

PROGRAMFÖRSLAG - Förtätning av befintliga stadsdelar

Riksby

Samband med omkringliggande stadsdelar

Riksby smalhusområde är uppdelat av gator som vid vissa tidpunkter är starkt trafikerade, Kvarnbacksvägen och korsningen Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen. Det är därför viktigt att integrera området med Brommaplans centrum och norra Riksby och skapa trygga och säkra passager.

Topografin ger förutsättningar för att skapa gång- och cykelförbindelser mellan Vadmalsvägen och Klädesvägen över Drottningholmsvägen. Det skulle möjliggöra trygga och säkra gång- och cykelförbindelser för Riksbyborna och för de skolelever som dagligen rör sig mellan Brommaplans tunnelbanestation och Engelska skolan. Detta hanteras i pågående detaljplanearbete för kvarteret Grammet.

Sambandet mellan Kyrksjölöten och delarna norr om Spångavägen kan förstärkas genom nya gångvägar. Ett tydligare och tryggare stråk mellan Spångavägen och korsningen Åkeshovsbadet/Nya Elementarskolan genom Kyrkskogen bör skapas.

Park och natur

Sambandet mellan parken norr om Synålsvägen och Lillsjön kan förstärkas genom att förbättra gångförbindelsen över Hemslöjdsvägen och göra den tryggare, säkrare och mer attraktiv.

De välplanerade bostadsgårdarna och förgårdsmarken är viktiga kvaliteter och utgör en del av stadsdelens karaktär och ska därför värnas.

Torg och platsbildningar

Torget vid korsningen Riksbyvägen/Galonvägen värnas. Möjligheterna att utveckla platsen ska undersökas i det kommande planeringsarbetet.

Service, förskola

Behovet av förskoleplatser uppgår till 25 platser per 100 lägenheter. Förskolorna ska integreras i bostadsbebyggelsen. Placering av förskolorna och storlek på respektive enhet avgörs av möjligheterna att anordna tillräckligt stora gårdsytor samt tillgång till park eller naturområden.

Det kan även vara aktuellt med ombyggnation av någon av de befintliga förskolorna i området.

Vy över delar av Riksby smalhusområde.



Riksby smalhusområde

Planstrukturen är relativt tät och sammanhållen vilket begränsar möjligheterna till mer omfattande förtätningar med ny bebyggelse. Ett antal platser har identifierats där ny bostadsbebyggelse bedöms kunna prövas.

Spångavägen

Terrängen längs Spångavägen är kuperad med stora stenblock som påminner om inlandsisens avsmältning. Vegetationen utgörs av blandskog med inslag av ekar. Den glesa bebyggelsen och gaturummets utformning ger Spångavägen karaktär av landsväg i vissa avsnitt. För att tydliggöra vägens betydelse som ett viktigt samband mellan Brommaplan och Spånga föreslås därför att Spångavägen får mer karaktär av stadsgata med ett tätare gaturum genom bebyggelse på båda sidor om vägen.



Bostadsbebyggelse föreslås även i kraftledningsgatan sydväst om Spångavägen. Här kan nya bostäder bidra till ökad trygghet för motionärer i Kyrksjölötens motionsspår och för gående längs Spångavägen. Området ingår i Kyrksjölötens naturreservat men eftersom marken idag utgörs av kraftledningsgata bedöms ny bebyggelse endast ha en marginell påverkan på naturvärdena. Närheten till naturreservatet ställer höga krav på bebyggelsens anpassning till naturlandskapet vad gäller placering och volymer samt att angöringen kan lösas på ett sätt så att intrång i naturlandskapet minimeras. Detta prövas i kommande detaljplanearbete.

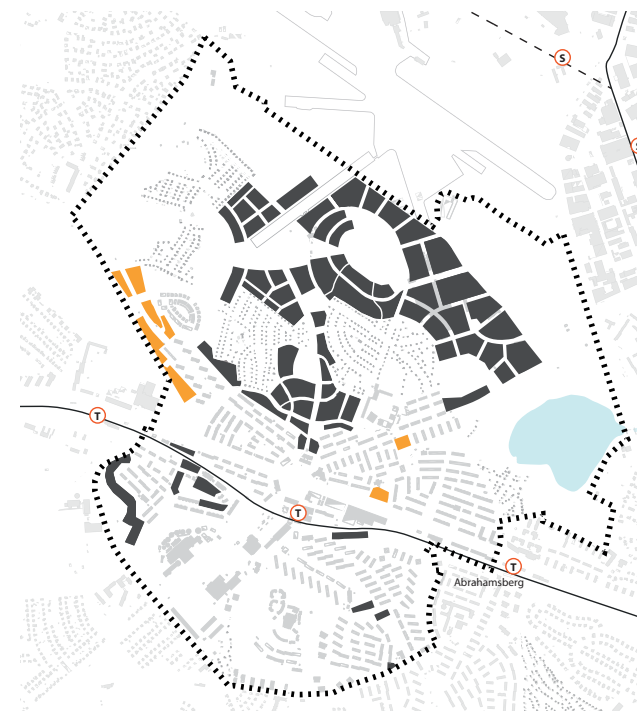
Hörnet Drottningholmsvägen/ Riksbyvägen

Marken anges som park i gällande stadsplan och har karaktären av naturmark med delvis berg i dagen. Platsen är utsatt för trafikbuller från Drottningholmsvägen. Här föreslås bostadsbebyggelse längs Riksbyvägen. På platsen finns fornlämningar i form av stensättning och runristningar. I fortsatt planering måste hänsyn tas till dessa.

Vid Kvarnbacksvägen

Platsen utgörs av kvartersmark med användning allmänt ändamål och parkmark enligt gällande stadsplan. Markens kuperad med blandvegetation och delvis berg i dagen. Här finns en tennisbana och en pulkabacke. Ny bebyggelse föreslås mot

Vy från 3D-modell, Spångavägen.



Kvarnbacksvägen vilket bidrar till ett tätare gaturum och avskärmning av trafikbuller in i parken. Hänsyn ska tas till pulkabacken och tennisbanan. Eventuellt kan nytt läge för tennisbanan i den anslutande parken undersökas. Verksamhetslokaler bör inrymmas i bottenvåningen mot gatan förutsatt att angöringen kan lösas.

Åkeshov och Åkeslund

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

Samband med omkringliggande stadsdelar

Tunnelbanan och korsningen Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen utgör kraftiga barriärer norrut.

Den bro för gående och cyklister över Drottningholmsvägen söderut som föreslås inom ramen för detaljplaneringen av kvarteret Grammet kommer att få stor betydelse för tillgängligheten till Brommaplans centrum, Tunnländsparken och Judarns naturreservat.

För att förbättra framkomligheten har en utbyggnad med en ny sidoplattform, för den södra sidan av Brommaplans tunnelbanestation, studerats av landstingets trafikförvaltning. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en ny sidoplattform är ett bra sätt att förbättra kapaciteten för tunnelbanestationen.

Tillgängligheten till Brommaplans centrum och vidare till Riksby för boende i Åkeslund skulle kunna förbättras genom att möjliggöra för en ny entré vid tunnelbanestationens östra ände.

Parker och natur

De lokala gröna stråken är viktiga delar i den övergripande sammanhängande gröna strukturen för rekreation, gröna promenader samt som ekologisk spridningsväg. Genom att värna De Geormoränerna väster om Kristofferskolan, Tunnländsparken samt delar av höjden nordost om Åkeshovsvägen skapas ett sammanhängande grönt stråk mellan Judarskogen och Olovslundsparken.

Då Brommaplans centrum utvecklas till en tyngdpunkt kommer Tunnländsparken få en viktig funktion som rekreationsyta i området. Genom tydligare entréer och fler attraktioner kan Tunnländsparken utvecklas till en viktig mötesplats i centrala Bromma.

Mindre parker saknas i både Åkeslund och Åkeshov och möjligheterna att anlägga sådana ska undersökas i samband med planeringen av ny bebyggelse. I Åkeslund kan en lämplig plats vara i anslutning till de föreslagna bostäderna väster om Stopvägen. Den skulle kunna fungera som ett komplement till Tunnländsparken.

I Åkeshov ska möjligheterna undersökas att anlägga en mindre park i samband med planläggningen av ny bostadsbebyggelse, till exempel vid korsningen Knypplerskevägen/Bårdvägen.

Torg och platsbildningar

För att skapa fler mötesplatser och målpunkter i området bör möjligheten att utveckla torg eller platsbildningar ihop med mindre parker studeras i kommande planering.

Service, förskola

Behovet av förskoleplatser uppgår till 25 platser per 100 lägenheter. Förskolorna ska integreras i bostadsbebyggelsen. Placering av förskolorna och storlek på respektive enhet avgörs av möjligheterna att anordna tillräckligt stora gårdsytor samt tillgång till park eller naturområden. Det kan även vara aktuellt med ombyggnation av någon av de befintliga förskolorna i området.

Åkeslund

Det strikta stadsplanemönstret, ett fastighetsbestånd uppdelat på många små fastighetsägare och den förtätning som skett i Åkeslund sedan 1980-talet innebär relativt begränsade möjligheter att uppföra ny bebyggelse i stadsdelen. Åkeslund har även stora kulturhistoriska värden vilket innebär att hänsyn behöver tas till de kulturhistoriska värdena i fortsatt planering. Till helhetsbilden av planeringsförutsättningarna i Åkeslund hör också den omfattande omvandlingen som planeras i Brommaplans centrum vilket innebär en förändring av stadsbilden. Ett antal platser föreslås utredas vidare för möjlig bostadsbebyggelse och eventuellt behov av förskola.

Söder om tunnelbanan

Området är delvis bullerstört av tunnelbanan och relativt otillgängligt på grund av den kuperade terrängen och tät vegetation. Området anges som park i gällande



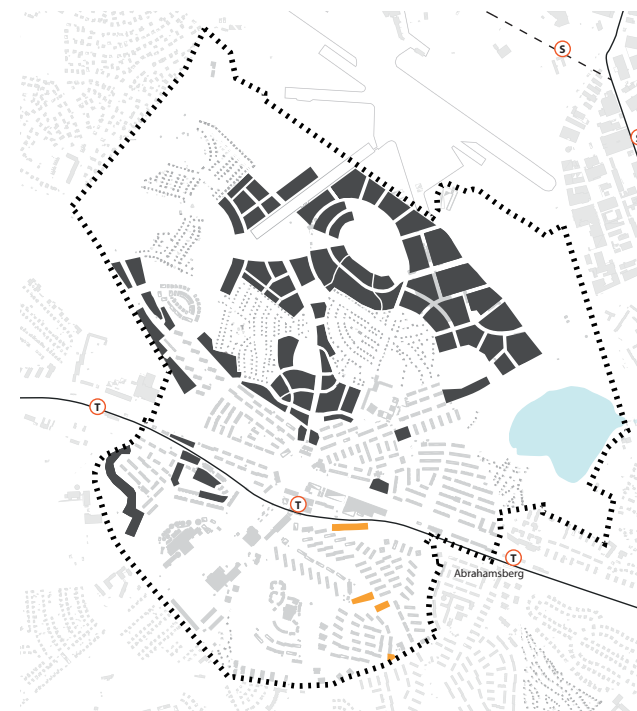
stadsplan. Det centrala läget nära Brommaplans och Abrahamsbergs tunnelbanestationer motiverar en förtätning med ny bebyggelse under förutsättning att buller och tillgänglighet kan lösas.

Tunnlandsvägen/Stopvägen

Marken anges som park i gällande stadsplan och utgörs av naturmark med blandad vegetation. Terrängen är delvis igenväxt med sly och därför bitvis otillgänglig men har naturvärden som kan utvecklas. Genom att anlägga ett tydligare stråk där den befintliga gångvägen ligger kan orienterbarheten förbättras och ett mer sammankopplat gatunät skapas. Längs stråket föreslås ny bebyggelse som ytterligare kan förstärka stråket. Vid en eventuell förtätning ska byggnadernas placering och angöringen till de nya bostäderna utformas så att intrånget i grönområdet minimeras och att den allmänna tillgängligheten till omkringliggande grönområden tydliggörs.

Stopvägen/Gustav III:s väg

Här finns möjligheter att komplettera befintlig bebyggelse med till exempel ett punkthus. Förutsättningar behöver utredas närmare i kommande planering.



Vy från 3D-modell, Tunnlandsvägen/Stopvägen.

Åkeshov

Stadsdelen Åkeshov har endast genomgått små förändringar genom åren, huvudsakligen på grund av de restriktioner som kraftledningen och Åkeshovs reningsverk inneburit. En eventuell flytt av reningsverket kommer på sikt innebära relativt stora förändringar i Åkeshov då mark frigörs. Ett antal platser föreslås utredas vidare för möjlig bostadsbebyggelse och eventuellt behov av förskola.

Knypplerskevägen

En flytt av reningsverket ger möjligheter att uppföra bostäder längs Knypplerskevägen söder om tunnelbanan. Området omfattas även av risker på grund av transporter med farligt gods på Drottningholmsvägen samt buller från biltrafiken och tunnelbanan.

Snörmakarvägen och Knypplerskevägen

I och med att kraftledningen rivs skapas möjligheter att förtäta med bostäder inom och i anslutning till befintlig kraftledningsgata. Marken är röjd från vegetation och är delvis kuperad med berg i dagen. Ny bostadsbebyggelse föreslås längs Snörmakarvägen och Knypplerskevägen. Byggnaderna bedöms kunna inordnas i den befintliga bebyggelsestrukturen förutsatt att hänsyn tas till den omgivande terrängen, rekreativstråk och ekar. Möjligheten att anlägga en gångväg tvärs genom kvarteret i anslutning till den nya bebyggelsen ska undersökas. Det skulle förbättra sambanden i det lokala gatunätet.

Bårdgränds förlängning

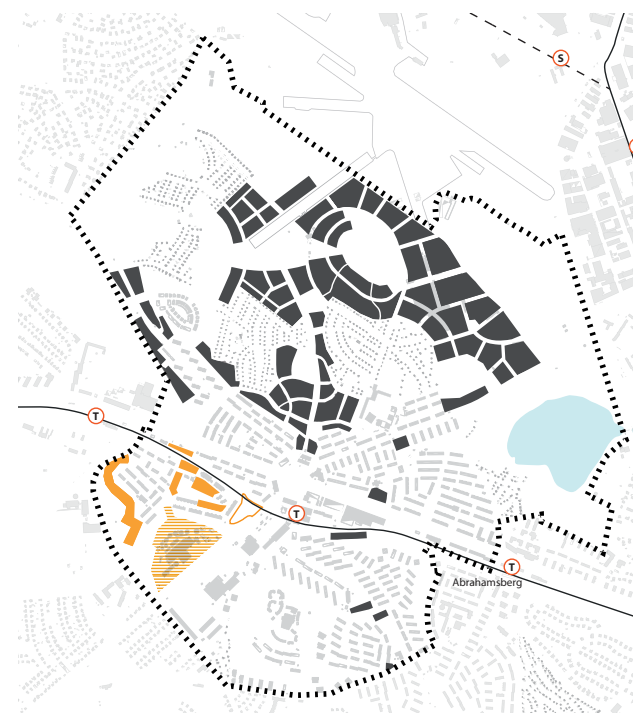
Marken sluttar mot väster och utgörs av blockig terräng, bevuxen med barrträd och enstaka lövträd. I brynzonen mot Åkeshovsvägen finns ett flertal ekar som utgör ett värdefullt inslag i stadslandskapet och fungerar som viktig ekologisk spridningsväg. Bostäder föreslås väster om kvarteren Knypplerskan och Bården med angöring från Åkeshovsvägen och i Bårdgränds förlängning. Här är det viktigt att byggnaderna placeras i terrängen med stor hänsyn till befintliga ekar och rekreativstråk.

Norr om tunnelbanan

Här finns möjligheter att komplettera befintlig bebyggelse. Förutsättningar och eventuella riskavstånd med närheten till tunnelbanan behöver utredas närmare i kommande planering.

Reningsverket, utredningsområde

Utvecklingsmöjligheterna i Åkeshov är till stor del beroende av reningsverkets framtid eftersom verksamheten kräver ett skyddsavstånd till bostäder på grund av lukt. Stockholm Vatten arbetar med att avveckla verksamheten och istället rena avloppsvattnet i Henriksdals reningsverk. Det skulle innebära att marken kan tas i anspråk för bostadsanvändning och Drottningholmsvägen kan utvecklas till en stadsgata. Möjlig bebyggelseutveckling inom utredningsområdet är inte inräknat i det uppskattade antalet bostäder inom programområdet. Risker från transporter av farligt gods på Drottningholmsvägen och trafikbuller ska uppmärksammas i det fortsatta planeringsarbetet.



Vy från 3D-modell, förtätning Åkeshov.



PROGRAMFÖRSLAG - 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.

Attraktiva stadsrum

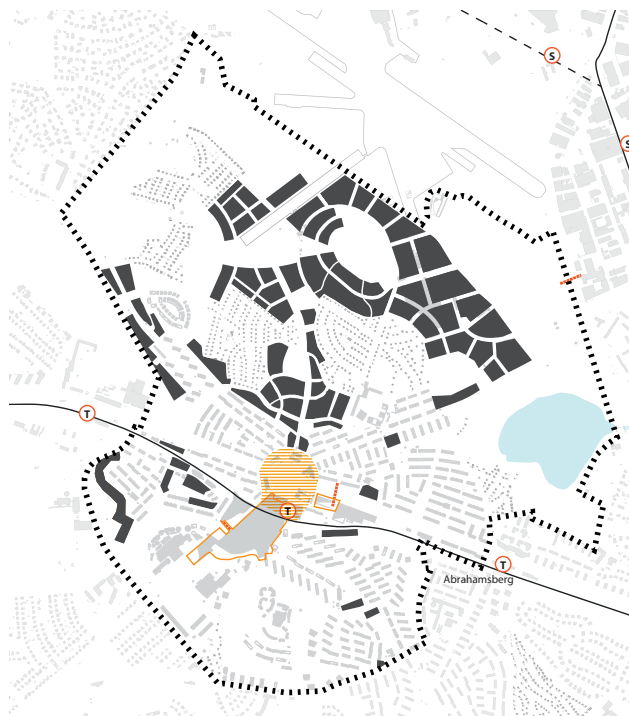
Brommaplan och omgivande gator domineras idag av biltrafik vilket gör att platsen kan upplevas otrygg och mindre attraktiv för gående och cyklister. Det storskaliga stadsrummet med otydliga stråk för fotgängare förstärker den negativa upplevelsen. Genom att skapa tydligare gångstråk och vistelsezoner kan ett attraktivt och inbjudande stadsrum åstadkommas. Genom upprustning och medveten gestaltning kan platsen bli en attraktiv och populär stadsmiljö.

Trafiklösningar i samklang med framkomlighetsstrategin

I enlighet med Stockholm stads framkomlighetsstrategi ska resurseffektiva transportsätt prioriteras, det vill säga gång, cykel och kollektivtrafik.

Ett stort antal gående och cyklister passerar Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen vid Brommaplan, däribland många barn och ungdomar som promenerar mellan Brommaplans tunnelbanestation och Engelska skolan i Riksby. För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten föreslås en gång- och cykelbro

över Drottningholmsvägen. Passagen skulle även underlätta för boende i Riksby att ta sig till och från dels tunnelbanan, dels centrumanläggningen vid Brommaplan. Ytterligare passager kring Brommaplan för gång- och cykeltrafikanter ska ses över i kommande detaljplanering liksom utformningen av trafikplatsen.



Utredningsområde Brommaplans trafikplats

Som ett led i att skapa förutsättningar för en fortsatt utveckling av Brommaplan till en tyngdpunkt med utökad service och en större blandning av bostäder och arbetsplatser, ser stadsbyggnadskontoret positivt på en utveckling av befintliga fastigheter runt Brommaplans trafikplats. Trafikplatsen med omgivande fastigheter pekas ut som utredningsområde och bör studeras som en helhet. Möjliga samband och anslutningar till Riksby klack och torget inom planarbetet för kvarteret Grammet bör studeras.

Bebyggelse runt Brommaplans trafikplats

Fastigheterna är idag bebyggda med smalhus i tre våningar med verksamhetslokaler i bottenvåningarna ut mot Brommaplans trafikplats. Byggnaderna som är från 1940-talet är grönklassade av stadsmuseet, vilket innebär att de är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det kulturhistoriska värdet i miljön närmast trafikplatsen huvudsakligen utgörs av områdets karakteristiska stjärnstruktur snarare än av de enskilda byggnaderna, samtidigt som det stora stadsrummet som omger cirkulationsplatsen skulle kunna tåla en högre bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret anser därför att en utveckling av fastigheterna genom till exempel på- eller ombyggnad kan vara motiverad. En kulturmiljöutredning med fokus på trafikplatsen Brommaplan och dess rumsliga kvaliteter kommer ge underlag och riktlinjer till kommande detaljplanering samt eventuella möjligheter att utveckla fastigheterna.

Fastigheterna är utsatta för höga bullernivåer och risker på grund av transporter av farligt gods vilket ska beaktas i det fortsatta planeringsarbetet.

Norrom Brommaplans trafikplats finns en bensinstation i ett läge som är mycket strategiskt i stadsrummet – mitt i den viktiga kopplingen mellan Brommaplan och den nya bebyggelsen i Riksby. Stadsbyggnadskontoret ställer sig därför positivt till att fastigheten ges en annan användning och en högre exploatering. Det skulle innebära stora förbättringar ur stadsbilds- och miljösynpunkt. Samtidigt är det viktigt ur ett infrastrukturperspektiv att drivmedelsförsörjningen tryggas. Kontoret föreslår därför att en alternativ placering av bensinstationen utreds inom ramen för den fortsatta planeringen. Behov och lämpliga placeringar av drivmedelsstationer behöver studeras i ett större sammanhang för hela västerort.

Centrumanläggning vid torget

På torget vid Brommaplans tunnelbanestation finns en mindre centrumanläggning i tre våningar med butikslokaler i bottenvåningen och lokaler för olika serviceinrättningar så som vårdcentral, bibliotek och polis på övriga plan. En utveckling av fastigheten genom till exempel påbyggnad med fler verksamhetslokaler eller bostäder skulle vara positivt för Brommaplans utveckling och för stadsmiljön. Alternativt kan byggnaden ersättas med en ny byggnad som bättre motsvarar dagens krav på funktion och gestaltning.

Gamla posthuset

Det före detta posthuset är grönklassat och ska bevaras men fastigheten i övrigt kan utvecklas med kompletteringsbebyggelse alternativt omvandlas till publika ytor så som torg, uteserveringar, mindre park med mera. Hänsyn ska tas till byggnadens kulturhistoriska värden.

Detaljplan för kvarteret Grammet 1 med mera vid Brommaplan

I området kring Brommaplans bussterminal pågår ett planarbete med syfte att utreda möjligheten att överdäcka bussterminalen för att skapa en mer attraktiv och trygg bytespunkt för resenärerna. I planen ingår också att utveckla och förnya stadsmiljön med fler butiker, upprustade torg och cirka 850 nya lägenheter nära buss och tunnelbana. 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.

Utgångspunkten för den nya bebyggelsen är en ny inbyggd bussterminal, som läggs parallellt med Drottningholmsvägen. Innanför bussterminalen byggs en mindre galleria med butiker och serveringar. Busspassagerarna kan gå inomhus genom gallerian till tunnelbanan. Ovanpå bussterminal och galleria föreslås en övre nivå med bostadsbebyggelse i sju till tio våningar i kvartersform med gröna gårdar och trädplanterade gator. I källar- och mellanvåningar finns garage för handel, infartsparkering och boende.

Vid torget föreslås ett kontorshus, som framförallt är tänkt att innehålla olika vårdverksamheter. Kontorsbyggnaden blir ett väl synligt landmärke i elva våningar, men är lägre än det befintliga höghuset som är sexton våningar.

I Linneduken 4, där det idag är infartsparkering, föreslås bostäder i nio våningar och en lågdel med lokaler mot Klädesvägen.



Vy från 3D-modell, kvarteret Grammet.

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

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

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

Dagens Bromma i korthet

Programområdet omfattar stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund. Statistiken är hämtad från www.statistikomstockholm.se och är baserad på data från december 2014.

Antal invånare: ca 8100

Andel 0-5 år: ca 5,5%

Andel 6-19 år: ca 7,8%

Andel 20-64 år: ca 72%

Andel över 65 år: ca 14,4%

Antal bostäder: ca 5000

Varav hyresrätter: ca 29%

Varav bostadsrätter: ca 69%

Varav småhus: ca 0,9%

Avstånd till Stockholm C: ca 7 km

Restid med tunnelbana: ca 20 min

Restid med buss: ca 45-55 min

Befolkning och boende

Programområdet har idag cirka 8100 invånare. Utmärkande är den låga andelen barn och unga i åldrarna 6 – 19 år som endast utgör 8% av befolkningen, jämfört med 13% i hela Stockholms stad och 16% i Bromma stadsdelsområde. Andelen små barn i åldrarna 0 – 5 år och gruppen 65 år och äldre överensstämmer i stort med övriga Bromma och Stockholm.

Ålderssammansättningen kan delvis förklaras med att nära hela bostadsbeståndet utgörs av lägenheter om 3 rum och kök eller mindre. Ungefär hälften av bostäderna är lägenheter med 2 rum och kök, jämfört med 30% för hela Stockholms stad.

Andelen lägenheter som upplåts med hyresrätt är lägre än för Stockholm som helhet. I området utgörs ungefär 29% av lägenhetsbeståndet av hyresrätter och resten är bostadsrätter. I Stockholm som helhet är fördelningen hyresrätter/bostadsrätter 44%/56% (uppgifter från 2014).

Verksamheter och service

Den kommersiella servicen inom programområdet är koncentrerad till området närmast Brommaplan. Här finns bland annat två större livsmedelsbutiker, systembolag, apotek, banker, bensinstation samt ett antal mindre butiker och restauranger. Inom övriga delar av programområdet är utbudet av kommersiell service bristfälligt med undantag för ett bageri i Åkeslund samt en servicebutik, en större anläggning

för försäljning av trädgårdsprodukter och ett byggvaruhus i Riksby.

Även den allmänna servicen ligger i anslutning till Brommaplan. Här finns vårdcentral, folk tandvården, närpolis, bibliotek och Kulturskolan. Inom programområdet finns ett fåtal förskolor (ca 12 avdelningar totalt) som försörjer befintlig befolkning. Dock finns det inte någon större kapacitet utöver det. Två kommunala skolor i årskurserna 0 till 9 finns i programområdets närhet – Nya Elementarskolan och Abrahamsbergsskolan samt Olovslundsskolan för årskurserna 0 till 6. Enligt utbildningsförvaltningen saknas kapacitet för fler elever på befintliga skolor för större delen av Bromma. Det innebär att nybyggnation genererar ett behov av grundskoleplatser som behöver säkras i kommande planarbete. Inom programområdet finns även två friskolor – Engelska skolan i Riksby för årskurserna 4 till 9 och Kristofferskolan för barn och ungdomar i årskurserna 0 till och med gymnasiet.

Områdesanalys

För att kartlägga planeringsförutsättningarna har en områdesanalys tagits fram där programområdet analyseras och värderas utifrån historik, ekologi, stadslandskapet, offentliga rum och stråk samt trafik och kommunikationer. I det här avsnittet beskrivs de viktigaste aspekterna och frågeställningarna som behandlas i områdesanalysen - bland annat naturlandskapet, grönstruktur, växt- och djurliv, historiska spår och bebyggelseutveckling. För att ta del av underlaget som helhet hänvisas till områdesanalysen.

Naturlandskap

Landskapet i Bromma är en del av Mälardalens sprickdalslandskap med ett mosaikartat mönster av skogsklädda bergspartier, öppna dalstråk och sjöar. Karaktäristiskt för hela programområdet är den blockiga terrängen, de så kallade De Geermoränerna uppkallade efter geologen Gerhard de Geer. Moränerna skapades då inlandsisen drog sig tillbaka och avtecknar sig i landskapet som ibland flera hundra meter långa höjdryggar. Detta har skapat ett varierat och kontrastrikt naturlandskap som utgjort förutsättningarna för Brommas bebyggelseutveckling.

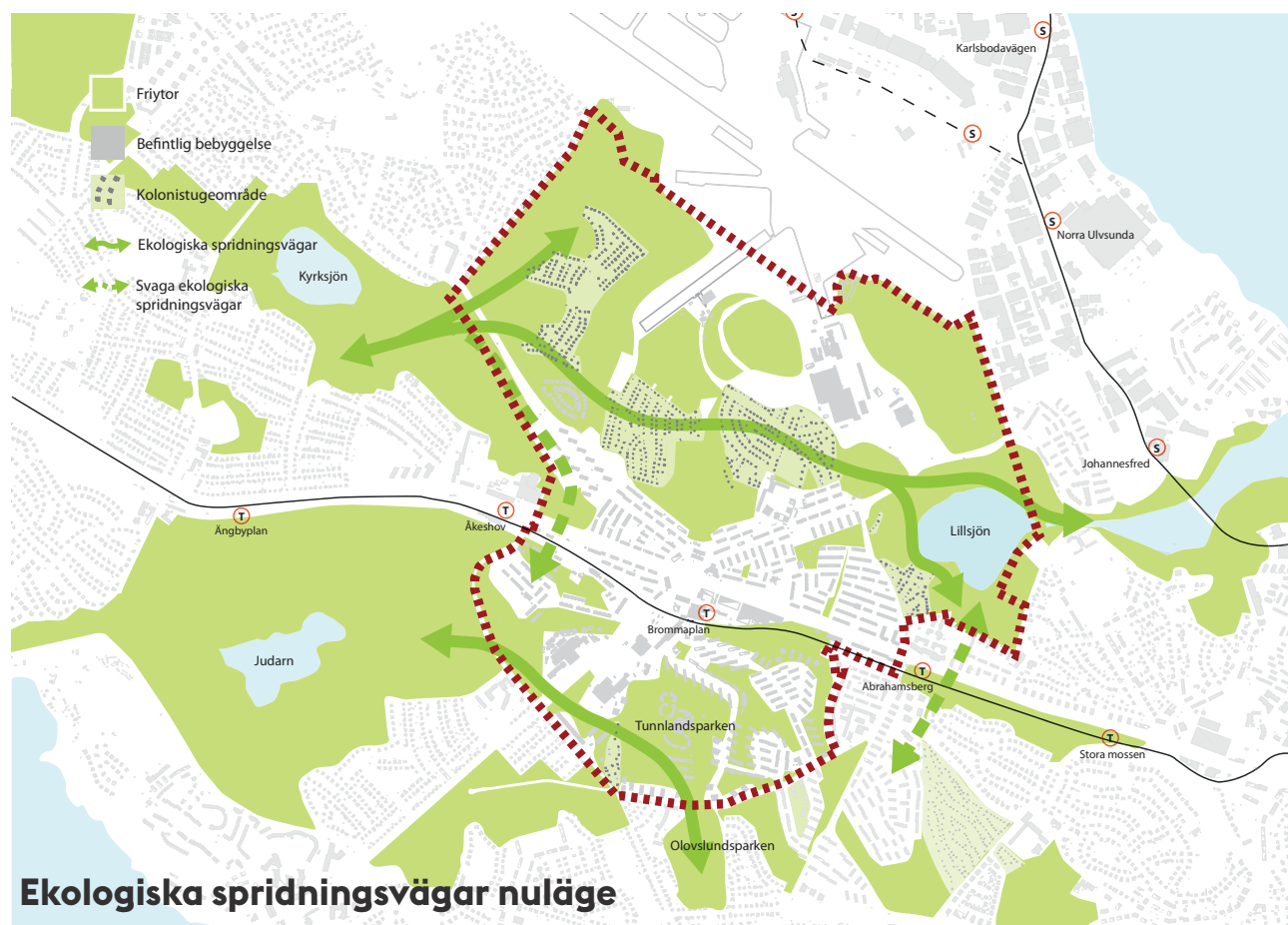
Vegetationen utgörs huvudsakligen av tall och gran på höjdpartierna och med inslag av ekbackar i moränslänterna. På de öppna ytorna som tidigare användes som betesmark, främst i Riksby, har lövträd planterats i samband med att områdena bebyggdes.

Grönstruktur

Ett grönt stråk löper genom programområdet - från Beckomberga i väster till Lillsjön i öster, via koloniområdena i Riksby och vidare mot Ulvsunda och Traneberg. I programområdets södra del sträcker sig ett sammanhängande promenadstråk

från Judarskogen, genom Tunnländsparken och Olovslundsparken.

Koloniområdena utgör viktiga samband i grönstrukturen och bidrar till variation i programområdets gröna miljöer med sin växtrikedom och blomsterprakt.



Ekologiska spridningsvägar

Närheten till naturområdena kring Judarn, Kyrksjön och Lillsjön innebär att delar av programområdet har stora ekologiska värden. Judarskogen och Kyrksjölöten är naturreservat och delarna närmast sjöarna klassas som Natura 2000-områden. Främst i norra Riksby utgör förekomsten av ädellövträd och sammanhängande barrskogsområden samt koloniområdena viktiga spridningssamband och livsmiljöer för insekter och fåglar.

De tre sjöarna med omgivande lövskogar och gräsmarker gör centrala Bromma särskilt gynnsamt för groddjur. Här finns padda, vanlig groda samt mindre och större vattensalamander. Under 2013 anlades två tunnlar under Spångavägen för att underlätta för groddjur att förflytta sig mellan naturområdena i Riksby och Kyrksjölöten.

Parker

Tillgången till rekreationsområden inom programområdet är god jämfört med övriga Stockholm. Närheten till de två naturreservaten Kyrksjölöten och Judarskogen, området kring Lillsjön samt de obebyggda delarna av Riksby ger de flesta boende i området tillgång till större rekreationsområden inom 200 meter från bostaden. Bara i den mest centrala delen vid Brommaplan är avstånd till offentliga grönområden med rekreationsmöjligheter längre än 200 meter.

Utbudet av anlagda parker är däremot relativt sett sämre. Tunnlandsparken i Åkeslund har öppna

grönytor med bollplaner och lekplats. Området kring Lillsjön med dess klippta gräsytor och gångvägar är idag ett välbesökt promenadstråk och har potential att utvecklas till en attraktiv stadspark. I anslutning till programområdet ligger Åkeshovs slottspark som är ett populärt utflyktsmål för många Brommabor.

Den relativt glesa bebyggelsestrukturen i Åkeslund och Åkeshov bildar friytor med naturmark mellan husen som utnyttjas till utvistelse och lek.

Vatten

Dagvatten

Dagvatten är en betydelsefull resurs som till stora delar infiltreras i de gröna områdena. Ytvattnets avrinningsområden påverkar också områden utanför programområdet. Inom programområdet är föroreningshalten i dagvattnet låg till måttlig. De större vägarna i området alstrar föroreningar liksom flygets verksamhet på Bromma flygplats.

Det finns en stor potential i att skapa lokala dagvattensystem i samband med ny bebyggelse, men också att stärka recipienternas förmåga att ta emot vatten genom fördröjning. Övervakning och styrning av dagvattnet syftar till att behålla grundvattnets nivåer och kvalitet.

Utbyggnad av gator och hus innebär en påfrestning på dagvatten och därför är en strategi för att förstärka lokal infiltration nödvändig i området. De öppna vattendragen och naturliga fuktbiotoper i anslutning till dem, har också stor betydelse som livsmiljöer för groddjur.

Grundvatten

Grundvattensystemen inom området är överlag småskaliga. Recipienter som Lillsjön och Åkeshovs reningsverk är deletapper för vattenrening innan vattnet når Mälaren. Genom att den södra delen av området omfattas av Östra Mälarens vattenskyddsområde krävs särskild hänsyn för att inte skada grundvattentäkten Mälaren.

Ekologiskt känsliga vattenområden

Judarn och Kyrksjön

Judarn och Kyrksjön med tillhörande tillrinningsområden är klassade som ekologiskt känsliga områden.

Lillsjön

Lillsjön är en av Stockholms mest näringsrika sjöar. Den är belastad med näringsämnen och föroreningar genom sitt läge mellan stora vägar, flygplatsen och bostadsområden. Lillsjön har till stora delar vegetationsklädda stränder som tar upp näringsämnen. Stockholms stränder ska värnas som en attraktiv resurs för promenader och som en möjlighet att ta upp näringsämnen innan de når Mälaren. Lillsjön utgör ett sådant strandstråk som har förbindelse med promenaderna längs Ulvsundasjön och Ballstaån.

Dagvattensystemen i området belastas när gröna områden bebyggs och hårdgörs. Särskild hänsyn behöver tas inom Judarns och Kyrksjöns ekologiskt känsliga tillrinningsområden och inom Östra Mälarens vattenskyddsområde.

Historiska spår

Bromma är rikt på fornminnen och de äldsta spåren från människans aktiviteter inom programområdet är från bronsåldern då Bromma till stor del var ett skärgårdslandskap. Under järnåldern utvecklades jordbruket genom bättre redskap och effektivare odlingsmetoder och det är vid denna tid som Brommas

bystruktur växer fram med byarna Riksby, Glia och Linta.

De flesta lämningarna från de första Brommaborna inom programområdet finns på de skogsklädda höjderna i norra Riksby och utgörs främst av gravfält, stensättningar och husgrunder från järnåldern.

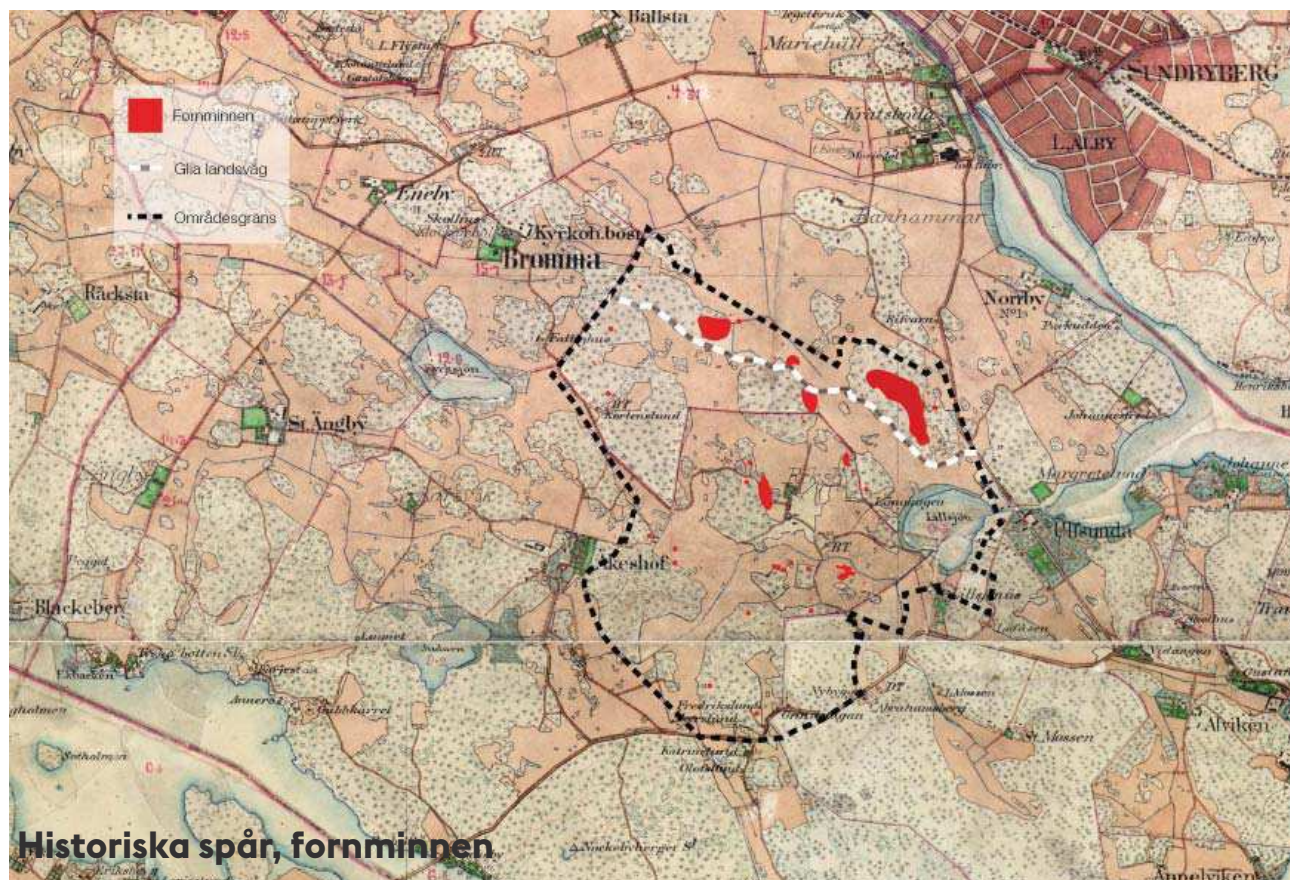
I Gliavägens förlängning öster om Kortenslunds koloniområde, syns spår av Glia landsväg som redan vid förhistorisk tid var en av de viktigaste huvudlederna i Bromma. Vägen sträckte sig från Ulvsunda till Bromma kyrka via byarna Glia och Linta.

Bebyggelse, stadsbild

Centrala Brommas utveckling har i hög grad påverkats av Stockholms expansion under 1930- och 40-talen med utbyggnaden av stora sammanhängande smalhusområden och Bromma flygplats verksamhet. Programområdet karakteriseras av stora kontraster, främst vad gäller bebyggelsens skala och uttryck. Här finns de småskaliga kolonilotterna, smalhusområdenas lameller i tre till fyra våningar och Lintaverkens storskaliga anläggning.

Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen är utformad som en boulevard och sträcker sig från Fridhemsplan till Hässelby och utgör ett tydligt inslag i stadsbilden i västerort. Vid Brommaplans trafikplats ansluter Kvarnbacksvägen, Spångavägen och Klädesvägen som bildar ett karakteristiskt stjärnmönster i stadsplanstrukturen med cirkulationsplatsen som nod. Detta ger Brommaplan en närmast monumental prägel och gör platsen till en viktig orienteringspunkt i Bromma.

Riksbyns norra delar präglas av närheten till Bromma flygplats där den före detta flygplansmotorfabriken, Lintaverken, med dess karakteristiska betongbyggnader dominerar landskapet.



Mellan 1939 och 1945 byggdes Riksby ut norr om korsningen Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen med bostäder. Områdets planering utgick i stort från det karakteristiska stjärnmönstret i planstrukturen. Bebyggelsen ligger här på tidigare åkermark vilket ger en öppenhet mellan husen genom den relativt flacka terrängen.

Växtligheten har tillkommit genom planteringar, utformade av landskapsarkitekten Ulla Bodorff, och har därför en planerad parkkaraktär på bostadsgårdarna och på förgårdsmarken. Ett strikt planmönster och bebyggelsens enhetliga arkitektur ger Riksby en sammanhållen karaktär.

Stadsdelarna Åkeslund och Åkeshov tillkom i slutet av 1930-talet. Här har den kuperade terrängen gett ett slingrande gatunät där lamellhusen varsamt har placerats in i landskapet. Samtliga byggnader i Åkeslund är i rött tegel och utförda med stor omsorg om detaljer. I Åkeslunds södra delar ligger före detta Åkeshovs sjukhus med personalbostäder. Anläggningen uppfördes på 1960-talet men byggdes om till bostäder under 1990-talet. Byggnaderna är mellan tre och åtta våningar och skiljer sig väsentligt från den övriga bebyggelsen i Åkeslund vad beträffar skala och gestaltning. Väster om Tunnländsparken ligger Kristofferskolans anläggning som består av en samling byggnader varav de äldsta är från 1960-talet. Med sin karakteristiska arkitektur utgör skolan ett landmärke i stadsdelen.

I Åkeshov är gaturummen delvis något striktare på förgårdsmarken ofta är hårdgjord. Bebyggelsen är

mer varierad vad gäller material och färgsättning. I södra Åkeshov, vid Drottningholmsvägen, ligger Bromma reningsverk. Anläggningen är ursprungligen från 1933 och har under åren kontinuerligt byggts ut för att möta behovet av större kapacitet.

Kulturmiljö

Inom programområdet finns inga riksintressen för kulturmiljövården men många byggnader och miljöer har stora kulturhistoriska värden. Bebyggelsen i området har klassificerats av stadsmuseet med avseende på det kulturhistoriska värdet.

Hela Åkeslund är utpekade som en kulturhistoriskt värdefull miljö och de flesta av byggnaderna är grönklassade, det vill säga särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Kristofferskolan är blåklassad, vilket innebär att den har ett kulturhistoriskt värde som motsvarar fordringar för byggnadsminne i kulturminneslagen.

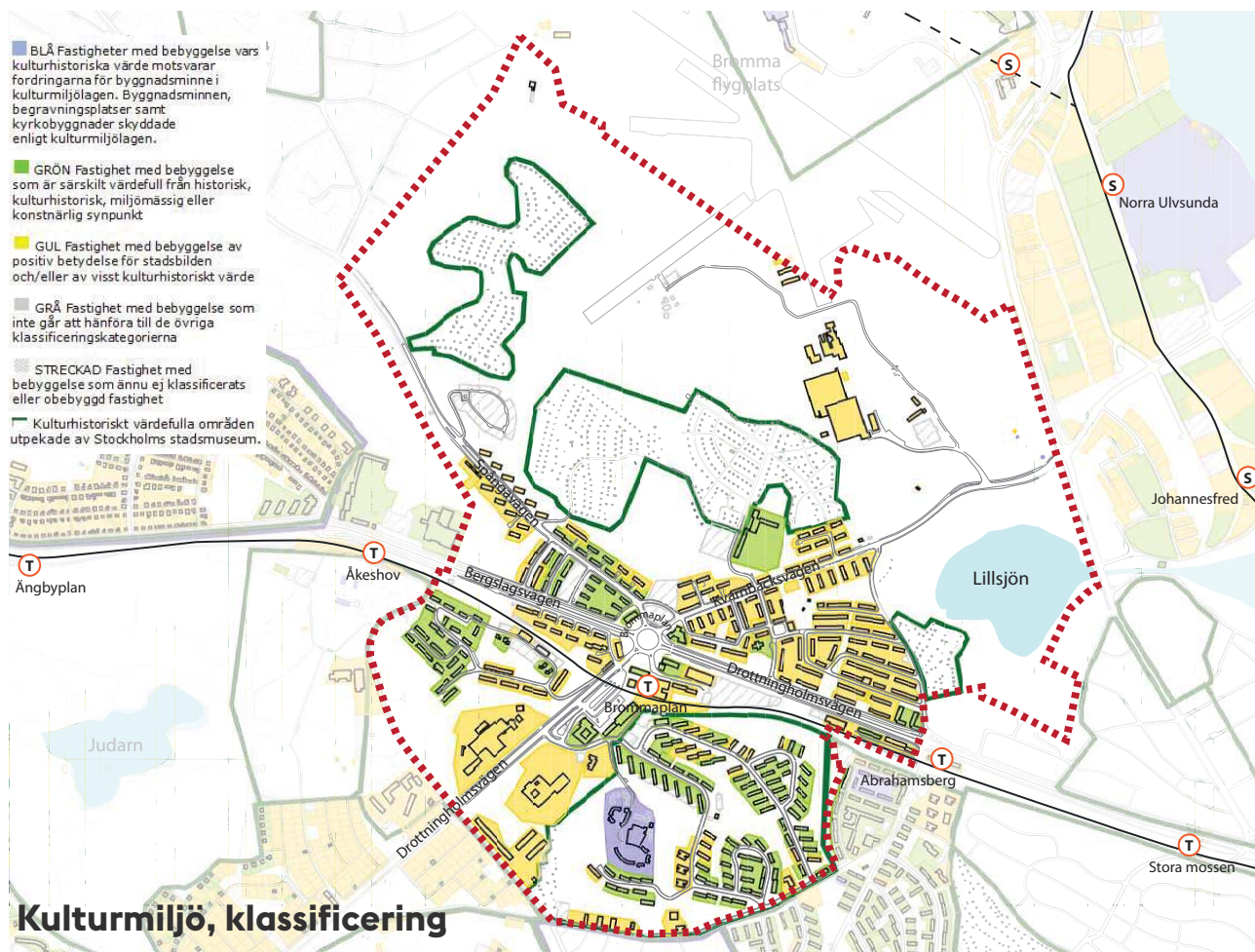
Bebyggelsen inom Åkeshov är även den i stor del grönklassad men har även vissa inslag av bebyggelse med gul klassning. Gul klassning innebär att bebyggelsen är av positiv betydelse för stadsbilden och/eller av visst kulturhistoriskt värde.

Inom Riksby smalhusområde är största delen av bebyggelsen gulklassad men har även inslag av bebyggelse med grön klassning. Gula koloniområde och Kortenslunds koloniområde är båda utpekade som kulturhistoriskt värdefulla miljöer. Lintaverken är gulklassade.

Smalhusområden

Under funktionalismen på 1930-talet introducerades en ny hustyp i Sverige, smalhuset, som snabbt blev den dominerande hustypen i Stockholms förstäder. Det var lätt att placera i terrängen samtidigt som det gav en hög bostadsstandard och var billigt att bygga. Smalhusområdena i Åkeslund och Åkeshov som uppfördes åren 1938-44 har alla de typiska karaktärsdragen. Bebyggelsen som är underordnad trädtopps höjd har en placering som maximerar ljusinsläppet till lägenheterna. Husen är ställda parallellt, i vinkel mot de terränganpassade gatorna. Fasaderna med enhetliga materialval (rött tegel i Åkeslund) och tegeltaken ger en sammanhållen prägel medan utformningen av fönster, balkongfronter och räcken skapar variation. Kvalitetstänkandet speglas i både lägenhetsstandarden, byggnadstekniken, materialen och placeringen.

Bebyggelsen är i första hand placerad i höjdlägen och omges av tallskog. Bergknallar med höga träd mellan husen och kringliggande sluttningar har sparats som naturmark. Bebyggelsen har på så sätt både anpassats i och integrerats med den omgivande naturen.



Koloniområde inom programområdet.

Koloniområden

Kolonistugeidén introducerades i Stockholm i början av 1900-talet. Syftet var att ge sämre bemedlade stadsbor en möjlighet att komma ut i naturen och genom egen odling av frukt och grönsaker dryga ut hushållskassan. De första områdena anlades 1905 på Djurgården, i Fredhäll och i Stadshagen. Inget finns kvar av dessa områden idag förutom ett mindre antal stugor längs Karlbergskanalen. 1917 kom de första kolonistugorna till Bromma, då anlades stora områden vid Lillsjön, Abrahamsberg och där Brommaplan ligger idag. I samband med att ny bebyggelse planerades på 1930-talet, flyttades ett stort antal stugor till de plana och öppna områdena sydväst om Bromma flygplats - Kortenslund, Iris och Riksby kolonistugeföreningar. Det sistnämnda är ett av Stockholms få stadsplanlagda koloniområden. Sammanlagt finns cirka 650 lotter inom programområdet.

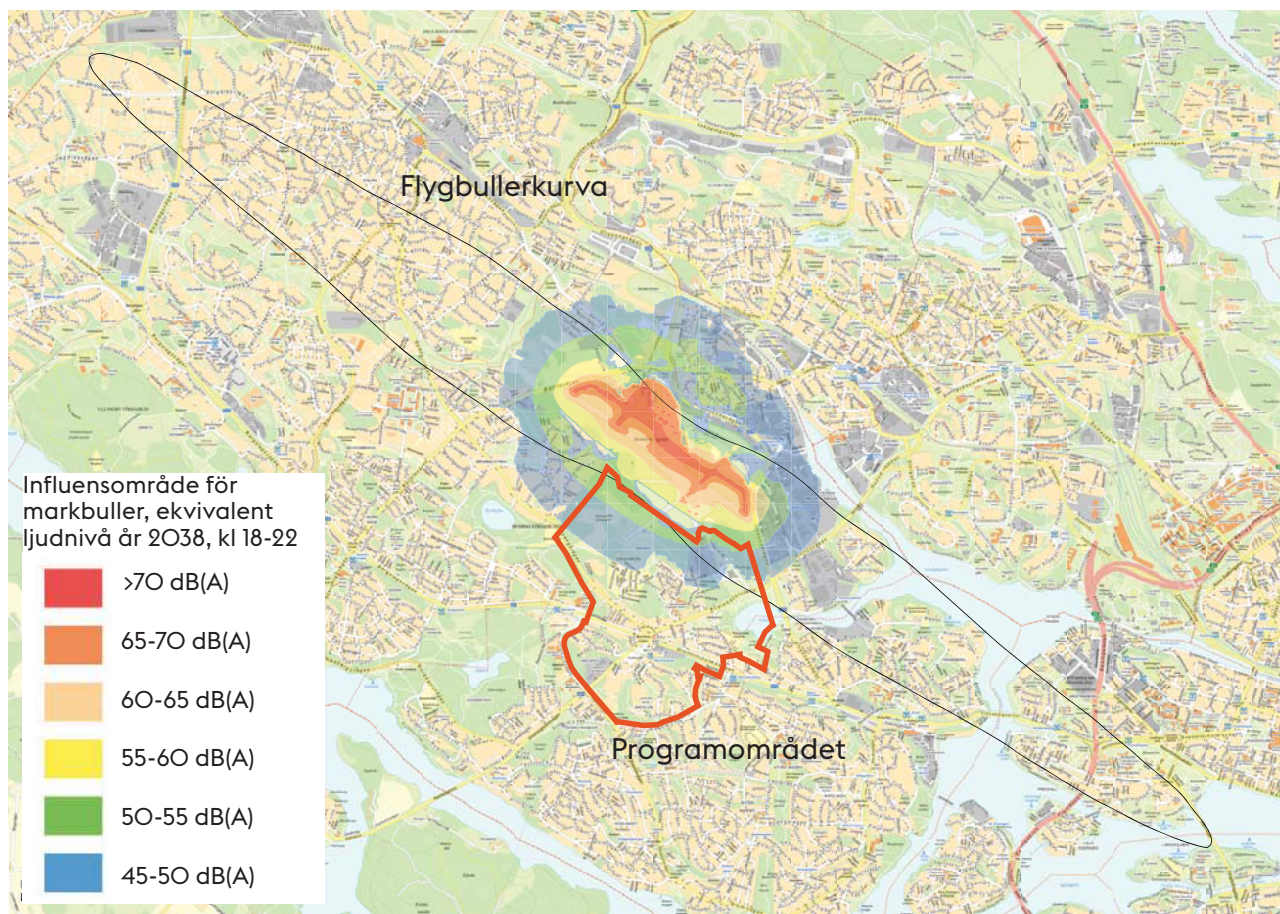


De äldsta stugorna är från 1910- och 20-talet varav flera är välbevarade. Många stugor har dock successivt byggts om och till under åren och därigenom fått mer karaktär av sommarstugor. Det stora antalet lotter inom programområdet gör koloniområdena till ett karakteristiskt inslag i stadsmiljön och enligt stadsmuseets bedömning är de av stort kulturhistoriskt värde. Samtidigt innebär de stora koloniområdena en begränsning av möjligheterna att utnyttja det kollektivtrafiknära läget och utveckla programområdet till en tät, sammanhållen och hållbar stadsmiljö.

Bromma flygplats

Flygplatsen som invigdes 1936 innebar en betydelsefull händelse i Stockholms utveckling som huvudstad och kom att påverka stadsmiljön i Bromma under decennier. Flygplatsområdet var från början betydligt större än idag och tog stora delar av de öppna ytorna i norra Riksby i anspråk för start- och landningsbanor och för andra funktioner som var nödvändiga för flygverksamheten. Sedan Arlanda stod klart 1960 har flygplatsområdet successivt minskat.

Flygplatsens verksamhet är av riksintresse och innebär en rad restriktioner för angränsande områden. Buller från flygplatsens verksamhet påverkar främst den norra delen av Riksby, som ligger närmast flygplatsområdet. Flygbullrets utbredning är begränsad närmast flygplatsen, istället är det markbuller som dominerar i närområdet och påverkar var bostäder kan byggas. I gällande förordning avseende trafikbuller anges att flygbuller inte bör överskrida 55 dBA FBN vid en bostadsbyggnads fasad. Programområdet påverkas av markbuller från flygplatsen med nivåer mellan 45-



Redovisning av influensområde för markbuller och flygbuller samt programområdets avgränsning. (Källa: Trafikverket)

55 dBA kvällstid. Vidare berörs programområdet av inflygningens krav på begränsningar av högsta tillåtna byggnadshöjd vilket behöver beaktas i kommande detaljplanearbete.

Trafik

Brommaplan är den plats där Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen, Spångavägen, Kvarnbacksvägen och Klädesvägen möts. Platsen är utformad som en cirkulationsplats. Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen och Kvarnbacksvägen är tre viktiga huvudleder i västerort vilket gör Brommaplan till en trafiknod. Trafikmängden är större än kapaciteten vid Brommaplan vilket leder till begränsad framkomlighet under rusningstrafik. När Förbifart Stockholm öppnas kommer trafikrörelserna i Västerort att delvis ändras. Detta påverkar även Brommaplan.

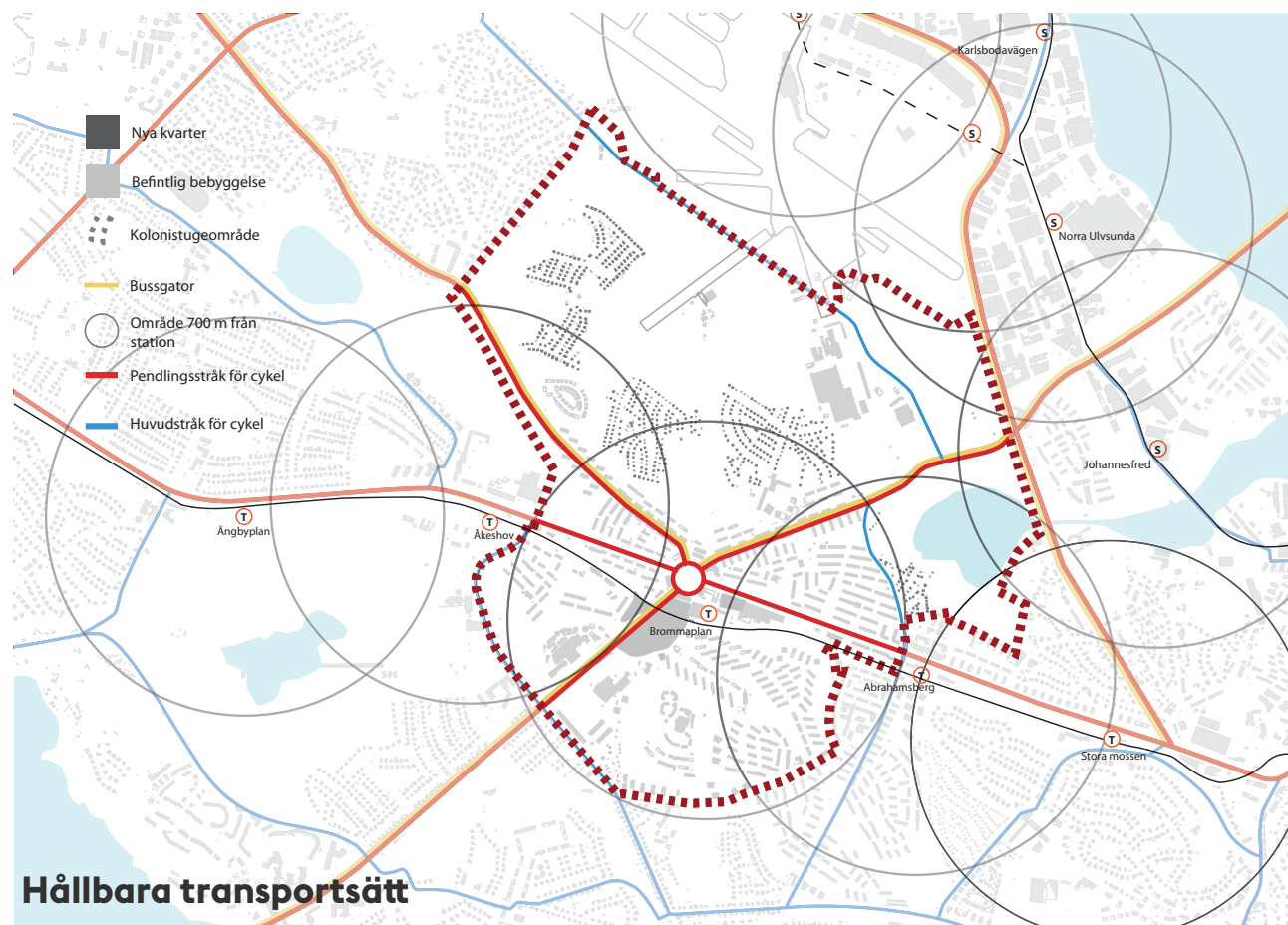
Fotgängare och cyklister kan passera cirkulationsplatsen på de gång- och cykelöverfarter som finns. Signalreglerade gång- och cykelöverfarter finns på Drottningholmsvägens båda anslutande gator samt på Bergslagsvägen. Tillgången till såväl spårbunden kollektivtrafik som busstrafik är mycket god. Ungefär 700 meter kan antas vara ett gångavstånd som accepteras för att gå till en hållplats för spårbunden kollektivtrafik. Från bussterminalen vid Brommaplan går bussar som trafikerar bland annat Mälärörarna, Solna och Sundbyberg.

Cykelbanenätet längs de stora vägarna i området är väl utbyggt och ingår i Stockholms regionala nät.

I centrum vid Brommaplan finns ett parkeringshus med infartsparkering. Strax väster om området, vid Bergslagsvägen i Åkeshov finns ytterligare en infartsparkering. Kapaciteten i dessa bedöms vara tillräcklig. Boende och besökare inom programområdet parkerar huvudsakligen på

lokalgatorna och det ökande bilnehavet har medfört att parkeringssituationen är relativt ansträngd.

Befintliga gator i Riksby är ofta smala och saknar ofta gångbanor på båda sidor om gatan. Linta Gårdsväg är en större gata som förbinder Kvarnbacksvägen med de verksamheter som finns utmed Linta Gårdsväg.



KONSEKVENSER

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

KONSEKVENSER

I följande avsnitt beskrivs programförslagets konsekvenser för bland annat landskapsbild, bebyggelsemiljö, naturmiljö, trafik, service och ett antal viktiga miljöfrågor. Vidare anges vilka kompletterande utredningar som bör genomföras i samband med framtagandet av detaljplaner.

Riksintressen

Kommunikationer

Väg 279 Ulvsundavägen

Väg 279, Ulvsundavägen, utgör riksintresse utifrån sin funktion som förbindelselänk till Bromma flygplats som i sin tur är en kommunikationsanläggning av riksintresse. Enligt Stockholms översiktsplan kan det finnas anledning att utveckla Ulvsundavägen för nya funktioner och anpassa den till omkringliggande miljöer, då förändringar av markanvändningen planeras i bland annat Ulvsunda industriområde och Mariehäll.

Bromma flygplats

Flygplatsen påverkar sin omgivning med såväl flygbuller, från flygplan i luften, som markbuller, från bullerkällor på marken. Flygplatsens verksamhet är av riksintresse och innebär restriktioner för angränsande områden. I en riksintresseprecisering redovisas flygplatsens markanspråk och influensområden i fråga om flyghinder, buller och risker och ska bland annat utgöra underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning. Swedavia, som driver Bromma flygplats, arrenderar mark för flygplatsens behov av Stockholms stad. Upplåtelseavtalet gäller fram till 2038.

I gällande förordning avseende trafikbuller anges att flygbuller inte bör överskrida 55 dBA FBN (en medelljudnivå för flygtrafik) vid en bostadsbyggnads fasad. I de delar av programområdet som påverkas av flygbuller där riktvärden överskrids föreslås lokaler.

Markbullret är att betrakta som externt industribuller i fråga om påverkan på bostadsbebyggelse. Enligt Boverkets vägledning avseende industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder anges tre zoner med olika förutsättningar för bostadsbebyggelse.

Programområdet påverkas av markbuller från flygplatsen med nivåer mellan 45-55 dBA kvällstid. Det innebär att hela området ska kunna användas för bostadsbebyggelse under förutsättning att berörda delar av bebyggelsen får tillgång till ljuddämpad sida och i övrigt bulleranpassas på lämpligt sätt. Verksamhetsområdet som föreslås närmas flygplatsen ska även fungera som avskärmning av markbullret från flygplatsens verksamhet.

Vidare berörs programområdet av inflygningens krav på begränsningar av högsta tillåtna byggnadshöjd. Inom detta område ska alla byggnadsverk hålla sig under den reglerade höjden för att inte medföra begränsningar eller fara för flygtrafiken. Detta behöver tillgodoses i kommande planarbete på mer detaljerad nivå.

Naturvård, De Geermoräner

I delar av programområdet finns områden klassade som riksintresse för naturvården på grund av sin förekomst av De Geermoräner.

De Geermoränerna är en del av områdets identitet och kan med fördel synliggöras. Moränryggarna och den blockiga terrängen är kännetecknande för i stort sett hela programområdet. För att tillgodose riksintresset bör de olika topografiska karaktärerna i området bevaras, även vid exploatering i tidigare obebyggda områden. I programarbetet har föreslagen bebyggelseutveckling tagits fram med hänsyn till bland annat riksintresset. Det finns dock behov att detaljstudera och genomföra inventeringar av aktuella områden som berörs av riksintresse. Det kan ge bättre underlag till diskussion och bedömning om riksintressets avgränsning och bevarande av de mest värdefulla delarna.

Landskapsbild

Norra Riksby

Programförslaget innebär en relativt omfattande exploatering av det som benämns Riksby friområde och den mark som tidigare utgjorde en del av flygplatsområdet. Detta ska vägas samman med möjligheten att utveckla Brommaplan som tyngdpunkt i enlighet med översiktsplanen. Placeringen av den nya bebyggelsen utgår från det kuperade landskapet och är huvudsakligen placerad på de idag öppna ytorna, vilka till viss del redan är exploaterade eller hårdgjorda, samt i höjdpartiernas sluttningar. Undantaget är höjden norr om Brommaplan/Vadmalstvågen där mer omfattande bebyggelse föreslås.

De enskilda byggnaderna ska placeras in i terrängen med stor varsamhet så att landskapets former blir läsbara och vegetationen blir ett tydligt inslag i stadsbilden. Genom ett halvöppet byggnadssätt skapas inblickar på bostadsgårdarna vilket bidrar till den gröna karaktären. I områdets norra del, i anslutning till den före detta start- och landningsbanan, sparas en del av den öppna gräsyten som ett centralt parkrum. Landningsbanan föreslås bli fortsatt synlig genom att omvandlas till aktivitetsstråk och integreras i parkrummet.

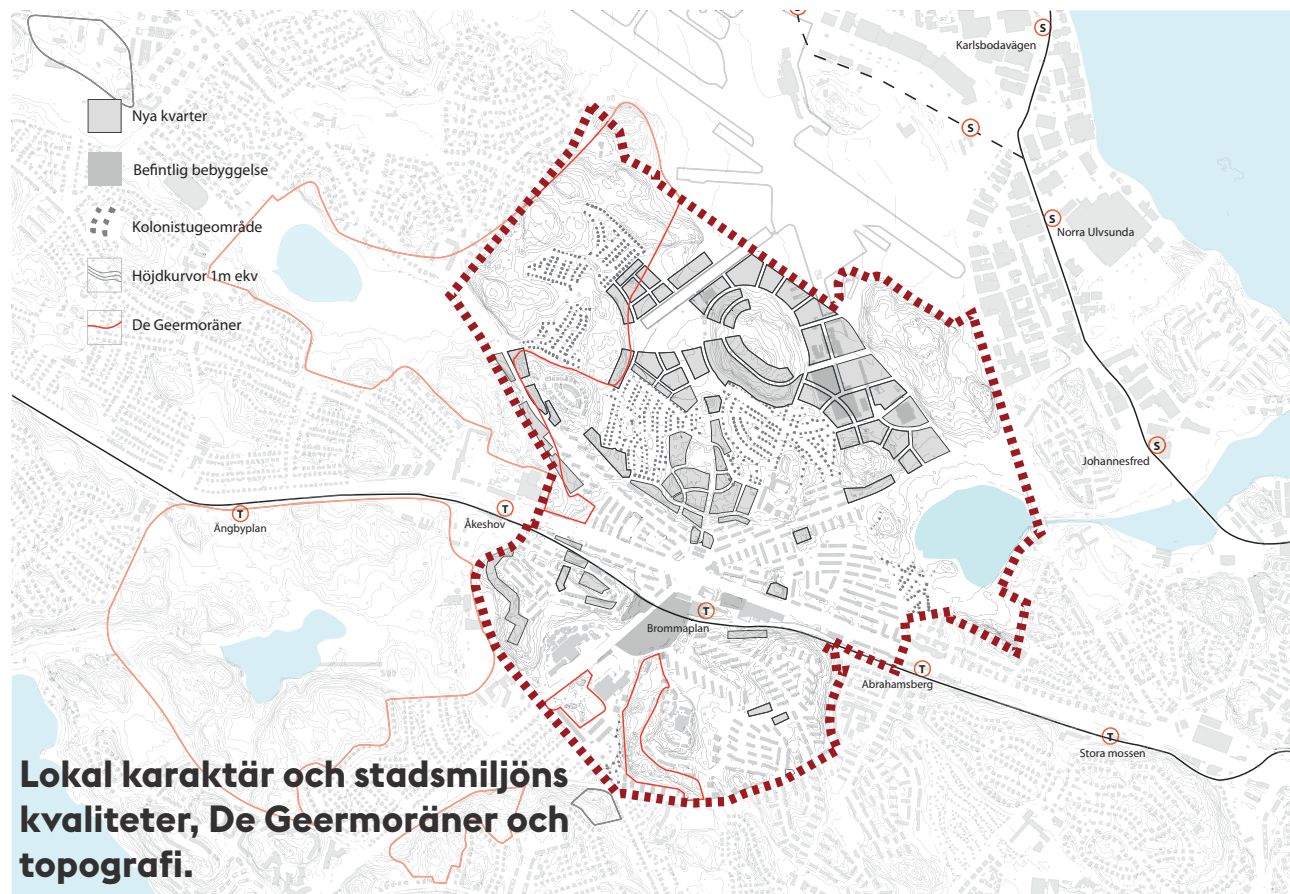
Området runt Lillsjön och strandpromenaden mot Ulvsundasjön får en tydligare inramning genom den föreslagna bebyggelsen längs Kvarnbacksvägen.

De Geermoränerna mot stadsdelen Bromma kyrka och i området mellan Kortenslunds och Riksby

koloniområden är av riksintresse för naturvården och ska bevaras. Den föreslagna bebyggelsens exakta placering ska ske med respekt för moränernas utbredning och läsbarhet i landskapet.

Sammantaget innebär förslaget att det karakteristiska kuperade landskapet till stora delar även i framtiden kommer att vara avläsbart men att området

ettappvis kommer att omvandlas från ett utpräglat naturlandskap till stadsbygd och en del av Brommas bebyggelsestruktur.



Riksby smalhusområde

Landskapet i Riksby smalhusområde är till största delen anlagt och utgör en av stadsdelens största kvaliteter. I det område som avgränsas av Kvarnbacksvägen/ Drottningholmsvägen föreslås endast små förtätningar som inte påverkar landskapsbilden nämnvärt. För att behålla kvaliteterna är det viktigt att värna den ursprungliga gestaltningsidén med planterade lövträd på förgårdsmarken och på bostadsgårdarna.

Längs Spångavägens båda sidor föreslås ny bebyggelse fram till Kortenslunds koloniområde. I detta avsnitt förändras vägens karaktär från landsväg genom naturlandskapet till en stadsgata. Genom att anpassa byggnadernas placering till terrängen och vegetationen, bland annat ett antal ekar, skapas inblickar genom bebyggelsen mot det bakomliggande naturlandskapet.

Åkeslund

De förtätningar som föreslås i Åkeslund bedöms inte påverka landskapsbilden i ett övergripande perspektiv men får konsekvenser lokalt. Den kuperade terrängen och den bostadsnära vegetationen som utmärker stadsdelen värnas liksom Tunnlandsparken.

Den föreslagna bebyggelsen i slutningen mot Brommaplans tunnelbanestation kan till viss del påverka de befintliga bostäderna längs Stopvägen och Spannvägen.

Den föreslagna förtätningen i området mellan Tunnlandsvägen och Stopvägen innebär att parkmark tas i anspråk. Genom en öppen kvartersstruktur och en anpassning till terrängen kan naturlandskapets

närvaro i stadsbilden bibehållas och konsekvenserna för landskapsbilden minimeras.

Åkeshov

De förtätningar som föreslås i Åkeshov bedöms inte påverka landskapsbilden i ett övergripande perspektiv men får konsekvenser lokalt både för landskapsbilden och de befintliga boendemiljöerna då bostadsnära natur tas i anspråk.

Kraftledningsgatan bidrar idag med ett negativt inslag i landskapsbilden. Ny bebyggelse inom och i anslutning till kraftledningsgatan möjliggörs genom att den rivs. Byggnaderna bedöms kunna inordnas i den befintliga bebyggelsestrukturen förutsatt att hänsyn tas till den omgivande terrängen.

I brynzonen mot Åkeshovsvägen finns ett flertal ekar som utgör ett värdefullt inslag i stadslandskapet och fungerar som viktig ekologisk spridningsväg. Här är det viktigt att byggnaderna placeras i terrängen med stor hänsyn till befintliga ekar.

Åkeshovs reningsverk ger idag ett utmärkande inslag i stads- och landskapsbilden. Dess framtid påverkar omfattningen på förändringarna för landskapsbilden.

Växt- och djurliv

Den föreslagna bebyggelsen inom programområdet innebär att den totala ytan grönområden minskar, främst i de norra delarna av Riksby. Här är det framförallt de öppna gräsytor som tas i anspråk och i viss mån vegetationen i brynen längs höjdpartierna.

Programförslaget innebär även ny bostadsbebyggelse på den skogsklädda höjden norr om Brommaplan.

I programarbetet har en övergripande analys av de ekologiska spridningssambanden tagits fram med hjälp av geografiskt informationssystem, GIS. I denna analys har nuläget jämförts med föreslagen bebyggelse.

Beståndet av ädellövträd utgör viktiga spridningsvägar varför en mer detaljerad inventering av bland annat ekar ska göras i kommande detaljplanearbete. Hänsyn ska tas till befintliga ädellövträd vid placering av byggnader och möjligheterna att förstärka viktiga samband genom nyplantering ska undersökas.

En minskning av de öppna ytorna och brynzonerna samt att fler människor rör sig i området kommer att påverka fågelliv och groddjurslokaler. Främst berörs de fågelarter som lever i öppen terräng vilka riskerar att minska. Nya byggnader och gator försvårar för groddjur att förflytta sig och riskerar att påverka spridningssambanden negativt.

Genom att anlägga öppna dagvattendammar kan förutsättningarna för groddjur och fåglar stärkas. I norra Riksby finns goda möjligheter till detta i samband med planeringen av ny bebyggelse. Lillsjön och skogsområdet mellan Kortenslunds koloniområde och Bromma kyrka bevaras i huvudsak vilket innebär att de groddjurslokaler som finns där inte berörs. Koloniområdena kommer även i fortsättningen att utgöra viktiga livsmiljöer och spridningssamband för djurlivet. Behov av eventuella åtgärder för grönkompensation bör utredas i kommande detaljplanearbete.

Rekreation

Norra Riksby

Programförslaget innebär att golfbanan i Norra Riksby ersätts med bebyggelse. Golfbanan är mycket ytkrävande och någon alternativ placering inom området är inte möjlig. Även rugbyplanen



för amerikansk fotboll föreslås att bebyggas och möjligheten att hitta ny placering i västerort eller inom programområdet ska undersökas.

Det föreslagna stråket med olika aktiviteter på den före detta start- och landningsbanan och på den anslutande öppna gräsytan skulle ge ett bredare utbud av rekreationsytor och skapa en ny attraktion och målpunkt som idag inte finns i centrala Bromma. Möjligheten att anlägga en idrottshall i anslutning till aktivitetsstråket ska undersökas. Härigenom kan en mötesplats skapas för både Brommabor och besökare från andra stadsdelar.

Koloniområden

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

Parker

Genom att anlägga nya attraktioner som till exempel lekredskap och grillplatser kan Lillsjön utvecklas till en stadspark för boende i Riksby och i centrala Bromma.

Tunnlandsparken kommer att få större betydelse som stadspark i och med förtätningen av Brommaplans centrum. Möjligheterna att utveckla parken med nya attraktioner och kvaliteter bör därför undersökas.



Parker och rekreativa kopplingar

Naturresevat

Delar av föreslagen bebyggelse längs Spångavägen ingår i Kyrksjölötens naturreservat. Aktuellt område utgörs idag av en kraftledningsgata och ny bebyggelse bedöms endast ha en marginell påverkan på naturvärdena. I kommande detaljplanearbete föreslås

en prövning av reservatets avgränsning i anslutning till nuvarande kraftledningsgata längs Spångavägen. Vidare behöver bland annat bebyggelsens anpassning till naturlandskapet samt angöring studeras närmare, så att intrång i naturlandskapet minimeras. Lämpliga kompensationsåtgärder för intrång i naturreservatet ska studeras i kommande planering.

Bebyggelsemiljö

För de norra delarna av Riksby innebär programförslaget att ny bebyggelse uppförs i direkt anslutning till smalhusen vid Spångavägen och Kvarnbacksvägen. Det centrala läget motiverar en högre exploatering än smalhusens tre till fyra våningar vilket främst kommer att påverka siluetten norr om Brommaplan. Kvarnbacksvägen kommer att, mellan Hemslöjdsvägen och Ulvsundavägen, omvandlas till en gata med tydligare stadskaraktär genom en markerad bebyggelsefront mot Lillsjön. Även Linta Gårdsväg kommer att få karaktär av stadsgata genom etablering av nya verksamhetsbyggnader längs gatans sydvästra sida.

Den föreslagna planstrukturen i Norra Riksby utgår från att befintliga verksamhetsbyggnader ersätts med bostäder där så är möjligt med hänsyn till flygplatsen. Strukturen medger dock att byggnaderna kan ligga kvar under förutsättning att verksamheterna inte är störande för omkringliggande bostadsbebyggelse. Lintaverken har visst kulturhistoriskt värde då anläggningen påminner om flygets närvaro.

Inom programområdet finns stora koloniområden vilka bedöms ha stora kulturhistoriska värden enligt stadsmuseet. Integreringen av koloniområdena innebär att ny bebyggelse i tre till fem våningar uppförs i anslutning till kolonistugorna. Det medför stora kontraster vad gäller skala och betydande förändringar i stadsbilden.

Området kring Brommaplans trafikplats har en karakteristisk stjärnstruktur. En omvandling av

trafikplatsen kan bli aktuell då hela Brommaplan pekats ut som utredningsområde. Det före detta postkontoret och kyrkan med den intilliggande hotellbyggnaden ska bevaras då de har höga kulturhistoriska värden. En mer omfattande utveckling av fastigheterna närmast Brommaplan kan prövas. Dessa kan på sikt utvecklas genom på- och tillbyggnader alternativt ersättas med ny bebyggelse med utgångspunkt ur platsens stjärnstruktur. En kulturmiljöutredning för Brommaplan pågår och ska beskriva vilka möjligheter och begränsningar som finns utifrån de kulturhistoriska värdena.

Åkeslund bedöms ha stora kulturhistoriska värden. Den kompletteringsbebyggelse som föreslås i Åkeslund bedöms inte påverka bebyggelsemiljön i stadsdelen som helhet. Däremot får programförslaget konsekvenser lokalt. Den täta vegetationen i slänten mot Brommaplans tunnelbanestation ersätts delvis av bebyggelse och utsikten från bakomliggande befintliga bostäder kan komma att påverkas. De bostadshus som föreslås mellan Tunnländsvägen och Stopvägen skapar ett tydligare stråk genom kvarteret. Karaktären av naturlandskap kommer delvis ersättas av bebyggelse och hårdgjorda ytor för angöring. Den nya bebyggelsen i Åkeslund ska planeras utifrån ett öppet byggnadssätt och placeringen av de enskilda byggnaderna anpassas till terrängen så att naturlandskapets inslag i stadsbilden blir tydlig även fortsättningsvis.

Hur omfattande förändringarna för bebyggelsemiljön blir i Åkeshov är beroende av reningsverkets framtid.

Koloniområden

Stockholm växer snabbt och behovet av bostäder för nyinflyttade och för uppväxande generationer stockholmare är stort. Om staden ska utvecklas hållbart måste därför befintliga stadsdelar förtätas. Bromma är ett eftertraktat område att bo och verka i och utvecklingen av Brommaplan som tyngdpunkt med den ökade förtätningen som följd, kommer att innebära stora strukturförändringar. Koloniområdena inom programområdet ligger idag på central mark nära allmänna kommunikationer och programförslaget innebär att koloniområdena kommer att påverkas i olika grad. Ny bebyggelse i tre till fem våningar föreslås i anslutning till stugorna vilket kommer att innebära stora kontraster vad gäller skala och medföra betydande förändringar i stadsbilden. Ett begränsat antal kolonistugor i centrala lägen kommer att behöva flyttas om alla delar av programförslaget ska kunna genomföras, till exempel då nya gator ska anläggas och ledningar för vatten och avlopp ska dras fram.

Koloniområdena kommer samtidigt att ha betydelse i byggandet av en hållbar stad och bidra med viktiga kvaliteter i stadsmiljön. Genom att integrera koloniområdena i den nya bebyggelsestrukturen kan de bli mer tillgängliga för allmänheten och på ett tydligare sätt än idag bli en del av de rekreativa ytorna i centrala Bromma. I ett tätare Stockholm kommer behovet av rekreationsområden bli allt större och i det perspektivet kan koloniområdena spela en viktig roll. Den ursprungliga idén om kolonilotten som en

möjlighet för trångbodda stadsbor att odla sina egna grönsaker kan i framtiden få en renässans genom det ökade intresset för stadsnära odling.

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

Fornlämningar

Programområdet är rikt på fornlämningar och de flesta finns på de skogsklädda höjderna i norra Riksby och utgörs främst av gravfält, stensättningar och husgrunder från järnåldern. I Gliavägens förlängning öster om Kortenslunds koloniområde syns spår av Glia landsväg, som redan vid förhistorisk tid var en av de viktigaste huvudlederna i Bromma. Vägen sträckte sig från Ulvsunda till Bromma kyrka via byarna Glia och Linta.

I stadsdelarna Åkeshov och Åkeslund finns enstaka fornlämningar registrerade.

De historiska spåren är en viktig del av centrala Brommas identitet och ambitionen är att på ett varsamt sätt lyfta fram och synliggöra fornlämningarna i stadsmiljön. Den bebyggelsestruktur som illustreras i programförslaget har i möjligaste mån anpassats till fornlämningarnas läge. I norra Riksby kan till exempel resterna av Glia landsväg bli en del av det övergripande

nätet av gång- och cykelvägar. Fornlämningarna på höjddpartierna görs tillgängliga genom nya gator och gångvägar. På höjden norr om Brommaplan motiverar det centrala läget en tätare bebyggelse och vilka konsekvenserna blir för fornlämningarna här och hur bebyggelsen kan anpassas ska studeras närmare i detaljplaneskedet.

Arbete pågår med att ta fram en arkeologisk utredning för programområdet som bland annat ger underlag till kommande detaljplanearbete. Efter att utredningen slutförts kan placering av föreslagen bebyggelse i programmet behöva revideras. För de delar av programområdet som berörs av fornlämningar tillkommer även efterföljande arkeologiska utredningar inför planering på mer detaljerad nivå.

Bromma flygplats

I norra Riksby, närmast flygplatsområdet, föreslås ett område med verksamheter. Dessa är avsedda att fungera som bulleravskärmning för bebyggelse längre bort från flygplatsen. Ny bebyggelse kan även bidra till att bryta upp skalan i mötet mellan flygplatsområdet och den nya stadsdelen. Det är även av stor vikt att flygets verksamheter i anslutning till programområdet inte innebär negativ miljöpåverkan genom till exempel tunga transporter, ökat markbuller eller risker förknippade med transporter av farligt gods.

Programförslaget innebär en mindre justering av gränsen för arrendeområdet så att den anpassas till den nya stadsdelen och planerad gatustruktur. Detta bedöms inte hindra flygplatsens verksamhet och ska

utredas vidare i samråd med Swedavia. Kommande detaljplanearbete för föreslaget verksamhetsområde behöver studeras vidare och samordnas med eventuella behov för flygplatsens verksamhet. Detta innefattar även ny sträckning av Linta Gårdsväg.

Fortsatt stadsutveckling i Riksby

Närheten till flygplatsen aktualiserar även frågor gällande programmet förslag till bebyggelseutveckling i Riksby och framtida stadsutveckling inom och kring nuvarande flygplatsområde. Programförslaget har anpassats så att det är möjligt att genomföra med hänsyn till verksamheten på flygplatsen och utifrån de restriktioner som gäller på grund av till exempel flygbuller. Detta gäller främst för de områden i Riksby som ligger närmast flygplatsområdet.

Förslag till bebyggelsestruktur för en ny stadsdel i Riksby har utöver flygbullrets restriktioner även anpassats för en fortsatt utveckling in i det nuvarande flygplatsområdet. Föreslagen struktur bedöms alltså vara möjlig att vidareutveckla även utanför programrådets avgränsning om flygplatsen på sikt skulle läggas ned. Utförligare utredningar av en fortsatt stadsutveckling över flygplatsområdet ligger utanför ramarna för aktuellt programarbete.

En eventuell framtida bebyggelse av flygplatsområdet blir med hänsyn till områdets storlek och centrala läge ett omfattande stadsutvecklingsprojekt som kräver att flera aspekter och funktioner studeras ytterligare, till exempel målpunkter och samband med närliggande stadsutvecklingsområden, gröna samband samt strategier för infrastruktur och kollektivtrafikförsörjning.

-  Hållplats, spårbunden kollektivtrafik
-  Tvärbana
-  Stadsutvecklingsområde
-  Kopplingar mellan stadsutvecklingsområden
-  Grönstruktur
-  Gröna samband
-  Tyngdpunkt Brommaplan
-  Kopplingar, programförslag
-  Arrendeområde flygplats
-  Väg

Övriga stadsutvecklingsområden i västerort

Inom bland annat Ulvsunda industriområde, Mariehäll, Bällsta och Solvalla pågår olika projekt för omvandling och stadsutveckling. Befintliga och tillkommande målpunkter inom dessa områden med till exempel service, handel, torg och parker kan bidra till att stärka sambanden mellan ett framtida stadsutvecklingsområde för flygplatsen och dess omgivning. Viktiga stråk och samband bör lyftas fram som utgångspunkt för stadsutvecklingen, vilket även kan stärka utvecklingen av tyngdpunkten Brommaplan. En förlängning av Linta Gårdsväg mot Bällstavägen får betydelse för att knyta samman norra Riksby med Bällsta.

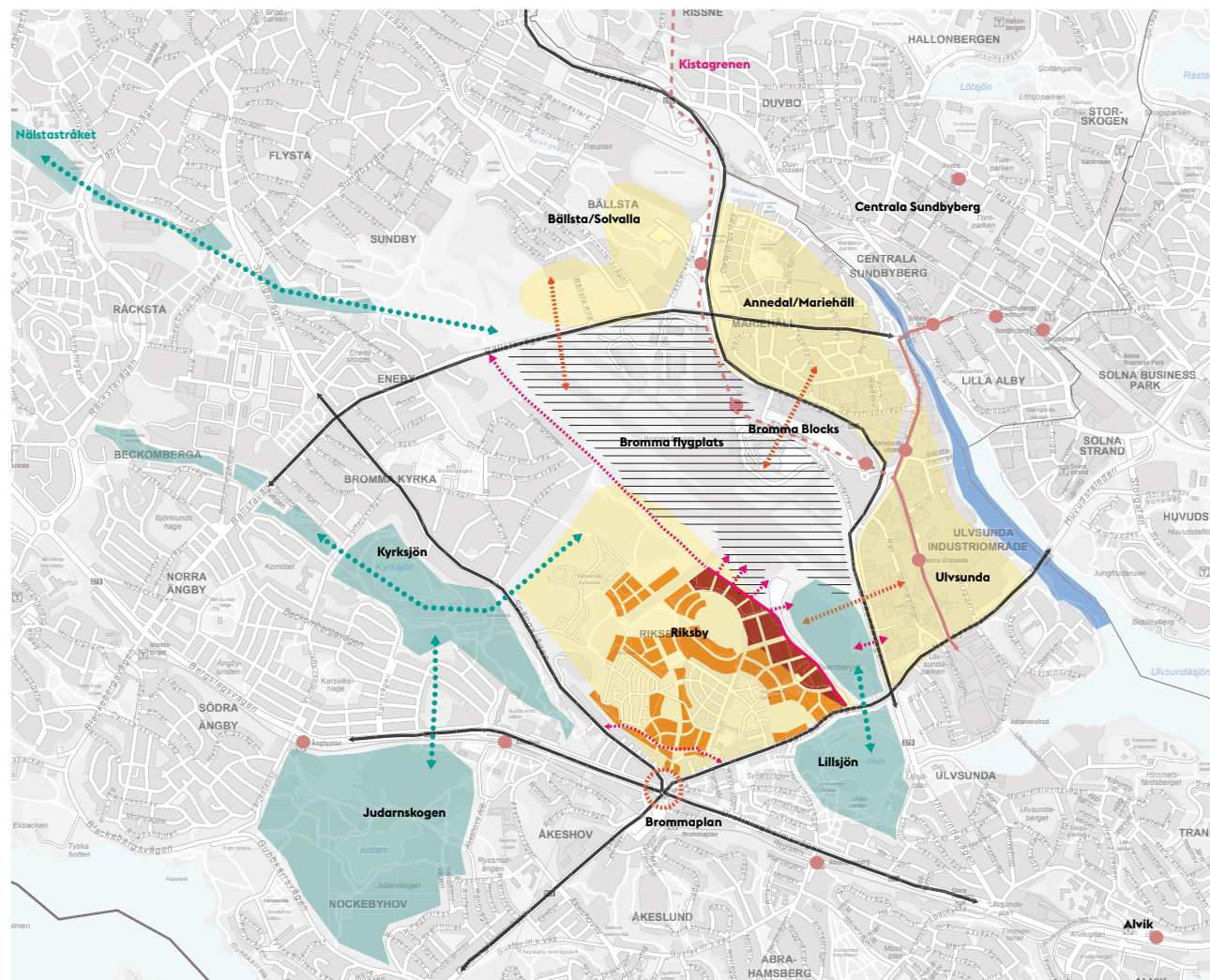


Illustration för förutsättningar, målpunkter och samband med mera mellan stadsutvecklingsområden och flygplatsområdet.

Grönstruktur och rekreationsstråk blir en viktig utgångspunkt och tillgång för stadsutvecklingen inom och kring flygplatsområdet. Den föreslagna stadsparken och aktivitetsstråket på den före detta landningsbanan kan till exempel förlängas in över flygplatsområdet. Det ger möjlighet att utveckla en större stadspark som kan bidra till att binda samman den nya stadsdelen i Riksby med en framtida stadsdel inom flygplatsområdet. Det finns även utvecklingsmöjligheter för områden som till exempel Lillsjön, Judarn, Kyrksjön och Nälstastråket.

Trafik

Studier kring hur trafikplats Brommaplan samt dess anslutande vägar ska utformas har påbörjats och kommer att fortsätta under fortsatt planarbete. Utgångspunkten är att skapa en attraktiv, trygg och mer trafiksäker plats för samtliga trafikanter samt att arbeta för en bättre framkomlighet enligt Framkomlighetsstrategin.

Gång- och cykeltrafik

Inom programområdet ska planeras för bra tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Området är kuperat vilket innebär en utmaning för att klara tillgänglighetsfrågorna rörande främst lutningar på gatorna. Ett av de nya huvudstråken sträcker sig från Brommaplan och vidare in i Riksby. Stråket föreslås bli den viktiga länken mellan Riksby och Brommaplan.

Även förbättringar kring Brommaplan för gående och cyklister föreslås i programmet till exempel gång- och cykelförbindelser för att passera



Utveckling sammanhängande nät av gång- och cykelvägar, kopplingar till omkringliggande stadsdelar.

Drottningholmsvägen. I det fortsatta arbetet behöver dock den framtida utformningen av Brommaplan studeras mer ingående.

Kollektivtrafik

Brommaplan är idag en stor bytespunkt för kollektivtrafiken och programförslaget samt detaljplan för kvarteret Grammet ger sammantaget möjligheter

att förbättra bytespunkten.

Nya busslinjer kommer sannolikt att behövas för att försörja programområdets norra delar som är belägna mer än 700 meter från tunnelbanestationen Brommaplan. Sektionerna på gatorna kommer att vara anpassade för god framkomlighet för buss.

Biltrafik

Hur trafiksituationen ska fungera vid Brommaplan behöver studeras i det fortsatta arbetet. Detta gäller för samtliga trafikslag. Även Huvudstaledens eventuella anslutningar till Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen behöver studeras i det fortsatta arbetet. Den nya bebyggelsen kommer att alstra ny trafik vilket kommer att påverka främst in- och utfarterna till området. Hur dessa bör utformas kommer att studeras mer ingående inför detaljplaneskedet.

Strandskydd

Lillsjön omfattas av strandskydd vilket innebär att ny bebyggelse eller anläggningar inte får uppföras inom 100 meter från strandlinjen. Dispens från strandskyddet kan ges om synnerliga skäl föreligger.

Befolkning och boende

Programförslaget innebär sammanlagt cirka 3000 till 4000 lägenheter och cirka 6500 till 8500 nya invånare då hela programområdet är utbyggt. Ett varierat utbud vad gäller upplåtelseformer och lägenhetstyper ska eftersträvas inom programområdet som helhet. Programförslaget innebär möjligheter att komplettera det befintliga bostadsbeståndet med lägenhetstyper som det idag råder brist på så att fler kan bo kvar i området även om familjeförhållandena ändras.

Barn och unga

Under programarbetet har samtal förts med barn och unga i åldrarna 9 till 19 år i Bromma genom ett antal fokusgrupper. Under samtalen framkom att de flesta uppskattar grönområdena i Bromma och att

de upplever trygghet i sitt närområde. Tonåringarna saknar fler mötesplatser, till exempel ett Fryshus i västerort och kaféer.

Programförslaget innebär att delar av norra Riksby, som idag är relativt svåra att komma till, blir tillgängliga för barn och unga i högre utsträckning. Den föreslagna stadsparken och aktivitetsstråket i norra Riksby innebär att nya kvaliteter och attraktioner tillskapas i området och skapar möjligheter för spontanidrott. Naturmarken på de skogsklädda höjderna kan utnyttjas till naturnära lek. Tryggheten i naturområdena kan förstärkas genom tydligare gång- och cykelvägar och bättre belysning. Golfbanan och rugbyplanen, som uppskattas av många unga människor, försvinner men kompenseras av nya attraktioner som kan locka större grupper barn och unga under en större del av året.

I det kommande detaljplaneskedet ska barnkonsekvensanalyser tas fram för mindre avgränsade områden utifrån konkreta bebyggelseförslag.

Verksamheter och service

Serviceutbudet i centrala Bromma kommer även fortsättningsvis vara koncentrerat till Brommaplans centrum. I och med den planerade utbyggnaden av centrumanläggningen kommer tillgången till kommersiell service förbättras ytterligare.

Programförslaget innebär ett större befolkningsunderlag vilket på sikt kan förbättra förutsättningarna för en utbyggnad av den lokala servicen i stadsdelarna, så som mindre

livsmedelsbutiker, kaféer och annan närservice. Det kan i sin tur skapa en efterfrågan på de lokaler som idag står outhyrda.

Enligt en översiktlig studie kring stadsdelsservice finns det förutsättningar att etablera viss kommersiell service i Norra Riksby, till exempel småskalig lokal service i strategiska lägen – längs stråk och vid platsbildningar. Ett utbyggt verksamhetsområde med arbetsplatser mot flygplatsen skulle bidra till ett större underlag.

I takt med att centrala Bromma förtätas kommer behov av förskolor att uppstå, främst i Norra Riksby. Förskolorna ska integreras i den nya bostadsbebyggelsen och i första hand placeras i anslutning till parker eller naturområden. Behov av ytor för lek och utevistelse, angöring och transporter ska preciseras i det fortsatta detaljplanearbetet. På sikt kommer även behov uppstå av en till två nya skolor för årskurserna F till 9 inom programområdet. En grundskola ska inrymmas i den eller de detaljplaneetapper som påbörjas först. Mark ska bland annat reserveras i anslutning till den föreslagna stadsparken.

Miljöfrågor

Här anges ett antal miljöfrågor som ska beaktas i det kommande planeringsarbetet och som behöver belysas i mer fördjupade utredningar. I detta kapitel redovisas även stadens ställningstagande beträffande behovsbedömning enligt miljöbalken 6 kapitlet 11 §.

Trafikbuller

Delar av programområdet utsätts för höga bullernivåer från biltrafiken på Bergslagsvägen, Drottningholmsvägen och Kvarnbacksvägen.

Ny bebyggelse och vistelseytor ska planeras utifrån bullersituationen på de starkt trafikerade gatorna. Bostäder i exponerade lägen ska utformas enligt principen om tyst sida, med en ekvivalent bullernivå om högst 55 dBA på en sida av husen. Små lägenheter behöver endast klara 60 dbA. Huvuddelen av de föreslagna bostäderna ligger vid mindre trafikerade gator och bedöms inte utsättas för höga bullernivåer från trafiken. Trafikbullrets konsekvenser för de nya bostäderna ska studeras inför detaljplanearbetet.

Luftkvalitet

Miljö kvalitetsnormerna för luftkvaliteten klaras i dagsläget inom programområdet. I anslutning till Drottningholmsvägen är dock halterna av partiklar (PM 10) relativt höga. Tätare bebyggelse in på Drottningholmsvägen kan leda till att halterna ökar.

Programförslaget påverkar luftkvaliteten genom att den nya bebyggelsen alstrar trafik. Plantering av träd längs gator och på bostadsgårdar kan till viss del kompensera detta.

Hur bebyggelse och vistelseytor utformas i förhållande till de starkt trafikerade vägarna påverkar människors exponering av dålig luftkvalitet. Det ska särskilt beaktas vid planeringen av ny bebyggelse längs Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen och Kvarnbacksvägen.

Kraftledning

En kraftledning löper genom västra delen av programområdet, längs Spångavägen och genom stadsdelen Åkeshov. Kraftledningen kommer att avvecklas preliminärt 2023.

Då kraftledningen avvecklas föreslås att delar av det berörda området bebyggs och resterande delar nyttjas som park eller naturmark.

Markföroreningar

Programområdet har, förutom verksamheten Lintaverken, tidigare inte inrymt industriverksamheter av någon större omfattning. Verksamheten vid Lintaverken är avslutad och saneringsåtgärder har genomförts i samverkan med miljöförvaltningen. Vid ny markanvändning för till exempel bostäder kan dock krav komma att ställas om ytterligare undersökningar och saneringsåtgärder. Vid planering av nya förskolor och tillhörande gårdar ska undersökningar av eventuella markföroreningar genomföras.

Enligt uppgift innehåller delar av programområdet fyllnadsmassor vars ursprung är okänt, men som kan innehålla föroreningar.

Inför det fortsatta planarbetet för områdena närmast Bromma flygplats ska kompletterande

utredningar genomföras för att utröna om ytterligare saneringsåtgärder behöver utföras så att marken uppfyller kraven på känslig markanvändning. Flygplatsens före detta brandövningsplatser som idag ligger inom programområdet ska särskilt uppmärksammas.

Risker

Drottningholmsvägen och Ulvsundavägen utgör primära transportleder för farligt gods, Bergslagsvägen är sekundär transportled. Detta innebär restriktioner vid uppförande av ny bebyggelse i anslutning till dessa vägar och länsstyrelsens rekommendationer beträffande skyddsavstånd och byggnadstekniska åtgärder i nya byggnader ska beaktas under detaljplanearbetet. Risksituationen ska bedömas inom 100 meter från leder för farligt gods. Bensinstationer finns vid Lillsjöplan och Brommaplan vilka utgör målpunkter för transporter av drivmedel. Ett tankställe för biogas finns norr om reningsverket.

Inför detaljplanläggning av områden längs Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen ska riskutredningar tas fram för att bedöma vilken markanvändning som är lämplig samt vilka tekniska åtgärder som krävs för att uppnå en säker stadsmiljö.

Vatten

Dagvatten är ytvatten från regn, spol- och smältvatten som rinner på hårdgjorda ytor eller genomsläpplig mark. I Stockholms dagvattenstrategi anges att dagvattnet inte får bidra till att försämra miljön. För att tillgodose detta ska i första hand insatser göras vid föroreningarnas källor, i andra hand ska lokala system

ta hand om föroreningar så att mark och vattendrag kan tillföras så mycket vatten som möjligt utan att föroreningshalterna når kritiska nivåer och i tredje hand ska dagvattnet i bebyggda områden tas om hand i lokala mindre känsliga recipienter eller ledas till reningsverk.

I bebyggda områden kan koppar och zinkutfällningar komma från tak medan gator och fordon avger partiklar och oljerester, särskilt från Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen samt flygets verksamhet på Bromma flygplats. Inom programområdet konstateras att föroreningshalten i dagvattnet idag är generellt låg till måttlig.

Enligt pågående utredningsarbete för dagvatten kan programområdet delas in i tre avrinningsområden som avvattnas till Mälaren norr- och västerut samt till Kyrksjölöten. Dagvattensystemen i området belastas när gröna områden bebyggs och andelen hårdgjorda ytor ökar. Inom programområdet finns lågpunkter som behöver beaktas vid placering av bebyggelse. Dagvattenutredningen kommer bland annat innehålla beräkningar för flöden, volymer och föroreningar samt förslag till principlösningar för en hållbar dagvattenhantering.

Östra Mälaren är vattenskyddsområde och Kyrksjölöten är klassad som ekologiskt känsligt område varför dagvattenfrågorna ska ägnas särskild uppmärksamhet i den fortsatta planeringen.

På grund av förväntade klimatförändringar beräknas Stockholm få ökad nederbörd och höjda vattennivåer i hav och sjöar samtidigt som somrarna blir torrare och varmare. Detta ställer nya krav på stadsbyggandet och bebyggelsens utformning. Enligt underlag om instängda områden i Bromma finns områden där dagvatten inte kan avledas med självfall vilket kan leda till översvämningar vid skyfall. Det är framförallt vid korsningen Drottningholmsvägen/Tunnlandsvägen där störst översvämningrisk föreligger. Instängda områden förekommer även i norra Riksby. Där de instängda områdena sammanfaller med föreslagen bebyggelse rekommenderas att dagvattnet leds bort via öppna diken, översvämningssytor eller vattenparker skapas, alternativt att dagvattnet kulverteras och leds bort. Det kan även vara aktuellt att justera placering av bebyggelse vid till exempel lågpunkter och instängda områden.

Dagvattnet inom programområdet ska omhändertas lokalt genom fördröjning och infiltration så att föroreningsgraden minskas. Vid planering av ny bebyggelse ska åtgärder vidtas så att ökande regnmängder i framtiden kan omhändertas. Dagvattensystemet kan bli en resurs i gestaltningen av det offentliga rummet och av bostadsgårdar. Rätt utformade kan öppna dagvattenlösningar bidra till estetiska kvaliteter i stadsrummet och samtidigt fungera som förstärkare av livsbetingelserna för djur och växter.

I norra Riksby finns goda möjligheter att skapa lokala dagvattensystem i samband med ny bebyggelse, men också att stärka recipienternas förmåga att ta emot vatten genom fördröjning. Möjliga placeringar av öppna dagvattenlösningar där risken för översvämningar bedöms vara störst ska utredas i kommande detaljplanearbete. I samband med eventuell ny bebyggelse där Åkeshovs reningsverk ligger ska dagvattenhanteringen särskilt beaktas för att undvika översvämningar.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Inom programområdet återfinns fem tillrinningsområden till närliggande vattenförekomster.

I områdets södra del, norr om Åkeshovsvägen sker tillrinning till Mälaren. Mälaren är en vattenförekomst enligt vattendirektivet och uppnår i dagsläget god ekologisk status men ej god kemisk status. I den nordvästra delen sker tillrinning till Kyrksjön. Denna vattenförekomst uppnår otillfredsställande ekologisk status och ej god kemisk status. I den norra och den västra delen av Riksby klack sker tillrinning till Ulvsundasjön. Denna vattenförekomst uppnår måttlig ekologisk status och ej god kemisk status. Lillsjön som ingår i programområdet är en vattenförekomst som ännu inte är klassad, dock har den problem med övergödning och syrefattiga förhållanden.

Genom EU-domstolen har rättsläget avseende ickeförsämringskravet i vattendirektivet förtydligats. Avgörandet från EU-domstolen innebär att det ställs högre krav än tidigare på framtagandet av underlag för enskilda provningar av verksamheter och detaljplaner.

Eftersom det är en förutsättning i prövningen av en detaljplan att miljö kvalitetsnormerna kan tillgodoses och att prövningsmyndigheten kan upphäva en plan om det inte är visat att miljö kvalitetsnormerna uppnås är det särskilt viktigt att beakta denna nya praxis i framtagandet av planhandlingar och miljökonsekvensbeskrivning med mera.

Fortsatt detaljplanearbete ska ta hänsyn till gällande miljö kvalitetsnormer.

Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att programmets 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.

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

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

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

Dialog

En viktig del i programarbetet för centrala Bromma har varit att genom tidig dialog få kunskap om vad boende och verksamma tycker, känner för och vet om området. Under perioden 2012-2014 genomfördes ett flertal aktiviteter med det syftet, så som öppet hus i Kristofferskolan och gåturer i centrala Bromma. Staden har också fått viktig återkoppling från den enkät om Brommaplan som genomfördes i mars-april 2013 samt från möten med Brommas hembygdsförening och flera andra intressenter. Den kunskapen har varit viktig som underlag till utvecklingen av programförslaget.

Imaj2012höllsettförstainformations-ochsamarådsmöte för intresserade invånare i Kristofferskolans lokaler. Stadsbyggnadskontoret beskrev utvecklingen av ny bussterminal och bostäder vid Brommaplan och hur denna hänger ihop med programarbetet med centrala Bromma och översiktsplanen för Stockholm.

Enkäter

För att få veta mer om hur alla som använder Brommaplans centrum och Riksby samt upplever platserna genomförde stadsbyggnadskontoret två enkätundersökningar. Enkätsvaren visar att Brommaplans centrum av de allra flesta upplevs som grått, trist och tråkigt. Många upplever platsen som otrygg och oinbjudande.

Önskade förbättringar är att centrumet ska bli trevligare, ljusare, renare, mindre grått, att det får bättre gång- och cykelmiljöer, bättre belysning, gröna

planteringar, uteserveringar, mer torgkänsla, plats för torghandel och cykelställ för pendlare.

Gåturer

Det fanns möjlighet för intresserade att föra dialog och dela med sig erfarenheter genom att gå promenader runt Brommaplan och Riksby, tillsammans med stadens representanter. Grönska, natur och koloniområdenas särprägel uppskattades medan trafiken, störande buller och otrygghet var frågor som var mindre positiva.

Fokusgrupper barn och ungdomar

Stadsbyggnadskontoret har vänt sig till den yngre Bromma-generationen genom att ordna fokusgrupper där barn och ungdomar i åldern 9 till 19 år fick komma till tals. Målet var att i ett tidigt skede få barnens perspektiv inför planeringen: var de vistas och var de känner sig trygga respektive otrygga. Samtalen handlade också om vad som saknas och hur Bromma kan utvecklas.

De flesta beskrev att de framför allt uppskattar och vill bevara tryggheten i området, grönområdena och bra kommunikationer, medan träffpunkter och service såsom butiker och kaféer kan bli fler.

Open space, byggherrar

Staden har träffat intresserade byggherrar för att diskutera hur utvecklingen i Riksby kan genomföras utifrån temat ”Hur utvecklar vi Riksby till en hållbar, mångsidig och levande stadsdel?”. Några möjligheter och utmaningar som diskuterades var: Hur biologisk mångfald i tät bebyggelse/tyngdpunkt uppnås; Hur gröna och rekreativa värden värnas/stärks;

Hur trafiken ska lösas för de olika trafikslagen; Hur barriäreffekterna kan minskas samt Hur buller från flyg och bilar hanteras.

Stadsbyggnadsprocess

Programmet är på samråd mellan den 22 februari och den 4 april 2016. Under samrådet hålls ett samrådsmöte i form av öppet hus i stadens dialogpaviljong, där intresserade personer kan komma och diskutera programförslaget.

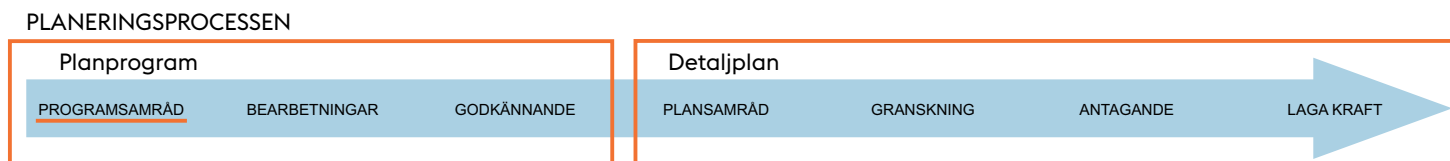
När samrådet är slut sammanställs de inkomna synpunkterna och presenteras för ansvariga politiker i stadsbyggnadsnämnden. Programmet kan komma att omarbetas med utgångspunkt i de synpunkter som framförts. Efter eventuella omarbetningar godkänns programmet av stadsbyggnadsnämnden preliminärt under sommaren 2016. Ett program är ingen juridiskt bindande handling och beslutet kan därför inte överklagas.

Detaljplanering och stadsutveckling

Programområdet kommer att delas upp i flera detaljplaner, som genomförs etappvis. Innan detaljplanearbete på stadens mark påbörjas beslutar exploateringsnämnden om markanvisning och beställning av detaljplan hos stadsbyggnadsnämnden, som ger stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta en ny detaljplan. Detaljplanerna kommer sedan att samrådas med allmänhet och remissinstanser

och ställas ut för granskning innan de antas av stadsbyggnadsnämnden eller kommunfullmäktige.

Norra Riksby kommer att utvecklas etappvis under en lång tidsperiod. Det skapar förutsättningar för en anpassning till förändringar i samhället i stort, lokala behov och till en god samordning av nödvändiga satsningar i infrastruktur och allmän service - kollektivtrafiken, trafiktekniska lösningar, tekniska försörjningssystem samt behov av skol- och förskoleplatser. Med anledning av nuvarande kapacitetsbrist för grundskoleplatser i Bromma bör en skola inrymmas i den eller de detaljplaneetapper som påbörjas först. Områdena närmast Brommaplan samt utefter Kvarnbacksvägen och Spångavägen utgör troligtvis de första etapperna att detaljplanelägga.



Fortsatt utredningsbehov

I det fortsatta arbetet behöver ett antal frågor utredas vidare på övergripande och detaljerad nivå. Det gäller till exempel trafik, risker på grund av transporter med farligt gods, kulturmiljö och arkeologi, dagvatten samt översvämningsrisker.

Utredningar, underlag och övriga källor

Vision 2040 - Ett Stockholm för alla, 2015

Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, 2010

Framkomlighetsstrategin, 2012

Områdesanalys för centrala Bromma, Landskapslaget 2012

PM - Instängda områden Bromma, Sweco 2013

Grönstruktur i Centrala Bromma, Ekologiska landskapssamband, Calluna 2014

Rapporter från enkäter och tidiga dialoger

Riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport, Trafikverket 2015

Delar av materialet kan laddas ned på www.stockholm.se/centralabromma

Medverkande

Projektgrupp

Kristina Dunker, stadsbyggnadskontoret

Sofia Eriksson, stadsbyggnadskontoret

Hanna Flygt, exploateringskontoret

Margareta Biberg, exploateringskontoret

Agneta Schill, exploateringskontoret

Elisabeth Lindvall, exploateringskontoret

Johannes Berg, miljökontoret

Övriga

Fredrik Jensen, stadsbyggnadskontoret

Stefan Modig, stadsbyggnadskontoret

Mia Lindblad, Landskapslaget

Lotta Wersäll, Landskapslaget

I ett tidigt skissarbete i programarbetet deltog även Andersson och Jönsson Landskapsarkitekter samt Thorbjörn Andersson och PeGe Hillinge från Sweco.

