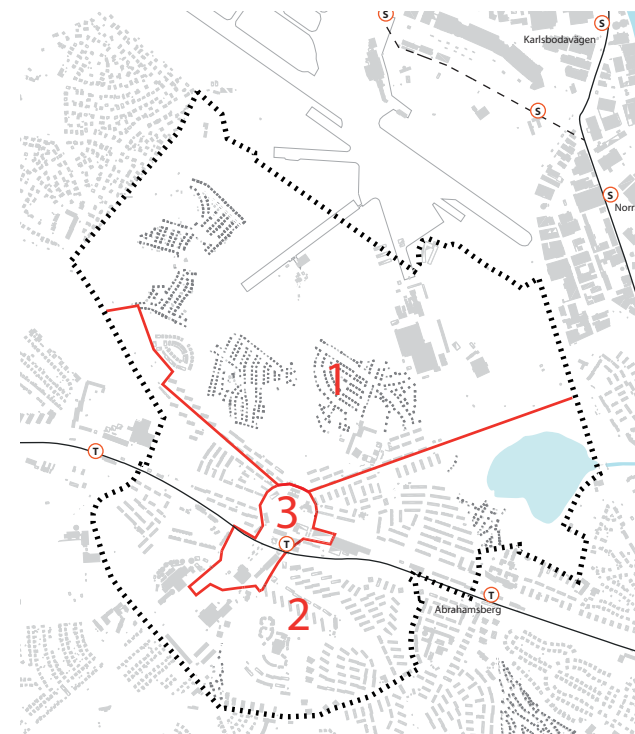
2. Förtätning i befintliga stadsdelar - Riksby, Åkeshov och Åkeslund

Det centrala läget i staden och närheten till allmänna kommunikationer innebär goda förutsättningar för att utveckla Riksby smalhusområde till en attraktiv del av centrala Bromma. Utvecklingen ska ske utifrån lokala kvaliteter och behov, där förbättrade samband med omkringliggande stadsdelar skapar möjligheter att utöka utbudet av närservice och där väl gestaltade park- och gårdsrum är viktiga utgångspunkter för den fortsatta planeringen.

Utvecklingen av Åkeshov och Åkeslund ska ske med utgångspunkt ur de lokala kvaliteterna där den kulturhistoriskt värdefulla smalhuskaraktären beaktas. Härigenom skapas en spännande kontrast mellan den småskaliga, naturnära boendemiljön i Åkeshov och Åkeslund och den framtida täta stadsmiljön kring Brommaplans centrum. I detta ingår även området där Åkeshovs reningsverk finns idag. Om det flyttas till Henriksdal finns möjligheter att skapa en stadsmiljö som anknyter till utvecklingen kring Brommaplans centrum.

3. Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Brommaplan utvecklas till en tyngdpunkt och centrum för hela Bromma. Nya bostäder, arbetsplatser och lokaler för handel samt upprustning av de offentliga rummen skapar förutsättningar för ett levande och mångsidigt stadsliv. Förbättrade omstigningsmöjligheter mellan tunnelbana och buss gör det mer attraktivt att resa kollektivt.



Överbrygga barriärer

De barriärer som utgörs av flera gator med stora trafikmängder och odefinierade stadsrum vid Brommaplan ska överbryggas så att en sammanhängande stadsstruktur skapas. Då kan fotgängare och cyklister på ett enklare och tryggare sätt röra sig mellan centrala Brommas olika delar.

Bromma flygplats innebär både en visuell och fysisk barriär och påverkar även ett stort område på grund av bullerutbredningen. Genom att planera för verksamheter, som inte är lika bullerkänsliga som bostäder, i kvarteren närmast flygplatsen kan barriäreffekten minskas. Verksamheterna kan även skapa en bullerskärm för bebyggelsen som följer söderut.

Utveckla stråk och kopplingar

Planeringen av centrala Bromma ska ske ur ett helhetsperspektiv och samordnas med utvecklingen lokalt i västerort och i regionen. Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen, Kvarnbacksvägen och Spångavägen utgör viktiga kopplingar till stora stadsutvecklingsprojekt i bland annat Alvik, Ulvsunda industriområde samt i Solna och Sundbyberg och ska därför utvecklas till tydliga stråk i en sammanhängande stadsväv. Utgångspunkten är att skapa en attraktiv, trygg och säkrare plats för samtliga trafikanter samt att arbeta för att förbättra framkomligheten enligt Framkomlighetsstrategin. Hur detta ska åstadkommas kommer att studeras i kommande planering.

Centrala Bromma kan i vissa delar upplevas som splittrat med otydliga samband mellan stadsdelarna. Genom att utveckla och knyta ihop gator, cykelstråk och gångvägar kan ett sammanhängande gatunät, främst för gående och cyklister, med tydliga stråk skapas. Det förbättrar orienterbarheten för alla trafikanter och underlättar för gående och cyklister att ta sig till service och kollektivtrafik vid Brommaplan.



2. Utgå från lokala kvaliteter

Centrala Brommas karaktär och unika kvaliteter – det karakteristiska mäljarlandskapet, de ekologiska sambanden, närheten till naturområden och de kulturhistoriska miljöerna – ska utgöra grund för den fortsatta stadsutvecklingen. Det skapar förståelse för de historiska och ekologiska sammanhangen och stärker den lokala identiteten.

Det karakteristiska mäljarlandskapet

Naturlandskapet med de skogsklädda höjderna och de öppna dalstråken har påverkat bebyggelseutvecklingen i centrala Bromma under århundraden. Mäljarlandskapet är en viktig del av karaktären och ska därför även fortsättningsvis vara utgångspunkt för planeringen.



Det karakteristiska landskapet i Riksby med skogsklädda höjder och öppna dalstråk.

Den nya bebyggelsen ska förläggas huvudsakligen till dalstråken så att höjdpartierna sparas och den karakteristiska topografin består. Genom att terränganpassa nya gator och bebyggelse och i möjligaste mån spara berghällar, block och värdefull vegetation mellan husen och på bostadsgårdar, skapas attraktiva stadsmiljöer som bidrar till centrala Brommas identitet.

De kulturhistoriska miljöerna som resurs

De många historiska spåren - från forntid till industrisamhällets teknikutveckling - är en del av centrala Brommas karaktär som utgör en resurs vid planeringen av nya stadsmiljöer och skapar förståelse för den historiska utvecklingen. De kulturhistoriska miljöerna kan stärkas till exempel genom att fornminnen så långt det är möjligt görs tillgängliga



Exempel på smalhus med tidstypiska byggnadsdetaljer.

och synliga i stadsrummet, smalhusens slanka volymer och karakteristiska byggnadsdetaljer värnas samt att den före detta start- och landningsbanan ger avtryck i den nya bebyggelsestrukturen.

De ekologiska sambanden

Närheten till naturområdena kring Judarn, Kyrksjön och Lillsjön innebär att delar av programområdet har stora ekologiska värden. Framst i norra Riksby finns viktiga spridningssamband och livsmiljöer för insekter och fåglar. De ekologiska sambanden ska värnas och så långt som möjligt förstärkas genom nyplantering av främst ek, gröna gaturum och bostadsgårdar.



Området har stora ekologiska värden och utgör viktiga spridningssamband och livsmiljöer för insekter och fåglar.

3. Håll en god beredskap inför framtidens miljö -och klimatutmaningar

Utformning av byggnader och de offentliga rummen i centrala Bromma ska göras med hänsyn till miljö, lokalklimat och energiförbrukning. Hållbara dagvattenlösningar ska tillföra stadsmiljön kvaliteter och bidra till den biologiska mångfalden. Hållbara och effektiva trafiksystem så som kollektivtrafik, cykel och gång ska prioriteras.

Miljö- och klimatanpassade bostäder och lokaler

Utformning och val av material för hus och anläggningar ska göras med hänsyn till miljö, klimat och energiförbrukning. Miljöanpassad teknik öppnar för nya möjligheter i utformningen av byggnader och offentliga miljöer genom att integrera till exempel solpaneler, planterbara tak och gröna fasader i gestaltningen.

Hållbar avfallshantering

Nya bostäder och lokaler ska planeras för kretsloppsbaseade system för omhändertagande av avfall enligt stadens riktlinjer.

Lokala dagvattenlösningar

Närheten till känsliga recipienter, som Kyrksjön, Judarn, Lillsjön och Mälaren, kommer att ställa höga krav på rening av dagvattnet. Dagvattensystemet ska fördröja och infiltrera så att föroreningsgraden minskas samt att ökande regnmängder i framtiden

kan omhändertas. Öppna dagvattenlösningar kan bidra till estetiska kvaliteter i stadsrummet och fungerar samtidigt som förstärkare av den biologiska mångfalden.

Hållbara och effektiva transportsätt

Goda kollektivtrafikförbindelser är en viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling och avgörande för att minska bilberoendet och därigenom avlasta gatorna runt Brommaplan. Framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik ska därför prioriteras. Utvecklingen av centrala Bromma ska gå hand i hand med en ökad kapacitet av kollektivtrafiken och förbättrad framkomlighet för gående och cyklister.

Det nya gatunätet i norra Riksby ska dimensioneras så att busstrafikens framkomlighet möjliggörs. Möjligheterna att anlägga sammanhängande kollektivkörfält i Kvarnbacksvägen ska studeras i det fortsatta arbetet.

Det ska vara lätt att välja cykeln som färdmedel. Brommaplan är en viktig knutpunkt i det lokala och regionala cykelnätet och korsas av flera regionala cykelstråk. Tydliga gång- och cykelvägar med god standard ska göra det lätt att ta sig till buss och tunnelbana vid Brommaplan och tvärbanans nya hållplats i Ulvsunda industriområde och att cykelpendla till och från centrala Stockholm, Kista, Solna, Sundbyberg och Ekerö. God tillgång till cykelparkering ska finnas, både på kvartersmark och på allmän mark.

4. Verka för attraktiva och inbjudande stadsmiljöer

Centrala Brommas nya och befintliga stadsmiljöer ska vara attraktiva och inbjudande. Ny arkitektur av hög kvalitet och konst i de offentliga rummen ska bidra till stadsdelarnas identitet. Parker och torg samt goda möjligheter till kulturliv, idrott och rekreation ska skapa nya målpunkter och mötesplatser.

Ny arkitektur av hög kvalitet

Höga krav ska ställas på den arkitektoniska kvaliteten vid utformningen av nya byggnader och miljöer, både vid större stadsutvecklingsprojekt och vid mindre kompletteringar i befintlig miljö. Genom tillägg av arkitektur som speglar sin samtid tillförs nya kvaliteter i stadsmiljön och nya lager läggs till Brommas bebyggelseutveckling.

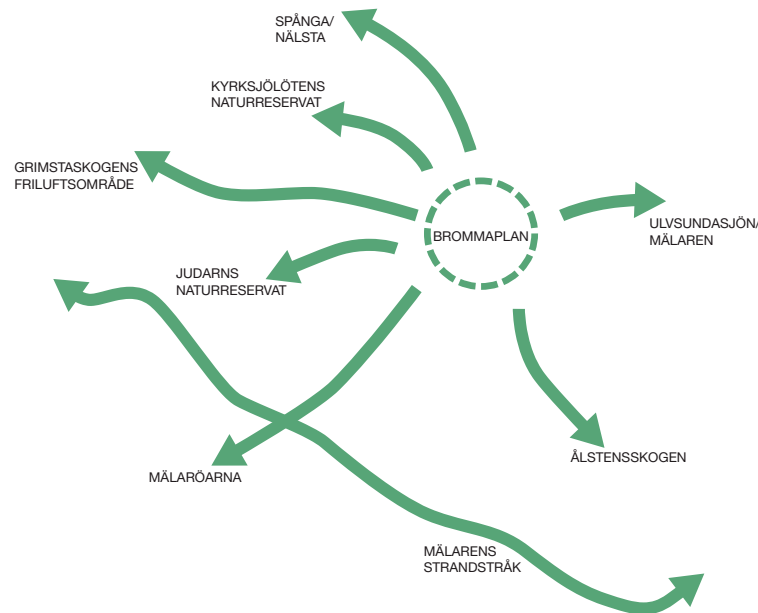
I norra Riksby ska arkitekturen ges en framträdande roll som bärare av stadsdelens identitet. Här ges möjlighet att skapa en unik miljö som utgår från den täta stadens mångfald och tydligt definierade gaturum men med smalhusstadens respekt för naturlandskapet.

Konst i de offentliga rummen

Konst i olika former - på allmänna gator, torg och parker, integrerat i bebyggelsen eller som en del av en lekplats - är ett viktigt gestaltungs-element av de offentliga rummen. Konsten berikar och bidrar till en stadsdels identitet och ska därför vara ett naturligt inslag i stadsrummet.

Attraktiva parker och grönområden

Brommaplans utveckling till tyngdpunkt innebär att behovet av nya parker kommer att öka, samtidigt som behovet av drift och underhåll på befintliga parker och grönområden kommer att bli större. Tillgången på grönområden i centrala Bromma är god medan det relativt sett råder brist på mer anlagda parker. I det fortsatta planeringsarbetet ska därför tillgången till parkmark säkerställas. Parkerna ska vara av varierande karaktär och storlek för att tillgodose olika behov - både större öppna ytor för olika aktiviteter och mindre parker för lugn och ro.



Från Brommaplan nås ett varierat utbud av naturområden med rekreativa kvaliteter.

Kultur, idrott och rekreation

I samband med utvecklingen av fastigheten Grammet i Brommaplans centrum, med bland annat överdäckningen av bussterminalen, tillskapas större lokaler för kulturskolan. Då en ny stadsdel i norra Riksby byggs ut finns möjligheter att förlägga nya lokaler och anläggningar hit för kultur, idrott och rekreation, till exempel idrottshall och olika utomhusaktiviteter, som kan skapa en spännande blandning av attraktiva målpunkter i centrala Bromma. Nya och befintliga parker kan utformas så att olika kulturevenemang med många besökare kan anordnas.

Levande gator och torg

Brommaplans funktion som knutpunkt och omstigningsplats mellan olika trafikslag kommer att bli än viktigare i framtiden i takt med den ökade befolkningstillväxten. De flöden av människor detta medför skapar förutsättningar för ett levande stadsliv och aktivitet på gator och torg. De offentliga rummen ska utformas med hög kvalitet med inbjudande vistelseytor.

Vid stråk och platsbildningar där ny bebyggelse planeras ska bottenvåningarna förberedas för att kunna inrymma verksamheter, till exempel genom högre våningshöjd. Entréer bör orienteras mot gatan och placeras tätt. Där förgårdsmark förekommer kan gemensamma uteplatser och planteringar anläggas. Det skapar liv och rörelse i gaturummet och skapar tillfällen till möten mellan boende och besökare.

God tillgång till service

Serviceutbudet är idag koncentrerat till Brommaplans centrum. I mindre centrala delar av programområdet finns befintliga lokalutrymmen med utvecklingsmöjligheter. Genom en tätare stad skapas bättre förutsättningar för att en småskalig närservice med bland annat livsmedelsbutiker på gång- och cykelavstånd kan utvecklas i stadsdelarna. Det minskar bilberoendet och skapar en levande stadsmiljö. Genom en medveten planering så att etableringen av service samordnas med en etappvis utbyggnad, kan centrala Bromma utvecklas till en attraktiv boendemiljö och ett komplement till Stockholms innerstad.

En ökad inflyttning till centrala Bromma kommer att ställa krav på fler grundskole- och förskoleplatser. Förskolor och skolor ska planeras i takt med nya bostäder för att ha en god beredskap inför framtida behov.

5. Skapa förutsättningar för variation och mångfald

Centrala Bromma ska vara en stad för alla. Med en blandning av bostäder och verksamheter skapas en trygg och levande stad.

Olika bostadstyper och upplåtelseformer

Olika bostadstyper och upplåtelseformer ska bidra till ett varierat utbud som kan attrahera olika målgrupper. Det bidrar till den sociala mångfalden och underlättar möjligheterna att bo kvar i sitt närområde även om familjesituationen förändras.

En blandning av bostäder och verksamheter

I centrala Bromma ska det finnas en blandning av bostäder och verksamheter. Det genererar liv och rörelse och skapar en trygg och levande stad. Det är värdefullt att lokaler i befintliga byggnader värnas och inte omvandlas till bostäder, förråd eller liknande. Kompletteringar med lokaler längs stråk och platsbildningar kan prövas för att skapa ett större utbud. Vid planeringen av norra Riksby ska en struktur eftersträvas som möjliggör flexibilitet och ändrad användning över tid.

Barn och ungdomsperspektivet

Barn- och ungdomsperspektivet i planeringen handlar om att utveckla stadsmiljön så att den på ett bättre sätt anpassas till barn och ungas behov. Barn och ungdomar rör sig i staden och ska kunna göra det på ett varierande och säkert sätt. I programarbetets inledande skede lades ett särskilt fokus på ungdomars

syn på centrala Bromma idag och i framtiden. Inför den fortsatta detaljplaneringen ska arbetet med barn- och ungdomsperspektivet fördjupas ytterligare, bland annat genom barnkonsekvensanalyser av olika delområden. Möjlighet att anlägga olika aktiviteter som riktar sig till barn och ungdomar ska undersökas, till exempel bollplaner, skatepark, dansbana med mera. I val och utformning av utemiljöer och aktiviteter ska ett genusperspektiv samt socioekonomisk och kulturell integration främjas.

God tillgänglighet

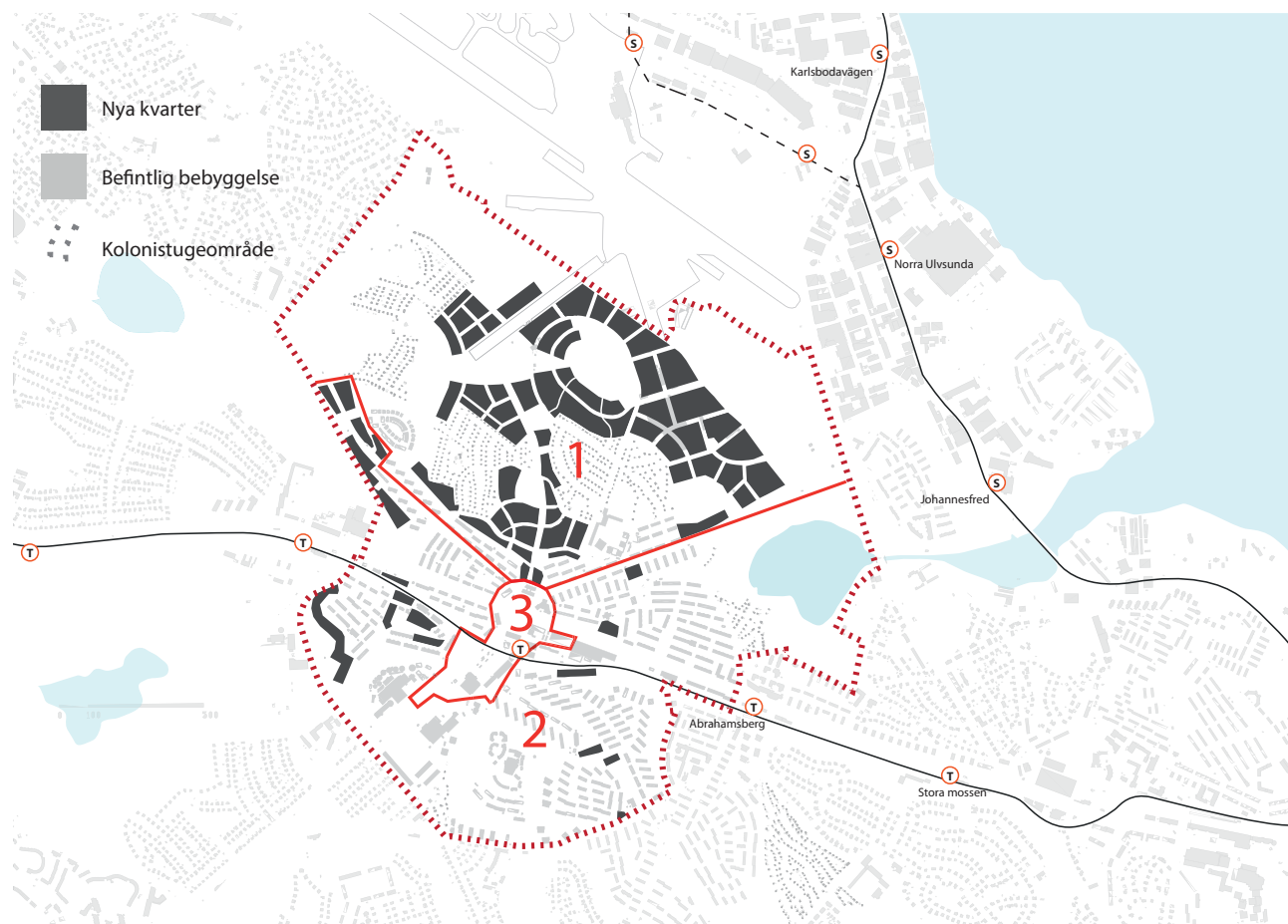
Centrala Bromma ska vara en attraktiv och tillgänglig stadsmiljö för alla. Stockholms stad har höga ambitioner att förbättra tillgängligheten för människor med olika former av funktionsnedsättning. Gator, torg, parker och byggnader ska utformas med mycket god tillgänglighet och i enlighet med stadens riktlinjer.

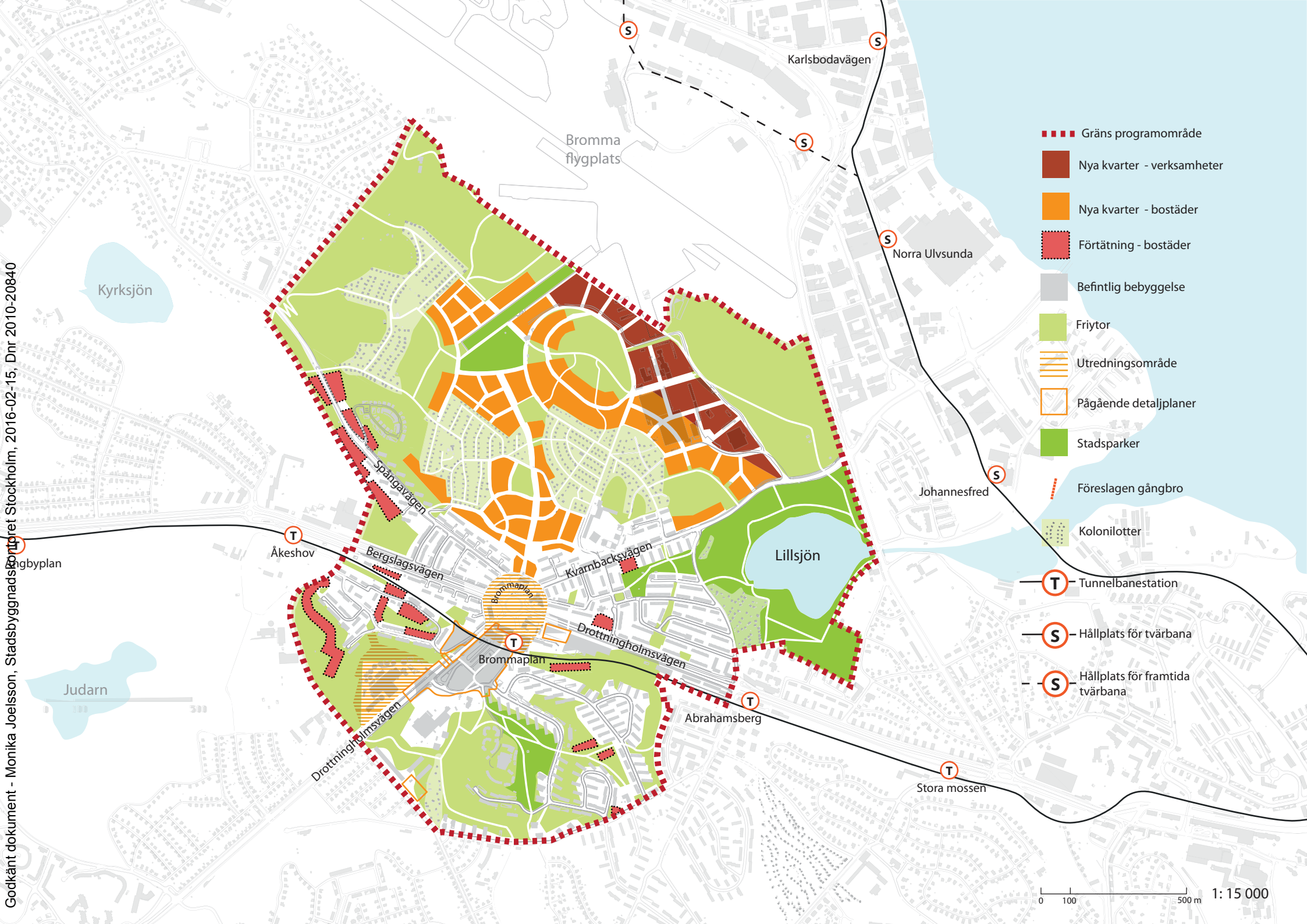
PROGRAMFÖRSLAG - Tre stadsutvecklingsområden

Programmet redovisar ett övergripande utvecklingsförslag för centrala Bromma - Riksby, Åkeshov och Åkeslund som kommer att studeras närmare i kommande detaljplanearbete.

Programförslaget har delats in i tre övergripande stadsutvecklingsområden som har olika förutsättningar och utvecklingsmöjligheter. För respektive område redovisas förslag till ny bebyggelse samt hur programmets strategier kan konkretiseras. Med riktlinjer för hur till exempel ny bebyggelse, gator, torg och parker bör utformas samt förslag till fortsatt utredningsbehov ger programmet underlag inför kommande planering på mer detaljerad nivå.

1. Ny stadsdel i norra Riksby
1. Förtätning i befintliga stadsdelar - Riksby, Åkeshov och Åkeslund
2. Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum





- Gräns programområde
- Nya kvarter - verksamheter
- Nya kvarter - bostäder
- Förtätning - bostäder
- Befintlig bebyggelse
- Friytör
- Utredningsområde
- Pågående detaljplaner
- Stadsparker
- Föreslagen gångbro
- Kolonilotter
- T Tunnelbanestation
- S Hållplats för tvärbana
- S Hållplats för framtida tvärbana

PROGRAMFÖRSLAG - Ny stadsdel i norra Riksby

Planstruktur

De ekologiska spridningsvägarna och det gröna stråk som löper från Kyrksjölöten i väster, genom Norra Riksby och vidare till Lillsjön har varit viktiga utgångspunkter för den planstruktur som illustreras i programförslaget. Genom att spara vissa skogsklädda höjdparter i Riksby och förbinda dessa med en centralt placerad stadspark och parkgator skapas ett nät av gröna promenader. Parkgatorna utgör länkar mellan parker och naturmark eller gröna stråk genom bebyggelsen. De bör utformas med en generös planteringszon som ger utrymme för till exempel sittplatser och offentlig konst. Hänsyn har tagits till de ekologiska spridningsvägarna genom släpp i bebyggelsen, till exempel vid Kvarnbacksvägen mot Lillsjön. Naturområdet i väster mot Bromma kyrka är ett viktigt ekologiskt samband och livsmiljö för bland annat groddjur och bevaras därför i sin helhet.

Den illustrerade gatustrukturen är uppbyggd av ett sammanhängande gatunät där topografen, befintliga vägar i koloniområdena, befintliga verksamheter och möjliga kopplingar till Kvarnbacksvägen och Spångavägen har varit styrande för de nya gatornas sträckning. Gatornas anpassning till terrängen ger ett slingrande gatunät och ett varierat gaturum. I det fortsatta arbetet behöver sträckning och utformningen anpassas så att tillgänglighetsfrågorna blir hanterade på ett bra sätt.

Vid befintliga verksamheter, bland annat Lintaverken och Plantagen, har gatunätet och kvartersindelningen i möjligaste mån anpassats till anläggningarnas utbredning. Detta möjliggör en successiv utbyggnad

av området och en flexibel användning av marken. Gatunätet har därför i dessa delar av området fått en striktare kvartersstruktur.

De nya gatorna ansluter till huvudstråken inom koloniområdena. Härigenom skapas ett integrerat nät av gång- och cykelvägar som knyter ihop den nya bebyggelsen med den befintliga strukturen.

Samband med omkringliggande stadsdelar

En tydlig koppling till Brommaplan är avgörande för det nya områdets integration i den omgivande stadsbygden samt för att underlätta för gående och cyklister att ta sig till service och kollektivtrafik. En parkgata föreslås bilda ett stråk från Brommaplan/Vadmalsvägen, genom den nya bebyggelsen med målpunkt i den föreslagna stadsparken och aktivitetsstråket.

Kvarnbacksvägen är ett viktigt samband mellan centrala Bromma och Ulvsunda och vidare mot Solna. Vägen utvecklas till en stadsgata med bebyggelse som definierar gaturummet tydligare. Möjligheten att förlägga lokaler i bottenvåningarna ska studeras liksom möjligheterna att införa sammanhängande busskörfält.

För att skapa bättre förbindelse mellan Riksby och Ulvsunda föreslås en gång- och cykelbro över Ulvsundavägen, mellan Kvarnberget och Ranhammarsvägen. Förutsättningarna för en bro i detta läge, bland annat vad gäller flygplatsens krav på hindersfrihet och nivåskillnader i terrängen, ska studeras närmare i det fortsatta planeringsarbetet.

Angöringspunkter, gator och stråk

I förslaget nås norra Riksby huvudsakligen via en ny gata från Kvarnbacksvägen i ungefär samma sträckning som Linta Gårdsväg. Gatan blir ett viktigt stråk och löper tvärs genom området med målpunkt i ett föreslaget aktivitetsstråk. I en framtid då hela området är utbyggt kan gatan eventuellt förlängas till Bällstavägen vilket skulle sprida angöringstrafiken och härigenom avlasta områdets in- och utfartstrafik från Kvarnbacksvägen samt utgöra en viktig gång- och cykelförbindelse. Detta förutsätter närmare utredningar bland annat på grund av flygplatsens verksamhet.

Även Riksbyvägen är en viktig angöringspunkt från Kvarnbacksvägen. Den är dock relativt smal med en brant stigning. En omdragning och breddning av gatan föreslås för att förbättra framkomligheten.

Möjliga framtida angöringspunkter finns via till exempel Salixvägen från Spångavägen. Eventuellt kan fler kopplingar mot Kvarnbacksvägen och Spångavägen bli aktuella. Förutsättningarna för och konsekvenserna av dessa angöringspunkter ska studeras mer ingående i kommande detaljplanearbete.

Nya gator och torg

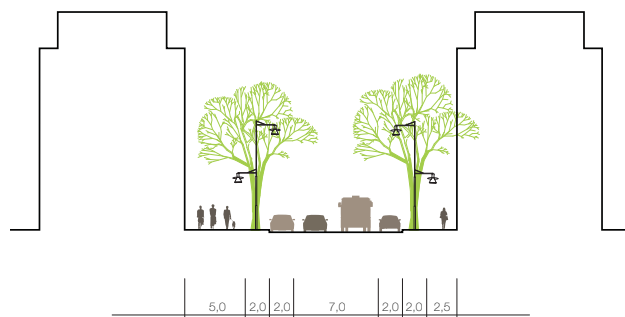
Norra Riksby ska präglas av ett gatunät som är lättorienterat med tydliga och definierade gaturum. De olika gatutyperna ges olika karaktär och utformning beroende på funktion. Nedan beskrivs några exempel på olika gatutyper. För samtliga gatutyper gäller att studera och ge utrymme för olika lösningar för lokalt omhändertagande av dagvatten.

Huvudgator

Huvudgatorna utgör gatunätets ryggrad och ska bidra till tydligheten i stadsrummet. Gatutypen ges en offentlig karaktär med alléplanteringar och högre byggnader med fasaden i liv med gångbanan. Utrymmet för gående och cyklister prioriteras. Körbanan dimensioneras för busstrafik med kantstensparkering för besökare.

Lokalgator

Lokalgatorna utgör det finmaskiga nätet och ges en mer intim karaktär genom ett smalare gaturum och med lägre bebyggelse. Gatuträd kan förekomma och gaturummet görs grönt med planteringar på förgårdsmark och inblickar på bostadsgårdarna. Stor omsorg ska läggas vid utformningen av förgårdsmarken som utgör mötet mellan den offentliga den och privata zonen. Här kan uteplatser eller gemensamma planteringar anläggas som skapar variation i gaturummet och tillfällen till möten mellan grannar och besökare. Cyklister och bilar delar på utrymmet men där det kan förekomma mer intensiv cykeltrafik anordnas separat cykelfält. I vissa delar kan gatan dimensioneras för kantstensparkering för besökare.



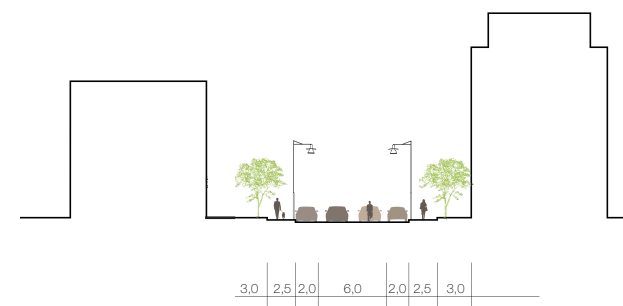
Huvudgata, exempel



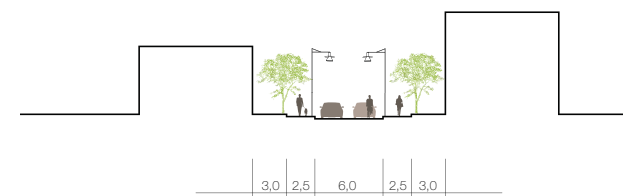
Parkgata, exempel

Parkgator

En del av huvudgatorna och lokalgatorna kan utformas som parkgator. De utgör länkar mellan parker och naturmark eller gröna stråk genom bebyggelsen. Parkgatan föreslås utformas med en generös planteringszon med utrymme för små lekplatser, sittplatser, offentlig konst och olika lösningar för omhändertagande av dagvatten.



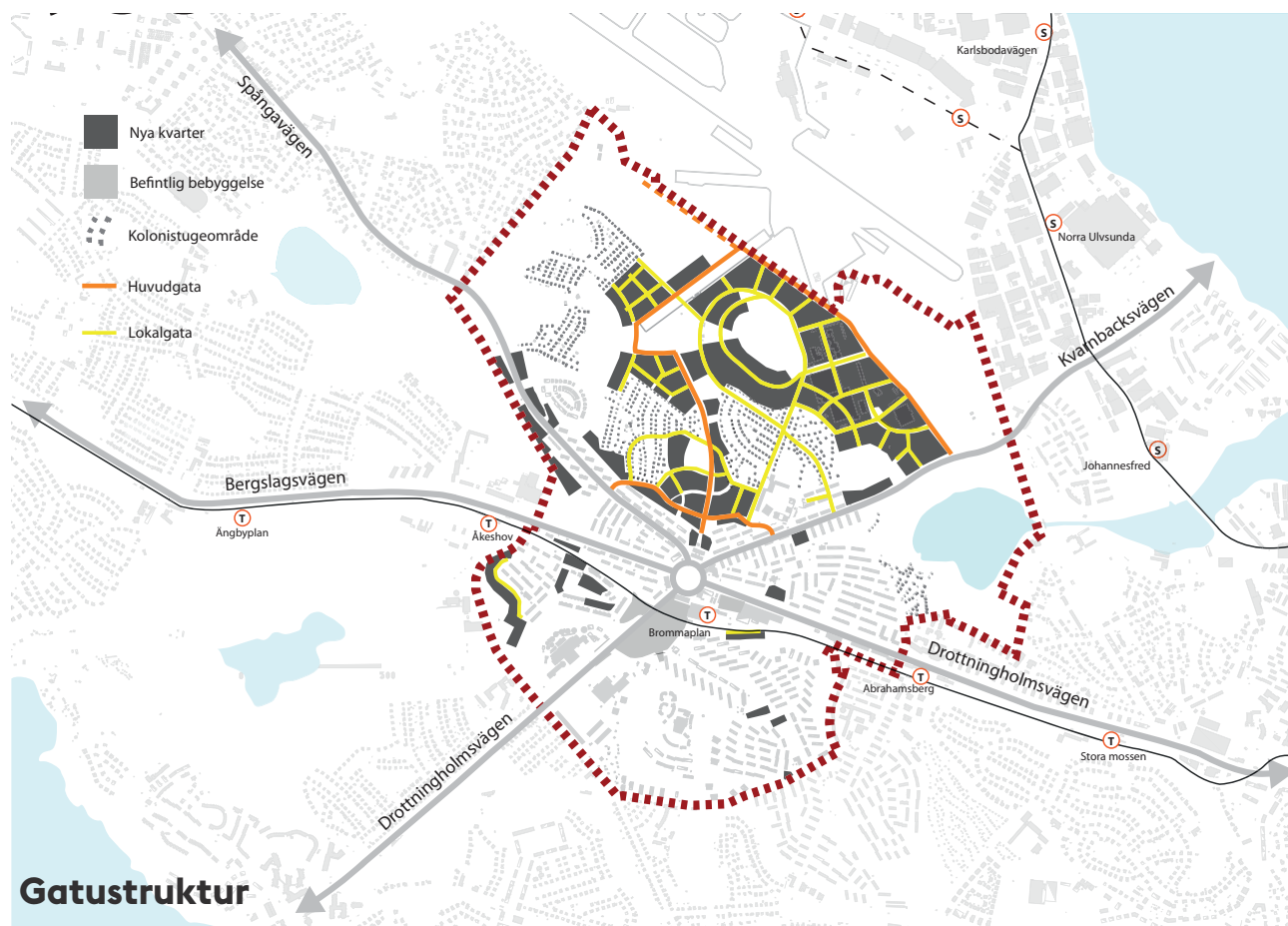
Lokalgata, exempel 1



Lokalgata, exempel 2

Torg och platser

Vid stråk och i strategiska lägen, till exempel i gatukorsningar eller vid målpunkter samt i soliga lägen, anläggs torg och platser. Det ger intressanta sekvenser i stadsrummet, skapar variation och lokala mötesplatser. Proportioner och möblering av torgrummen ska utgå från den mänskliga skalan. Ett gott lokalklimat och goda ljusförhållanden ska vara utgångspunkter vid planeringen. Där så bedöms lämpligt ska verksamhetslokaler inrymmas i bottenvåningarna i omgivande byggnader.



Parkering

Cykelparkering ska anordnas på kvartersmark besöksparkering för cykel och på allmän mark.

Bilparkering för boende ska lösas på kvartersmark och i garage i så stor utsträckning som möjligt. Viss besöksparkering föreslås ske på gatumark. Större ytor för markparkering ska undvikas. På grund av närheten till allmänna kommunikationer bedöms lägre parkeringstal kunna prövas. Parkeringstalet kan anpassas efter den specifika situationen i varje projekt i enlighet med stadens riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal.

Park och natur

Gröna promenader

Landskapet i Riksby med dess topografi och naturvärden erbjuder spännande och variationsrika miljöer för rekreation och utvistelse. Tillgängligheten till de sparade höjdpartierna kan förbättras genom nya gångvägar så att ett sammanhängande nät av gröna promenader skapas.

Stadsparker

En ny stadspark föreslås centralt i Riksby. Här ska finnas möjlighet till picknick, solbad, spontan lek och idrott eller till olika evenemang som till exempel utomhusteater och konserter. En del av parken utgörs av den gamla start- och landningsbanan som kan omvandlas till ett aktivitetsstråk med olika anläggningar för till exempel skate, bollspel, boule och parcour. Parkgatan via Riksby klack ska utgöra en attraktiv och lättorienterad väg till parken.



Lillsjöparken föreslås att utvecklas till stadspark med nya attraktioner till exempel lekredskap, grillplatser och förbättrade vistelseytor. Åtgärder för att minska bullret från trafiken på Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen ska studeras.

Stadsparkerna och aktivitetsstråket skulle fylla ett behov av mer anlagda parker i Bromma och utgöra en viktig målpunkt och mötesplats för invånarna i Riksby och omkringliggande stadsdelar.

Övriga parker

I kvartersnära lägen bör ett antal mindre parker planeras. Parkerna kan utformas på olika sätt och erbjuda lugn och ro eller bostadsnära lek. De ska fungera som gröna oaser i en tät stadsmiljö och kan ges olika karaktär. Placering och utformning av parkerna ska utredas i det fortsatta planeringsarbetet.

Idrott och aktiviteter

I takt med befolkningstillväxten ökar även behovet av idrottsanläggningar kring tyngdpunkten Brommaplan. Enligt idrottsförvaltningen behövs bland annat ytterligare konstgräsplaner, simhall och friidrottsanläggning för att behålla dagens utbud i Bromma och västerort. Inom programområdet finns möjlighet att tillgodose delar av stadsdelens behov av idrottsanläggningar som är ett viktigt tillskott och bidrar till att skapa målpunkter i den nya stadsdelen. Det finns bland annat möjlighet att inrymma idrottsfunktioner i norra delen av Riksby där bebyggelse med verksamheter föreslås. Möjligheten att anlägga en idrottshall i nära anslutning till det föreslagna aktivitetsstråket ska undersökas. Inom

aktivitetsstråket finns också möjlighet att inrymma mindre ytor för till exempel spontanidrott. Detta behöver utredas närmare i samarbete med bland annat idrottsförvaltningen.

Programförslaget innebär att golfbanan och rugbyplanen i norra delen av Riksby ersätts med bebyggelse. Golfbanan är mycket ytkrävande och någon alternativ placering inom området är inte möjlig. En ny placering av rugbyplanen i västerort eller inom programområdet bör undersökas.

Service

Kommersiell och offentlig service

Tillgång till offentlig och kommersiell service är en förutsättning för ett levande och hållbart stadsliv och det är av stor vikt att etableringen av närservice sker i takt med den etappvisa utbyggnaden. Det huvudsakliga serviceutbudet i form av vårdcentral, tandvård och större livsmedelsbutiker kommer även i framtiden att finnas inom och i anslutning till Brommaplans centrum. Förutsättningarna för att etablera mindre lokaler för kommersiell service vid stråk och platsbildningar ska studeras i kommande detaljplanearbete. I kommande planering ska eventuella behov och lokaliseringar av till exempel vård- och omsorgsboende samt boende för andra målgrupper utredas vidare.

Skolor och förskolor

Enligt stadens gällande budget ska planeras för 50 grundskoleplatser per 100 lägenheter. Då norra Riksby är helt utbyggt kan det finnas behov av upp till två grundskolor (F-9). Mark för detta ska reserveras i ett tidigt skede, lämpligast i anslutning till den föreslagna

stadsparken och aktivitetsstråket samt i närheten av allmänna kommunikationer. En grundskola bör inrymmas i den eller de detaljplaneetapper som påbörjas först.

Behovet av förskoleplatser uppgår till 25 platser per 100 lägenheter. Förskolorna ska integreras i bostadsbebyggelsen och etableringarna ska ske i takt med områdets etappvisa utbyggnad. Programförslagets inriktning med totalt ca 3000-4000 bostäder innebär att det behövs ca 40-50 avdelningar inom programområdet. Placeringen av förskolorna och storlek på respektive enhet avgörs av möjligheterna att anordna tillräckligt stora gårdsytor samt tillgång till park eller naturområden.

Ny bebyggelse, bostäder

Den nya bebyggelsen ska präglas av variation och mångfald inom ramen för en gestaltad helhet. Utgångspunkt ska vara områdets karaktär och kvaliteter samtidigt som arkitekturen ska spegla sin samtid och bidra med en ny årsring till Brommas bebyggelseutveckling. Arkitekturen ska hålla en genomgående hög kvalitet.

Riksby klack

Norra Riksby ska erbjuda olika boendeformer. Flerbostadshusen dominerar men radhus och kedjehus kan integreras i delar av kvarteren.

Området är relativt kuperat med en brant sluttning mot söder och den befintliga bebyggelsen. Terrängen består av block och är därför till viss del svårtillgänglig. Vegetationen utgörs huvudsakligen av tall- och granskog med inslag av lövträd.

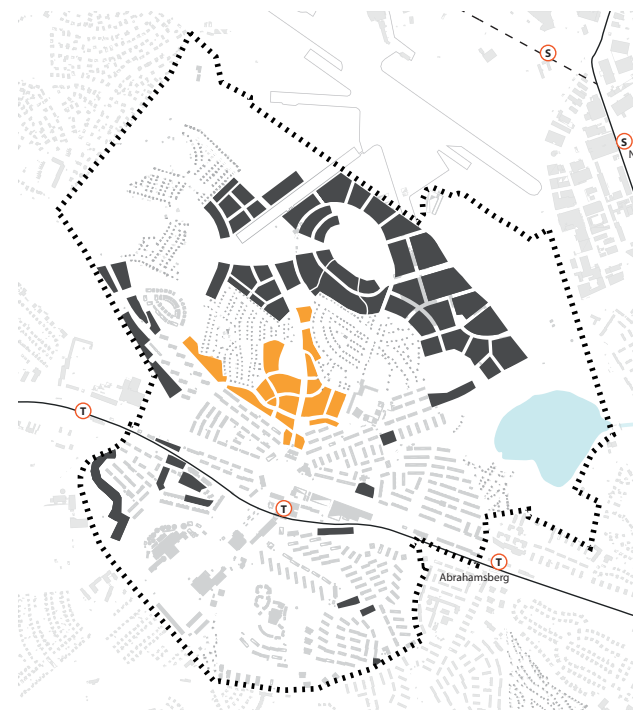
På Riksby klack föreslås relativt tät bostadsbebyggelse i en halvöppen kvartersstruktur som tar hänsyn till det kuperade naturlandskapet och möjliggör inblickar i gröna bostadsgårdar. Områdets koppling och annonsering mot Brommaplan är viktig och ett tydligt och lätt orienterbart rörelseträk föreslås därför från Vadmalsvägen och vidare mot programområdets norra delar. I området finns fornlämningar som behöver utredas närmare i kommande planarbete, vilket kan påverka möjligheten för bebyggelse inom vissa delar. Vid lågpunkter i området behöver konsekvenser på grund av instängda områden och avrinningsvägar beaktas för att underlätta planering av dagvattenhantering i senare skede.

Närheten till Brommaplan motiverar en hög exploatering med hushöjder upp till sex våningar längs lokalgatorna och sju till åtta våningar utmed det centrala stråket. Dessa kan bidra till att annonsera den nya stadsdelen i Riksby. Hur nivåskillnaden mot Vadmalsvägen kan hanteras ska särskilt studeras inför det fortsatta planeringsarbetet.

Vid Brommaplan finns idag en bensinstation vilket ska beaktas i den fortsatta planeringen med avseende på risk och andra miljöfaktorer. Bakom bensinstationen intill Vadmalsvägen finns idag en allmän parkeringsplats, en tillfällig fjärrvärmeanläggning samt en angoringsgata till en anläggning i berget. Platsen är strategiskt viktig i stadsrummet och utgör länk mellan den nya bebyggelsen på höjden norr om platsen och Brommaplan. De nya byggnaderna ska gestaltas så att de annonserar den nya bebyggelsen i Riksby, till exempel genom en högre höjd. Möjligheterna att integrera en allmän hissförbindelse i den nya bebyggelsen ska undersökas.

Igällande översiktsplan är Huvudstaleden (från Pampas under Huvudsta med en förlängning via Ulvsunda industriområde till Brommaplan) utpekad som ett möjligt trafikobjekt för framtida utbyggnad. Delar av sträckningen passerar genom programområdet. Dess aktualitet och eventuella anslutning vid Brommaplan måste utredas inför kommande detaljplanearbete då platsen har strategisk betydelse för utveckling av ny bebyggelse.

Förtätning med flerbostadshus föreslås mellan den befintliga bebyggelsen och Glia koloniområde. Hushöjderna kan utföras i tre till fem våningar.



Vy från 3D-modell, Riksby klack.

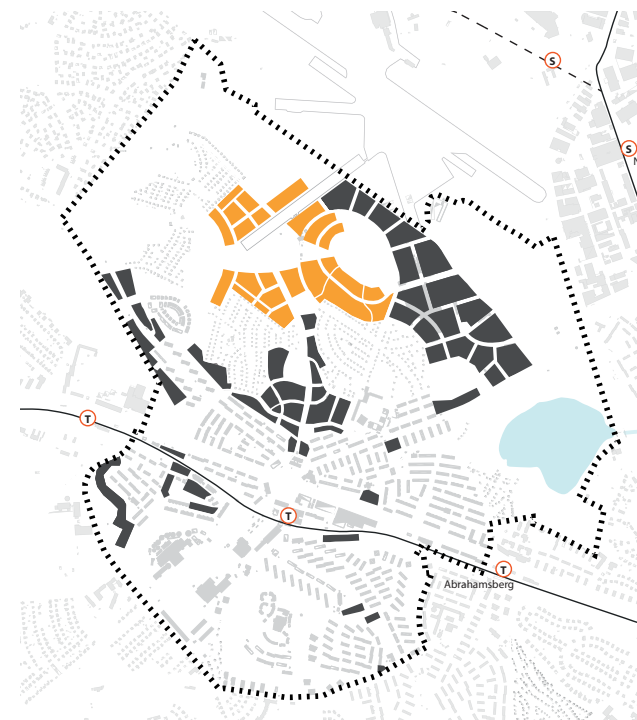
Del av Riksby friområde

Den norra delen av Riksby friområde utgörs bland annat av en öppen gräsbevuxen yta omgärdad av mer kuperad terräng och koloniområden. I anslutning till den före detta start- och landningsbanan föreslås en stadspark. Ny bostadsbebyggelse, organiserad i halvöppna kvarter i fyra till fem våningar, föreslås söder och nordväst om parken. I området finns fornlämningar som behöver utredas närmare i kommande planarbete, vilket kan påverka möjligheten för bebyggelse inom vissa delar.

I området där delar av Norra Riksby skogsklädda höjder finns är terrängen kuperad med klippblock och hållar. Vegetationen utgörs av blandskog med inslag av ekar. I slutningarna mot söder och nordväst föreslås bostadsbebyggelse i en öppen struktur, varsamt inplacerad i terrängen. Marken längs Sommarvägens förlängning och Linta Gårdsväg lämpar sig för flerbostadshus i fyra till fem våningar medan radhus kan prövas på de högre partierna.

En ny stadspark och aktivitetstråk skulle bli ett viktigt tillskott av aktiviteter och rekreation för boende i Riksby och omkringliggande stadsdelar. Möjligheten att utnyttja delar av området som golfbana kommer dock att försvinna på grund av föreslagen bebyggelse. Stadsparken, aktivitetsstråket och koloniområdena är viktiga utgångspunkter när bebyggelsen och kvartersstrukturen planeras och gestaltas.

Delar av norra Riksby friområde angränsar till De Geermoräner som har förklarats som riksintresse och är en del av området identitet. Kommande planarbete behöver ta hänsyn till detta samt att utvecklingen kan bidra till att dessa synliggörs.



Vy från 3D-modell, del av Riksby friområde.



Linta Gårdsväg/Kvarnbacksvägen

Området utgörs av en skogsklädd höjd med huvudsakligen gran och tall och inslag av ekar. Väster om höjden öppnar sig ett dalstråk som domineras av befintliga verksamheter; Lintaverkens storskaliga anläggning och Plantagens butiksbyggnad.

Ett område med verksamheter föreslås i de bullerutsatta delarna närmast flygplatsen, sydväst om Linta Gårdsväg. Ett utbud av olika verksamheter ska eftersträvas som kan bidra till en varierad och levande stadsmiljö - kontor, lätt industri, handel samt anläggningar för idrott och kultur. För att skapa attraktiva målpunkter och nya mötesplatser i området, både för nya invånare i Bromma och för besökare från andra delar av staden, föreslås att anläggningar för idrott och publika aktiviteter förläggs i anslutning till aktivitetsstråket.

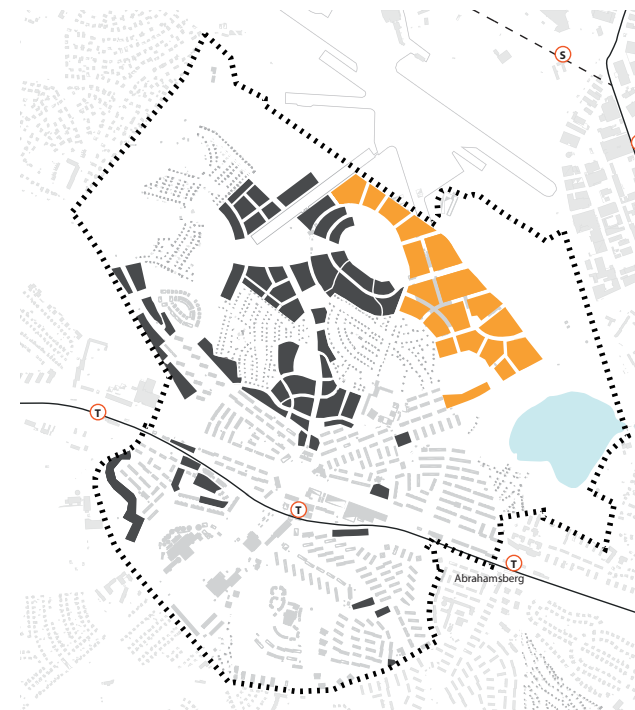
Verksamheterna ska fungera som avskärmning av markbullret från flygplatsen. Byggnadernas höjd kan variera men högre bebyggelse ska eftersträvas mot Linta Gårdsväg för att bland annat få en effektivare bulleravskärmning.

De föreslagna kvarteren mot koloniområdet kan med fördel planeras för bostadsbebyggelse då de ligger utanför flygbullrets influensområde (se sidan 44).

Kvarnbacksvägen föreslås få en karaktär av en stadsgata med bostadsbebyggelse på vägens norra sida mellan Hemslöjdsvägen och Linta Gårdsväg. Bebyggelsen ska anpassas till den kuperade

terrängen och ges en halvöppen kvartersstruktur för att möjliggöra genomblickar till den bakomliggande naturmarken.

Det öppna landskapsrummet tillåter en större skala närmast Kvarnbacksvägen, med en byggnadshöjd om sex till åtta våningar, medan övrig bebyggelse föreslås bli lägre. Vid korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg kan högre bebyggelse prövas för att markera platsens betydelse i stadsrummet. Hur korsningen ska utformas trafiktekniskt behöver studeras noggrannare i det fortsatta arbetet.



Vy från 3D-modell, Linta Gårdsvägen/Kvarnbacksvägen..



Befintliga verksamhetslokaler i området skulle kunna omvandlas till bostadsändamål. Kommande detaljplanearbete bör utreda möjligheter till såväl omvandling som nybyggnation.

Med anledning av nuvarande kapacitetsbrist för grundskoleplatser bör möjligheten att inrymma en skola i området studeras i kommande detaljplanearbete.

Fjärrvärmeledning och pumpstation

Fortum Värme planerar byggnation av en fjärrvärmeledning utmed Bromma flygplats och längs Linta Gårdsväg enligt programförslagets sträckning. I området kring korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg finns behov av en pumpstation som försörjer en ny ledning samt en sammankoppling av befintliga ledningar längs Kvarnbacksvägen. Behov för genomförande och placering av ledning och pumpstation hanteras i kommande detaljplanearbete och samordnas med Fortum. Pumpstationen bör integreras som en del av kommande stadsutveckling i området. En placering närmare rekreationsområdet kring Lillsjön kan prövas om pumpstationen utformas så att den tillför ytterligare ett värde i området, exempelvis genom vistelseytor i form av sittgradänger.