

BROMSTENS INDUSTRIOMRÅDE

Program för stadsutveckling



STADSBYGGNADS
KONTORET

Dnr 2006-07203-53



Översiktskarta. Programområdet i mörkblått.

Programsamråd	3
BROMSTENS INDUSTRIOMRÅDE	4
Om området	4
Historik	4
Markägoförhållanden	4
Kulturmiljö	4
Service	8
Trafik	11
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	12
Översiktsplan	12
Tidigare program	12
Stads- och detaljplaner	12
Markanvisning	13
Pågående planering i närområdet	14
FÖRSLAG	15
En ny förstad	15
Förslagets huvuddrag	16
Ny bebyggelse	18
Offentliga platser	25
Trafik	27
KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET	33
Konsekvenser för miljön	33
Kulturmiljö	41
Näringsliv	41
Barn och ungdomar	42
FORTSATT ARBETE	43
Detaljplanering	43
Miljöprövning	43
Genomförande	43
Ekonomiska konsekvenser	44
Medverkande	44

Programsamråd

Program för Bromstens industriområde i stadsdelen Bromsten, Dnr 2006-07203-53. Syftet med programarbetet är att undersöka möjligheten att omvandla området till en ny stadsdel med bland annat nya bostäder och nya lokaler för företagande.

Programsamråd är det första skedet i den process som leder fram till en ny detaljplan. Under detaljplaneprocessen ges ett flertal tillfällen att yttrasig om projektet. Samtliga beslut i detaljplaneprocessen fattas av stadsbyggnadsnämnden och efter programsamrådets slut kommer inkomna synpunkter och remissvar att redovisas för nämnden för ett ställningstagande om fortsatt arbete.

Samråd om programmet pågår till och med den 9 juni 2008. Skriftliga synpunkter lämnas senast detta datum till:

Stadsbyggnadskontoret
 Registraturen
 Box 8314
 104 20 Stockholm
 e-post: stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se

Information om programmet lämnas av:

Per Wilhelmsson, stadsbyggnadskontoret; 08-508 27 333, per.wilhelmsson@sbk.stockholm.se.

Kjell Engvall, exploateringskontoret; 08-508 26 061, kjell.engvall@expl.stockholm.se.



BROMSTENS INDUSTRIOMRÅDE

Om området

Bromstens industriområde ligger i stadsdelen Bromsten i nordvästra delen av Stockholms stad. Programområdet omfattar industriområdet och de två fotbollsplanerna på Bromstens IP och upptar en yta av ca 27 hektar.

Historik

Människor har funnits på platsen under en mycket lång tid, troligen redan på 600-talet e Kr. Då låg den största delen av industriområdet under vatten och det som idag kallas Bromstens fornborg var en udde.

Stadsdelen Bromsten har sitt ursprung i Bromstens gård, som köptes av J. E. Lignell 1902 för att styckas upp i tomter. Att bygga bostäder i Bromsten var möjligt tack vare tågförbindelserna från Bromstens station, som låg ungefär där Bromstensvägen idag korsar järnvägen på bro. Lignells arvingar bildade 1908 AB Billiga Tomter, som fortsatte exploateringen av den före detta gården. Merparten av småhusbebyggelsen i Bromsten kommer från 1900-talets första decennier, även om området kontinuerligt har förtätats och de gamla husen byggts om. Under 1960-talet byggdes flerbostadshus runt Bromstensplan. Under 1980- och 1990-talen har enstaka flerfamiljshus byggts.

Bromstens industriområde planlades 1914 för industriändamål. Området förblev dock i princip obebyggt under en lång tid. De flesta av byggnaderna i industriområdet uppfördes under 50-, 60- och 70-talen.

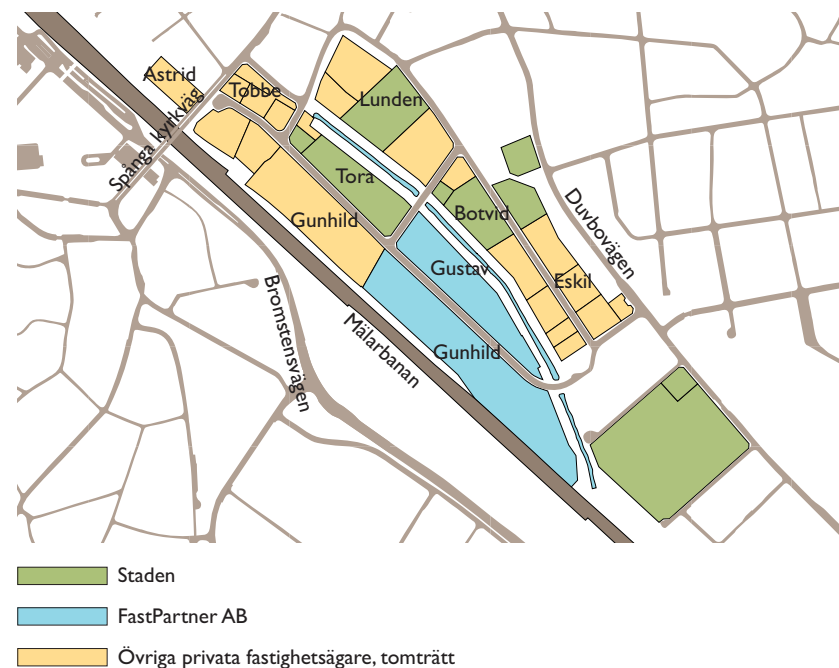
Markägoförhållanden

Ungefär 80 procent av kvartersmarken i området ägs av privata markägare och resterande ca 20 procent av staden. De privatägda fastigheterna är övervägande små. Det största sammanhängande privata markinnehavet utgörs av hela kvarteret Gustav samt den östra delen av kvarteret Gunhild, som ägs av FastPartner AB.

Kulturmiljö

Bebyggelse

Stora delar av området utgörs av upplagsplatser för baracker, containrar, byggnadsställningar etc. Bebyggelsen är i huvudsak uppförd under 1900-talets andra hälft och med några få undantag i form av



Markägoförhållanden.



Programområdet (markerat med ljusare färg), skala 1:5000.



Spångaån vid Skogängsvägens bro.



Industri i kvarteret Botvid.



Spångaån nära Mjölmarstigen.



Industribyggnad på fastigheten Eskil 10, sedd från Duvbovägen.



Skogängsvägen vid Spångaviadukten.



Gångvägen från Spånga station. Spångaviadukten i bakgrunden.



Borghöjdsvägen. Fornborgen i bakgrunden.

skjul eller stora enkla hallar. Kulturhistoriskt intressant bebyggelse saknas bortsett från några verkstäder och en vaktmästarbostad.

Byggnaden på Astrid 9, som ligger vid gångstråket mot pendeltågsstationen, är troligen byggd runt förra sekelskiftet. Byggnaden är uppförd i rött tegel med ett karaktäristiskt sågtandstak i koppar och är ett fint exempel på det sena 1800-talets industriarkitektur.

Fornlämningar

Inom programområdet finns två fornlämningar. Den ena är Bromstens fornborg som ligger på höjden mellan Winguists väg och Duvbovägen. Då de omgivande, lägre områdena låg under vatten var detta en strategisk plats norr om den dåvarande vattenleden mot Järfälla. Fornborgen har troligen använts i försvarssyfte. På berget finns vissa spår av en mur.

Den andra fornlämningen är Bromstens gamla bytomt, vars namn Bromsten är skriftligt belagt 1291. Bytomtens läge är ungefärligt, något söder om förskolan Bromstens gård, på parkmark eller under Duvbovägen.

Övrigt

På byggnaden i hörnet av Borghöjdsvägen och Winguists väg finns graffitimålningen "Fascinate". Målningen gjordes 1989 med ägarens tillstånd. Den bedöms vara ett av de bästa exemplen i Stockholmsområdet på graffiti från den tiden.

Service

Ett omfattande serviceutbud finns i Spånga centrum på andra sidan järnvägen. Vid Bromstensplan finns en livsmedelsaffär, några restauranger, ett gatukök och en tobaksaffär. Vid Duvbovägen, nära fornborgen, finns ytterligare en restaurang.



Industribyggnaden på Astrid 9.



Graffitimålningen "Fascinate".



Ortofoto, skala 1:5000.



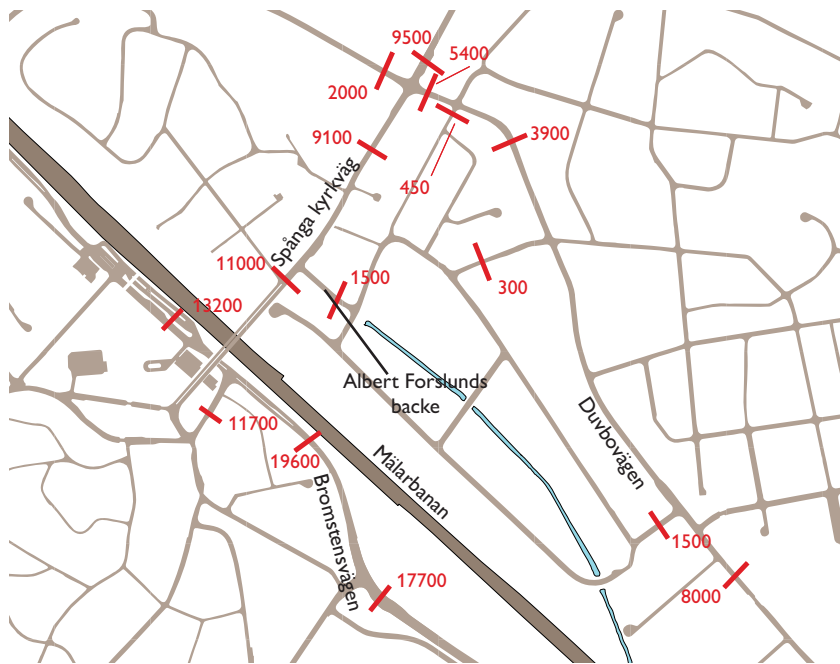
Spångaåns norra sida vid kvarteret Botvid.



Skogängsvägens bro över Spångaån.



Området runt Borghöjdsvägen, sett från fornborgen.



Antal fordon/vardagsdygn 2007.

Trafik

Vägtrafik

Spånga kyrkväg är områdets huvudgata och fördelar trafiken norrut och söderut. Duvbovägen är entrén söderifrån och matar trafik till och från Ulvsundavägen. Bromstensvägen, på andra sidan järnvägen, är den huvudsakliga och mest trafiktåliga och kapacitetsstarka kopplingen mellan Ulvsundavägen och Spånga centrum med omnejd. Den nås lättast via Albert Forslunds backe från stora delar av området.

Vägnätet inom industriområdet består till allra största delen av ca 13 meter breda gator. Det är anpassat efter industriernas behov av lastning, lossning och framkomlighet med stora lastbilar.

Trafikmängderna i området visas i figur. Trafikmängderna på vissa gator i och omkring området har räknats under 2007. På andra gator har räkningar från 2001-2002 räknats upp för att visa 2007 års flöden.

Kollektivtrafik

De västra delarna av industriområdet ligger i direkt anslutning till Spånga pendeltågsstation. Från Spånga till Stockholm central är restiden 13 minuter. Spånga station trafikeras av ett antal busslinjer till och från stora delar av västra Stockholm samt angränsande kommuner. På Duvbovägen och Spånga kyrkväg finns tätt med busshållplatser som trafikeras av busslinjerna 118 (Hallonbergen-Vällingby), 119 (Backlura-Solna), 179 (Vällingby-Sollentuna), 199 (Vällingby-Hallonbergen, nattbuss) och 514 (Spånga-Sollentuna). Gångavståndet till en busshållplats understiger 400 meter i princip i hela Bromstens industriområde.

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelnätet är separerat från biltrafik på Spånga kyrkväg och längs större delen av Duvbovägen. I övrigt saknas särskilda gång- och cykelbanor i området. Vissa undantag finns, till exempel Skogängsvägen som är försedd med smala gångbanor/trottoarer.

En räkning av cyklister på vissa platser i området visar relativt stora flöden genom området mot Spånga station. Cirka 400 cyklister beräknas cykla över bron vid entrén till pendeltågsstationen varje vardag.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

Översiktsplan

I stadens översiktsplan, antagen 1999, är Bromsten-Spånga-Lunda utpekad som ett av tolv stadsutvecklingsområden. Enligt översiktsplanen ska det framtida byggandet främst ske i dessa områden. Stadsutvecklingsområdena är antingen lågt utnyttjad mark invid kollektivtrafikknutpunkter eller som här, industriområden i goda kollektivtrafiklägen.

Vad gäller Bromsten-Spånga-Lunda anger översiktsplanen att det här finns goda möjligheter att skapa en relativt tät stadsstruktur. Området ligger nära Spånga station och kan utvecklas till en framtida knutpunkt med god tillgång till service och andra aktiviteter. Översiktsplanen anger att Bromstens industriområde mellan järnvägsspåret och ån kan förtätas med bostäder och arbetsplatser på längre sikt. Arbetsplatserna kan lokaliseras så att de skärmar av ljudet från järnvägen. Vidare anger översiktsplanen att Spångaån är en resurs i utvecklingen av grönstrukturen och för omhändertagandet av dagvatten.

Bromstens IP är i översiktsplanen markerat som gles stadsbebyggelse. Planeringsinriktningen för sådana områden är att markanvändningen med lägre utnyttjandegrad bibehålles i stort. Områdena kompletteras genom byggande främst för lokala behov och i goda kollektivtrafiklägen.

Tidigare program

Delar av Bromstens industriområde ingick i det planprogram (Upprustning och komplettering av Spånga centrum, Norra Solhem och del av Bromstens industriområde, dnr 95001) som remissbehandlades 1996. I programmet föreslogs att den del av industriområdet som ligger norr om Spångaån skulle omvandlas till bostäder, medan industrianvändningen skulle fortgå söder om ån och utvecklas mot ett mer intensivt markutnyttjande.

Efter programsamrådet beslutade stadsbyggnadsnämnden att upprätta förslag till detaljplaner för kvarteret Gunnebo m fl samt del av kvarteret Astrid. Båda projekten har genomförts.

Stads- och detaljplaner

I merparten av området gäller Pl 5105 (laga kraft 1964) som föreskriver industriändamål. I Pl 5105 finns även några mindre områden för allmänt ändamål och bostäder. I kvarteret Tobbe gäller Pl 6486 (laga kraft 1967) som anger industriändamål, kontor eller liknande. För kvarteret Hans med omgivande allmän platsmark gäller Pl 89082 (laga kraft 1992) som föreskriver bostäder, park och gata. För återstoden av kvarteret Hans samt Bromstens idrottsplats gäller Pl 4374B (laga kraft 1959) med markanvändningen idrott och bostäder.

- STENSTADEN
- TÄT STADSBEBYGGELSE
- GLES STADSBEBYGGELSE
- STADSUTVECKLINGOMRÅDE
- UTREDNINGSMRÅDE FÖR FRAMTIDA STADSUTVECKLING
- VERKSAMHETSOMRÅDE
- TERMINALOMRÅDE M M
- OMRÅDE FÖR STADENS TEKNISKA FÖRSÖRJNING
- NATUR OCH PARK
- VIKTIGT FÖRBINDELSESTRÅK FÖR REKREATION
- SPECIELLT BEVARANDEOMRÅDE
- VATTENOMRÅDE



Markanvändning i översiktsplanen.

Markanvisning

Gatu- och fastighetsnämnden anvisade i juni 2003 den del av kvartersmarken i området som ägs av staden (delar av kvarteren Tora, Lunden, Botvid och Bromstens IP) till HSB Bostad. HSB har tillsammans med Skanska bildat ett särskilt bolag, Bromstensstadens Exploaterings AB, inför det förestående planarbetet.

Pågående planering i närområdet

Stadens planer

I området runt Spånga centrum planeras för ett tillskott om ca 300 lägenheter samt ombyggnad av bussterminalen.

I den så kallade Bromstensgluggen (naturmarken mellan Bromsten och Ulvsundavägen) är stadens intention att markförlägga de två kraftledningarna som korsar området för att sedan pröva möjligheten att bygga bostäder och arbetsplatser. Området beräknas kunna rymma ca 400-500 bostäder.

Järnväg

Mäljarbanan är det officiella namnet på järnvägen från Stockholm mot Västerås och vidare mot Örebro. Den allra största delen av Mäljarbanan har två spår för genomgående trafik, så även sträckan förbi Spånga station. Den kraftiga utvecklingen av regionaltrafiken mot Västerås har gjort att de två spåren inte räcker till och konflikter uppstår mellan fjärr-, regional-, pendel- och godståg. Om Citybanan byggs genom Stockholms innerstad kommer Mäljarbanan på sträckan Tomtebodavägen-Kallhäll bli en flaskhals som begränsar järnvägstrafiken i regionen. Banverket utreder därför möjligheten att bygga två nya spår på denna sträcka. Detta skulle göra det möjligt för de snabbare tågen att köra om pendel- och godstågen, och för SL att utöka pendeltågstrafiken. Ett av de alternativ som utreds är att bygga två nya spår längs de befintliga på hela sträckan. Vid Spånga station och förbi Bromstens industriområde finns redan fyra spår, även om bara två trafikeras. Spårens läge kan dock behöva justeras för att göra banan så rak som möjligt. Förbi Bromstens industriområde kan detta innebära att en spårutbyggnad gör intrång i kvarteret Gunhild.

I planeringen av industriområdet är en förutsättning att järnvägen vid området byggs ut till fyra spår. Om det under det fortsatta arbetet skulle visa sig att de nya järnvägsspåren ska förläggas någon annanstans kommer det att innebära att kvarteretsmarken i kvarteret Gunhild kan utvidgas.

Väg

Under 2008 beräknas ombyggnaden av E18 till motorväg på sträckan Hjulsta-Kista starta. Vägen beräknas stå klar 2014. Vägverket planerar även en ny vägförbindelse över Saltsjö-Mälarsnittet och har tagit ställning för att det lämpligaste alternativet för en sådan förbindelse är Förbifart Stockholm. Om Förbifart Stockholm byggs kommer den att löpa under jord i ungefär samma läge som Bergslagsvägen väster om Spånga.

FÖRSLAG

Stadsbyggnadskontoret och exploateringskontoret anordnade i samarbete med HSB och Skanska parallella arkitektuppdrag under tiden november 2006-januari 2007. Uppdragen utfördes av Brunnberg & Forshed Arkitektkontor, Lindberg Stenberg Arkitekter AB och Marge Arkitekter AB. Förslaget till det nya Bromstens industriområde utarbetades under 2007 av stadsbyggnadskontoret i samarbete med exploateringskontoret. Brunnberg & Forshed Arkitektkontor (stadsbyggnad), White Arkitekter (landskap), WSP (trafik), Grontmij (geoteknik) och Skanska Teknik (geoteknik) medverkade i programarbetet.

Följande principer har varit vägledande i arbetet med området.

- *Mer än ett bostadsområde.* I framtiden ska människor kunna bo i området, men även arbeta, idrotta, handla, och träffas i parker och på restauranger eller caféer. Området ska byggas vidare på den fina småstadsmiljö som finns i Spånga centrum, fast i en modern form. Området ska bli en förstad till Stockholm - inte en förort.
- *Anpassa förslaget till lång utbyggnadstid och många intressenter.* Området ska kunna byggas ut under en lång tidsperiod och planeringen ska ta hänsyn till det spridda markägandet. Det betyder att förslaget måste tillåta att delar av utbyggnaden kan genomföras oberoende av andra.
- *Utnyttja områdets förutsättningar.* Bromstens industriområde har mycket bra kollektivtrafik och god tillgång till service av olika slag. För att många människor ska kunna utnyttja dessa ska exploateringsnivån vara relativt hög. Den nya stadsdelen ska ansluta till resten av Bromsten på ett sådant sätt att det ska vara naturligt att gå eller cykla genom området på väg till Spånga station och centrum.
- *Ett bra område att växa upp i.* Området ska erbjuda en säker och stimulerande miljö för både barn och ungdomar.
- *Nya gröna och blåa kvaliteter.* Flera nya parker ska byggas och nya grönsamband skapas. Stråket längs Spångaån ska utvecklas till en vacker park, där människor gärna vistas och känner sig trygga.

En ny förstad

Det förslag som har tagits fram och som redovisas i programmet bygger på ett tydligt ställningstagande: Det behövs mera stadsmässiga miljöer i denna del av Stockholm, miljöer med offentliga platser, folkliv, och en blandning av bostäder, arbetsplatser, parker m m. Förslaget är därför inspirerat av små och mellanstora svenska städer som till exempel Söderköping och Trosa men även av förstäder till Stockholm som till exempel Midsommarkransen och Råsunda. Husen ligger ordnade längs gator i en struktur som innehåller offentliga platser i form av parker och torg, och det finns en blandning av bostäder, arbetsplatser och butiker. All mark i området har en användning, det finns inga ”halvprivata”

mellanrum mellan kvartersmark och allmän mark.

Förslaget syftar till att ta bort den barriärverkan som industriområdet har idag. De nya parker och promenadstråk som planeras i området ska kunna vara till nytta för både de som flyttar in i de nya bostäderna och de som idag bor i närområdet. Det ska till exempel bli naturligt för de som idag bor i Bromsten att nyttja de nya gatorna och parkerna på väg till pendeltåget eller Spånga centrum i stället för att gå runt industriområdet, vilket många gör idag, framför allt på kvällstid. Detta görs genom att förslaget vävs in i befintlig struktur av gator och platser. I förslaget ingår ett flertal nya gatu- och gång- och cykelförbindelser med syftet att så långt som möjligt knyta ihop området med omgivningen och göra det till en helt integrerad del av stadsbygden.

Det är önskvärt att den nya stadsdelen ska dra till sig verksamheter i form av affärer, caféer m m. Den relativt höga boendetätheten är ett sätt att skapa underlag för detta. Integrationen med omgivningen i form av gator och gångvägar som skapar ett flöde av människor genom området är ett annat.

En hög boendetäthet kan även vara positiv ur en social aspekt eftersom den ger förutsättningar för ett rikt socialt liv. Ett exempel är att ju fler grannar en barnfamilj har, desto större antal potentiella kompisar har barnen att välja mellan.

Ett viktigt mål i planeringen är att stadsdelen ska kunna ha arbetsplatser och verksamheter som är aktiva på dagtid. Detta innebär att området är befolkat dygnet runt, och det ger underlag för lunchrestauranger m m. De boende som av olika skäl vistas i området på dagtid kan dra nytta av detta.

Hela industriområdet kommer inte att omvandlas på en gång. De olika företagen och markägarna i området har olika önskemål och behov som staden måste ta hänsyn till. Det är därför viktigt att göra det möjligt för omvandlingen att ske under en relativt lång tid. Förslaget är därför till stor del anpassat till befintliga gator och fastighetsgränser.

Förslagets huvuddrag

Den centrala delen bebyggs med bostäder. I kvarteren längs järnvägen föreslås en kombination av byggnader för lätt industri och idrott. Lokaler i bottenvåningen tillåts i hela området.

I den del av området som ligger närmast Spånga station föreslås en tät och relativt hög bebyggelse med stora inslag av service i form av till exempel affärer.

Befintliga gator förlängs in i industriområdet, antingen körbara eller i form av gång- och cykelvägar.

En ny tennishall föreslås byggas bredvid den befintliga badmintonhallen.

Spångaån är områdets centrala parkstråk. På flera ställen byggs nya parker vid åstråket. På så sätt skapas en sammanhängande grön- och aktivitetsstruktur.

I förslaget ingår en ny skola samt ca 9 nya förskoleavdelningar som kan byggas ut i etapper, allt eftersom behov uppstår.



Förslag, skala 1:5000.

Om området byggs ut enligt förslaget kommer det sammanlagt att innebära ett tillskott av 1000-1100 lägenheter, ca 8000 m² lokaler för industri och ca 4000 m² lokaler för idrott.

Ny bebyggelse

Utformning

Området kommer att byggas ut under en längre tidsperiod och olika arkitektoniska trender kommer att komma och gå. För området som helhet är det väsentligt att i programmet slå fast vissa bärande principer för områdets utbyggnad och struktur, men inte att styra fasadutformning, färgsättning m m. Följande principer föreslås vara vägledande för utformningen av ny bebyggelse i området, och bevakas i samband med detaljplanering:

Arkitektur

Den föreslagna strukturen har inspirerats av svenska småstäder och är på flera sätt traditionell, men den kan med fördel bebyggas med hus med ett modernt uttryckssätt. Hög kvalitet ska eftersträvas i all nybebyggelse i området. Variation i både form och färg ska eftersträvas.

Placering

Byggnaderna i området ska vara en del av en helhet där det är tydligt att gatorna är offentliga platser där alla har rätt att vistas, medan gårdarna är privata och till för de som bor i kvarteret. Därför föreslås nya byggnader i området som regel byggas med fasaden placerad i gatukant. Entréer bör orienteras mot gatan.

Nedersta våningen

Lokaler för centrumändamål/service föreslås vara tillåtna i hela området. Lägenheter bör vara upphöjda ovanför gatans nivå för att undvika störande insyn.

Byggnadshöjd

Som princip föreslås högsta tillåtna byggnadshöjd i området bli 4 våningar. På vissa ställen kan enstaka högre hus byggas. Detta gäller närmast Spångaviadukten i kvarteret Tobbe och vissa platser längs Skogängsvägen.

Vissa delar av området gränsar till befintliga villor på andra sidan gatan. På dessa platser är det lämpligt att trappa ner bebyggelsen för att få en bra övergång till den lägre skalan. Hur detta i detalj ska utföras kommer att studeras i kommande detaljplanearbete.





Bevarande

Det är generellt positivt om befintliga byggnader kan sparas och integreras i den nya bebyggelsen, så att de kan påminna om områdets historia och ge den byggda miljön en naturlig variation. Områdets bebyggelse har dock en sådan karaktär att det endast är ett fåtal byggnader som är av en sådan kvalitet att det är meningsfullt att spara dem. Varje fall kommer att bedömas separat i samband med kommande detaljplanearbete.

Parkering

En parkeringsnorm på 1,0 bilplatser per lägenhet föreslås tillämpas. Det är troligt att ca 70-75 % av dessa kan ordnas i garage under husen. Resterande parkeringsplatser ordnas längs gatorna. Samlade parkeringsplatser ovan jord kommer inte att tillåtas. Garagen kan läggas ett halvt plan under gatunivån, vilket gör att lägenheterna höjs upp och ger möjlighet till en upphöjd gård som är naturligt avgränsad mot omgivande allmän mark.

Barn och ungdomar

När bostäder har byggts i Bromstens industriområde och Bromstensgluggen har Bromsten fått mellan 1500 och 1700 nya lägenheter eller upp till 5000 nya invånare. Då kommer inte Bromstensskolans lokaler att räcka till. I förslaget reserveras därför mark för skoländamål på Bromstens IP.

De nya bostäderna i industriområdet bedöms generera ett behov av ca 9 nya förskoleavdelningar. Plats för dessa har reserverats vid befintlig förskola i kvarteret Bromstens gård (3 avdelningar) samt samordnat med den föreslagna skolan på idrottsplatsen (6 avdelningar). Dessa kan byggas ut allt eftersom behov uppstår.

Illustrationer

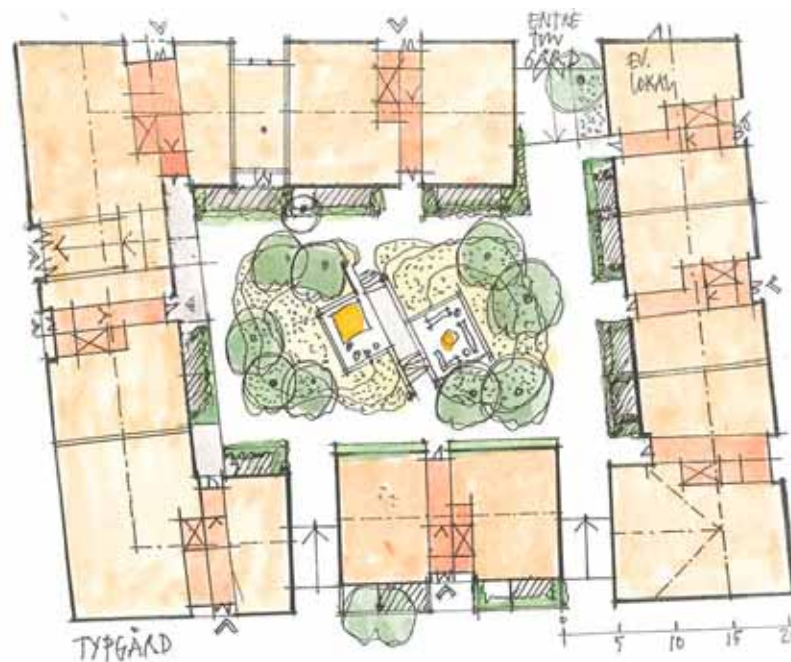
Byggnaderna på de illustrationer, som visas i planprogrammet, representerar ett av många möjliga sätt att bebygga området på. Ny bebyggelse i området föreslås följa de principer som redovisas i text, men den behöver inte se ut som illustrationerna.

Centrala delen

Den centrala delen av området föreslås bebyggas med stadskvarter. Stadskvarteren byggs i 2-4 våningar. Kvarteren omges av gator med trottoarer, och mot dessa vänder sig husens entréer. Kvarteren är inte helt kringbyggda. Genom öppningar kan träd kika fram i gaturummet, men kvarteren håller alltid sin form.

Den första bostadvåningen ska alltid ligga en halv våning över gatan för att slippa insyn. Ibland kan en butikslokal ligga i ett strategiskt hörn, och placeras på gatunivån och får högre rumshöjd.

Bakom klippta häckar, murar, plank eller portiker anar man de lummiga bostadsgårdarna. Mot gårdarna



Typplan över ett stadskvarter.



Vy över ett stadskvarter.



vänder sig husens balkonger. Under gårdarna finns parkeringsgarage.

Gatorna är relativt smala. Kvarteren med sina fasader bildar väggar i gaturummet. Husens höjdskala är anpassad till gatans bredd. Kvarteren delas upp i korta husblock för att ge småskalighet.

De korta husblocken, de varierade hushöjderna, ett varierat taklandskap, husens olika färg, omsorgsfullt utformade portar och detaljer samt inslag av lokaler, ger stadsdelen variation och småstadskarakter.

Skogängsvägen och Winquists väg kommer även i framtiden att vara de viktigaste gatorna, men ett antal nya gator skapas för att dela upp området i mindre kvarter. Ån är det centrala stråket och den föreslås kantas av smala enkelriktade gator som möjliggör angränsning till bostäder och eventuella lokaler.

Vy över kvarteren Tora och Lunden.



Förslag till markanvändning, centrala delen.

Väster om parken

Kvarteren Lunden och Tora på ömse sidor om Spångaån väster om Stora parken ägs till stor del av staden, vilket gör att förutsättningarna är goda för att påbörja omvandlingen här. Kvarteren är stora och föreslås delas upp med nya gator. Även längs ån byggs nya gator, med syftet att göra det möjligt att ha entréer från bostadshusen mot ån och att tydligt markera att åstråket är områdets framsida.

Korsningen Albert Forslunds backe/Mjölmarstigen är en viktig punkt i området. Här passerar fotgängare på väg till eller från stationen, bilar på väg till eller från Spånga kyrkväg, och själva Spångaån ut ur kulverten. Där föreslås en mindre park där åns vatten spelar huvudrollen.

Öster om parken

Området öster om parken, från Duvbovägen till Skogängsvägen, föreslås bebyggas med stadskvarter.

Förskolan Bromstens gård ligger vid Duvbovägen. Läget är mycket fördelaktigt för små barn, med direkt tillgång till kullen med fornborgen, där det finns mycket goda möjligheter till lek. Här föreslås därför en del av behovet av förskolor lösas. Förskoleverksamheten föreslås utvidgas i nya byggnader vid Winquists väg. Angöring kommer att studeras närmare i planskedet för att tillgodose att en trafiksäker lösning uppnås.

Närmast stationen

Området mellan Mjölmarstigen och Spånga station har särskilda förutsättningar. De allra flesta Bromstensbor som ska gå eller cykla till Spånga station eller centrum passerar här. Läget är det mest centrala i hela industriområdet. Samtidigt lämnar miljön en del i övrigt att önska och kan av många upplevas som otrygg, framför allt på kvällar och nätter.

Kvarteret Tobbe har ett strategiskt läge i området, närmast pendeltågsstationen och i direkt anslutning till Spånga Kyrkväg. Här föreslås en exploatering med lite högre hus. Kvarterets södra del gränsar till gångstråket mot Spånga station och här föreslås bottenvåningen användas för butikslokaler. Det faktum att många människor rör sig här gör att det finns möjlighet att förlägga affärer och annan service längs stråket mot stationen, som kan komma att fungera som en utbyggnad av Spånga centrum. Bebyggelsens volym, höjd, och anslutning till Spångaviadukten får utredas i kommande detaljplanarbete.

Även i kvarteret Gunhild närmast Spångaviadukten finns möjlighet till en kraftigare exploatering, även om närheten till järnvägen gör det mindre lämpligt med bostäder. En möjlighet är att bebygga kvarteret med hotell eller kontor. Även här är det eftersträvärt med butikslokaler i bottenvåningen.

När området omvandlas är det viktigt att beakta trygghetsaspekten. Det viktigaste är att utforma området så att det alltid finns en närvaro av andra människor. Detta kan till exempel uppnås genom att förlägga bostäder och verksamheter längs gångstråket.

Denna del av industriområdet kommer att kräva mer djupgående studier än vad som har varit möjligt



1. Bygg en cykelparkering nära stationen norr om spåren. Idag finns ingen ordnad möjlighet till cykelparkering på norra sidan av spåren för de som cyklar till pendeltåget från Bromsten, Tensta och Rinkeby.
2. Skapa lokaler för till exempel kiosk eller gatukök längs gångvägen mellan viadukten och pendeltågsstationen.
3. Flytta gångstråket till norra sidan av den gamla industribyggnaden på Astrid 9. Se över gångstråkets utformning med avseende på material, belysning m m.
4. Öppna en restaurang (eller någon annan offentlig verksamhet) i den gamla industribyggnaden, för att berika gångstråket och öka tryggheten. Byggnaden har en tillfällig, enklare tillbyggnad vilken kan ersättas med en mer permanent lösning, som anpassas till det nya gångstråket.
5. Stäng av Skogängsvägen mellan Mjölmarstigen och Spångaviadukten för fordonstrafik och bygg om den till torgyta. De fastigheter som idag har sin angöring från Skogängsvägen skulle kunna trafikförsörjas från en ny gata vid järnvägen, som även skulle ge en möjlighet för angöring till Spånga station.
6. Nya bostäder och lokaler i kvarteret Tobbe gör att de som rör sig till eller från pendeltågsstationen alltid har andra människor i närheten.
7. Nytt hotell/kontor i kvarteret Gunhild, med lokaler i bottenvåningen.

Möjliga åtgärder för att förbättra gångstråket mellan industriområdet och Spånga station.

att göra inom ramen för planprogrammet. Dessa studier får utföras i samband med kommande detaljplanarbete. Ett antal idéer och möjligheter har identifierats under programarbetet. Dessa visas i figuren på föregående sida.

Vid järnvägen

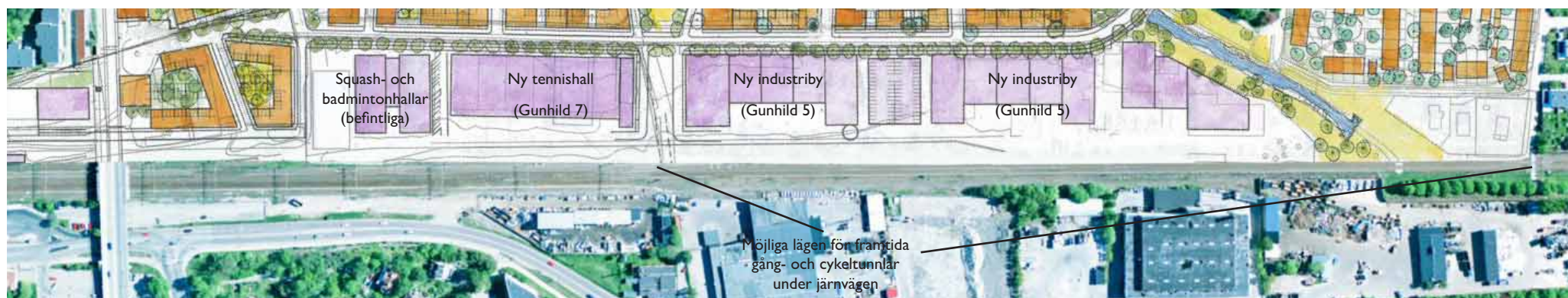
Den drygt 600 meter långa markremsan mellan Skogängsvägen och järnvägen föreslås användas för flera olika verksamheter. De befintliga squash- och badmintonhallarna fortsätter sin verksamhet. På fastigheten Gunhild 7 föreslås en ny tennishall byggas för Spånga Tennis och Bordtennisklubbs räkning.

Fastigheten Gunhild 5 föreslås användas för en industriby som kan inrymma moderna industrier, hantverksföretag och kontor.

Tennishallen och industribyn har funktionskrav som medför att de kommer att bilda större volymer än stadskvarteren på andra sidan Skogängsvägen. Utformningsprinciperna föreslås dock följas vad gäller byggnadernas höjd. Det är också viktigt att idrottsbyggnaderna och industribyn medverkar till att ge Skogängsvägen en ny karaktär av stadsgata. Detta innebär att de nya byggnaderna föreslås placeras med fasaden i Skogängsvägens kant. Parkering, lastning m m kan ske mellan byggnaderna och järnvägen.

För hela kvarteret Gunhild gäller att närheten till järnvägen ställer särskilda krav på grund av risken för olyckor med farligt gods och urspårningar. Avståndet från närmaste spårmitt till kvartersgräns respektive byggnad föreslås vara minst 11 respektive 16 meter. På kvartersmarken som inte får bebyggas kan till exempel parkering ordnas, denna skyddas från gnistregn från passerande tåg med skärmar av obrännbart material, som också ges bullerdämpande egenskaper. Fasader mot järnvägen måste utformas med särskild hänsyn till olyckor på järnvägen. Vilka tekniska metoder som ska väljas ska studeras närmare i detaljplaneskedet och i takt med att Banverket fattar beslut om eventuell fyrspårsutbyggnad.

Det är viktigt att bevaka möjligheten att ersätta gång- och cykelplankorsningen vid Fristadsvägen



Förslag till markanvändning vid järnvägen (kvarteret Gunhild).

med en planskild förbindelse under järnvägen. De två lägen som framstår som mest lämpliga är dels vid Stora parken, vilket ger en direkt koppling till Spångavägen på andra sidan järnvägen, dels vid Fristadsvägen, på platsen för den befintliga korsningen.

Bromstens IP

Den norra delen av idrottsplatsen föreslås bebyggas med en ny skola som kan ta emot elever från både befintliga delar av Bromsten och nya bostäder i industriområdet. När befintliga kraftledningar har avvecklats är det dessutom troligt att området mellan Bromsten och Ulvsundavägen (Bromstensgluggen) kommer att användas för bland annat bostadsbebyggelse. För att inte behöva bygga en ny skola i det området kommer mer plats att reserveras för skoländamål på idrottsplatsen än vad som behövs i det första skedet. Skolan får byggas ut i etapper, i takt med att behovet ökar.

På idrottsplatsen föreslås även en 7-manna skolbollplan med konstgräs. Vidare kan ett antal förskoleavdelningar inrymmas.

I den södra delen av idrottsplatsen föreslås ca 35-40 radhus.

Bortfallet av gräsplanen föreslås kompenseras genom att en ny fullstor konstgräsplan byggs på Spånga IP, ca 1 km från det nuvarande läget.



Perspektiv, Bromstens IP.



Förslag till markanvändning, Bromstens IP.

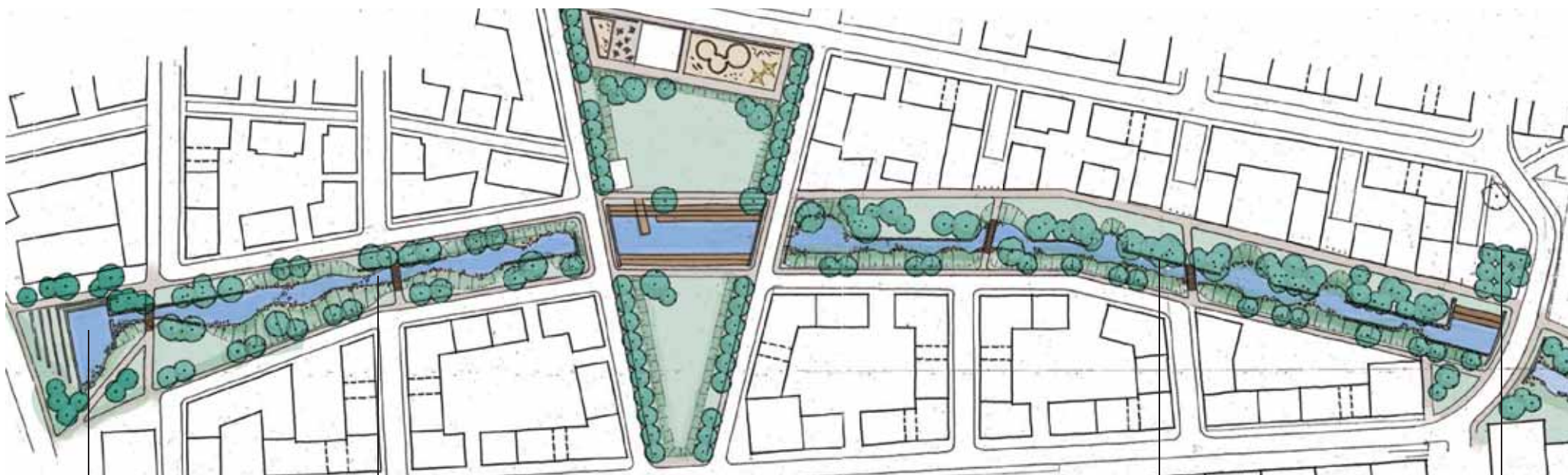


Offentliga platser

Spångaån

Spångaån föreslås utvecklas till ett långsträckt park- och entréstråk, som fungerar som områdets mötesplats. Årummet förstärks med en ombyggd bredare fåra med flackare slänter upp mot omgivande grönytor. Utmed ån ordnas några 1-2 dm djupa dammar för att förstärka vattenmotivet i området. För att komma till rätta med risken för skred måste åns botten förstärkas med kalkcementpelare. Stor hänsyn måste även tas till risken att ån svämmar över vid extrema regn.

Utmed omgivande bostadskvarter föreslås ån ges en mjuk utformning med kalkstabiliserad ny stengrusbotten samt strandskoningar med ny vegetation. Längs ån sparas stora uppvuxna träd, medan slyvegetation gallras eller tas bort. För att klara vissa större träd nära ån föreslås lutande stensatta skoningar. Årummet gestaltas som centralt vattenmotiv, med säkerställd lägsta vattennivå i hela ån även under extrema torrperioder. Men den nya åfåran ska även klara nya prognostiserade högre vattenflöden i framtiden. En fluktuation som är beräknad till hela 1,7 meter mellan lägsta och högsta vattennivå.



Entréplatsen med damm vid kulvertens utlopp. Sittgradängar samt anslutande gångvägar.

Spångaån mellan ågatorna med mjuka slänter, sparade befintliga träd, gångvägar utmed ån och träbroar över den.

Stora parken - större grund damm med trädäck/terrasser, omgivande gräsytor inramade av trädrader. Café och parklek i och vid "graffitihuset".

Spångaån i grönstråk med gång- och cykelväg mot bostäder i norr, samt entrégata med bostäder söder om ån. Tvärförbindelser med träbroar. Många bevarade större träd.

Södra lilla parken med damm/sittplatser.

Förslag till utformning av Spångaån.

Detta förutsätter uppfyllnad med grundförstärkning/kalkpelarstabilisering utmed åns kanter med ca 0,5 meter.

För att göra årummet till områdets framsida och huvudattraktion föreslås att omgivande bostadskvarter har så många entréer som möjligt mot vattnet. Om byggnaderna vänder sina framsidor mot ån så bidrar de till att åstråket upplevs som ett långt gemensamt entrérum och offentlig plats. Årummet befolkas av människor utmed sidorna med bostads- och gårdsentréer, vilket ger ett välkomnande, livfullt och tryggt stråk. Smala, enkelriktade gator med trottoarer samt vacker belysning föreslås utmed bostadskvarteren. Närmast ån föreslås smala grusade gångvägar, samt några enkla träbroar tvärs ån för att binda ihop kvarteren på ömse sidor om ån. Sittplatser ordnas såväl utmed åkanter som på bryggor tvärs över ån. Kompletterande planteringar och klippta grässlåtar ger årummet en vacker parkkaraktär.

Entréplatsen

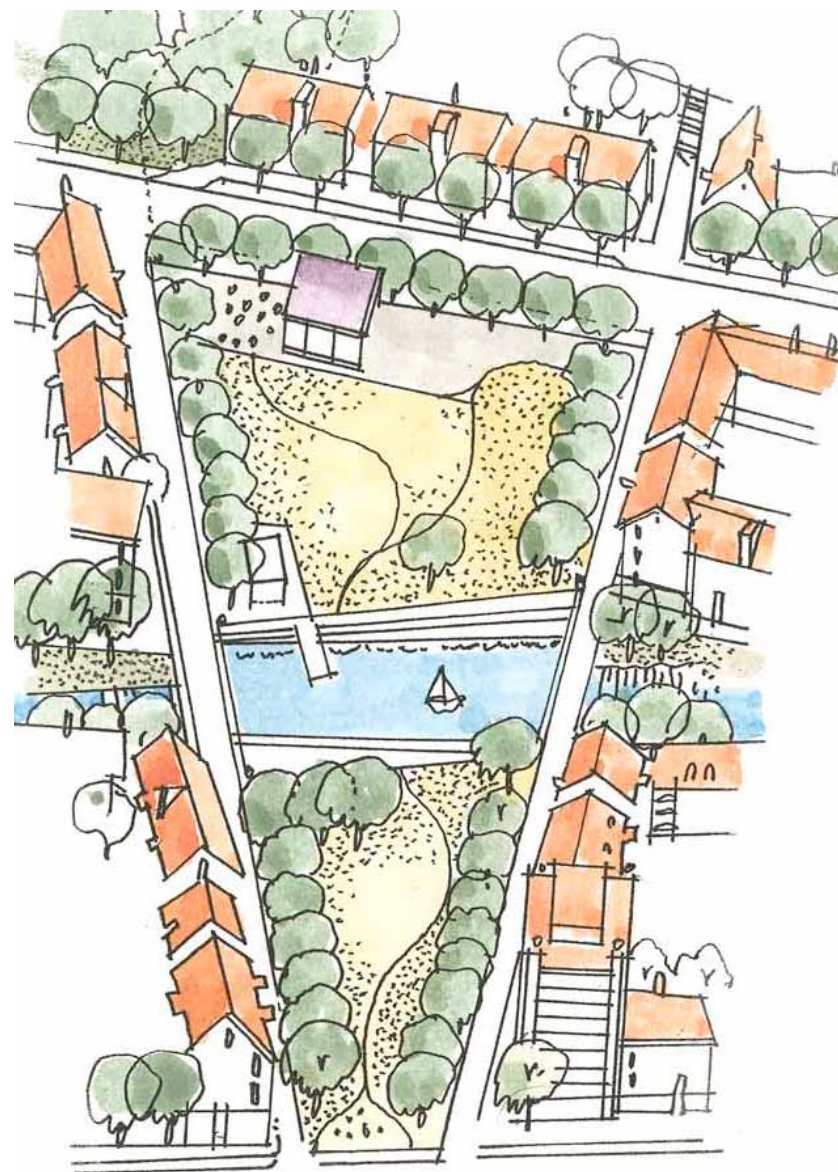
Vid infarten till området från Spånga Kyrkväg via Mjölmarstigen ordnas en entréplats som annonserar den nya stadsdelen. Platsen utformas med en bredare grund vattendamm vid utloppet/kulvert under Mjölmarstigen. Sittgradänger och planterade terrasseringar formar entréplatsen runt spegeldammen. Från entrén vid Mjölmarstigen fås en attraktiv vy och överblick längs det upprustade årummet med omgivande kvarter och gator.

Stora parken

Mitt i den nya stadsdelen formas ett nytt centralt parkrum. Spångaån breddas genom parken med låga, sittvänliga terrasseringar utmed åkanterna. För att förstärka parken som offentligt rum föreslås trädplanteringar utmed omgivande gator. Genom att förlägga parken något försänkt i förhållande till uppfyllda omgivande gator och bostadskvarter förstärks parkrummet och gräsparterren ytterligare. Grönnytan kan vid extremt högvatten vattenfyllas och då delvis utgöra ett mindre fördröjningsmagasin för dagvatten. I Stora parkens norra del utmed Winquists väg föreslås nuvarande industribyggnad rivas, men att väggen med graffiti målningen sparas och integreras i en nybyggnad med förslagsvis en mindre servering/café. I denna solexponerade del av parken föreslås en offentlig lekplats iordningställas, som kan utnyttjas såväl av boende som av utvidgad förskola norr om parken.

Fornborgen

I direkt anslutning till Stora parken, på andra sidan Winquists väg och intill befintlig och föreslagen utvidgad förskola ligger den kraftiga bergformationen med över 20 meters nivåskillnad till toppen. Fornborgen på toppen av berget skyddas, men enklare sittplatser med fin utsikt samt stigar ställs i ordning i den storblockiga terrängen ner mot nya boendet och parken. Berget utgör ett attraktivt närområde för lek- och naturupplevelser som komplement i det låglänta och flacka området.



Stora parken med omgivningar.



Skogängsvägen idag.



Winquists väg idag.

Södra lilla parken

I södra delen av industriområdet, där Skogängsvägen korsar Spångaån, strax innan ån åter är kulverterad under järnvägen, föreslås en mindre park, som avslutning/entré till den nya stadsdelen. Genom en mindre dämning av ån säkerställs såväl att hela årummet är vattenfyllt även under sommarens torrperioder, samt att en mindre damm med vattenspegel formas i park-/entrérummet närmast Skogängsvägen. Kompletterande planteringar, sittplatser och kvarterslektyta skapar en välkomnande inramning/entré till såväl parkstråket utmed årummet som till bostadskvarteren.

Trafik

Gatorna och gång- och cykelvägarna är viktiga inte bara för trafikens skull utan också för att de ger form åt områdets kvarter, och för att de utgör offentliga rum. Området har ett gatunät som är funktionellt och som bedöms fungera även i det nya sammanhanget. Idag är gatunätet dock grovmaskigt och behöver kompletteras, främst med gator i sydvästlig-nordostlig riktning (parallellt med Spånga kyrkväg). Där föreslås Cervins väg, Erik Tegels väg och Fältvägen förlängas in i området. Det viktiga är att resten av Bromsten får en logisk anslutning till området och att det blir naturligt för de som redan bor i närheten att gå och cykla genom området och att utnyttja de nya parkerna, servicen m m. Parallellt med järnvägen är det befintliga gator och stråk i form av Skogängsvägen, Spångaån, Winquists väg och Duvbovägen som ger struktur åt området och utgör gränser mellan de olika kvarteren.

De nya gatorna kommer endast att medge trafik med lastbilar upp till 12 meter.

Bron över Spångaån, som sammanbinder Åkantsgränd och Skogängsvägen, har under en längre tid varit avstängd för trafik. När de tyngsta lastbilarna försvinner från området föreslås bron öppnas igen för att få en gatustruktur där trafiken "silar" genom området i stället för att koncentreras till enstaka gator.

30 km/h kommer att gälla i hela området. Skogängsvägen och Winquists väg är långa raka gator, där finns risk för att hastigheterna blir högre. Eftersom markanvändningen ändras från industri till bostäder kan det finnas behov av hastighetsdämpande åtgärder. Speciellt gäller detta där oskyddade trafikanter passerar, till exempel vid förskolan på Winquists väg.

I förslaget har strävats efter att minimera gaturumsbredden för att skapa karaktär av småstad och hålla nere hastigheter. Det innebär att hörnavskärningar kan bli aktuella för att säkerställa sikten i korsningar både för bilister och för gångtrafikanter.

Vissa gator i området föreslås bli enkelriktade. Enkelriktningen längs Spångaån och parken föreslås göras så att det blir högertrafik men med Spångaån eller parken som bred "mittremsa". Dubbelriktningen av de tvärgående lokalgatorna innebär att ingen behöver köra mer än runt ett kvarter för att komma ut på de omgivande uppsamlade lokalgatorna.

För att undvika trafik på de mindre gatorna vid och nära ån kan ramper till garage anslutas till

Skogängsvägen och Winguists väg.

Att omvandla industriområdet till ett bostadsområde gör att det blir trevligare, genare och tryggare att nå Spånga station för stora delar av Bromsten. Den föreslagna anslutningen till kvarteret Astrid ger en möjlighet att få en bilangöring till Spånga station från östra sidan. Även om man inte når ända upp till stationsentrén med bil, så kan man ändå åka och möta någon vid stationen och vänta i bilen i närheten av stationen.

Genom de nya gator som föreslås mellan området och Duvbovägen öppnas kontakten dem emellan, vilket bland annat förbättrar tillgängligheten och genheten till busshållplatser längs vägen.

Kollektivtrafik

Gatorna i området föreslås inte trafikeras med bussar utan dessa kommer även i fortsättningen gå på Duvbovägen, Spånga kyrkväg och Bromstensvägen. Området har god tillgänglighet med kollektivtrafik. Gångavståndet till en busshållplats understiger 400 meter i princip hela området. Ungefär halva områdets yta ligger mindre än 600 meter från Spånga station.

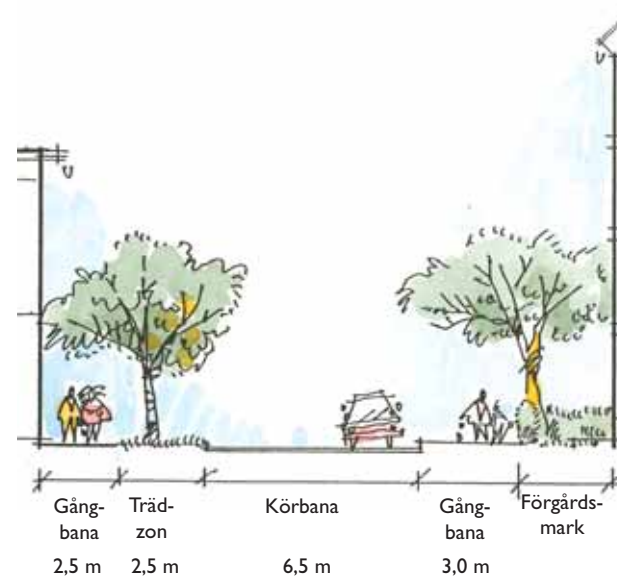
Kollektivtrafiken kommer att förbättras ytterligare då Mälärbansans fyrspar och Citybanan har byggts ut. Den ökade kapaciteten på Mälärbanan gör att det kommer att bli möjligt att köra pendeltåg i 10-minuterstrafik, eventuellt ännu tätare under rusningstiden. Citybanan innebär även att pendeltågsresenärer når två nya, moderna stationer i innerstaden med betydligt bättre läge än dagens både med avseende på målpunkter och på koppling till annan kollektivtrafik. Sammantaget kommer de planerade utbyggnaderna av järnvägsnätet att göra att pendeltågens attraktivitet och tillgänglighet ökar betydligt.

Gator

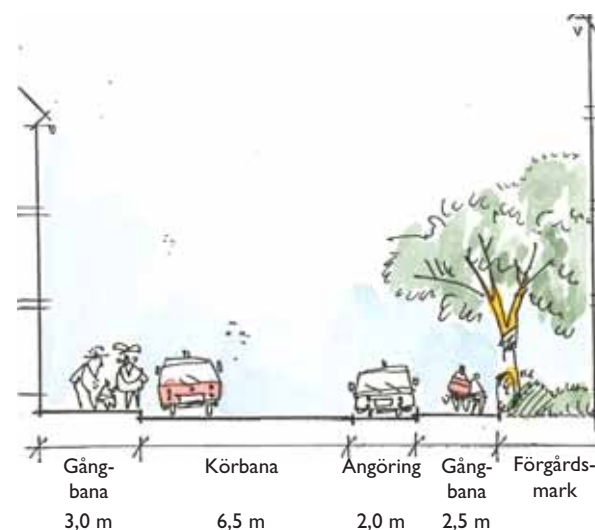
De befintliga gatorna föreslås oftast ligga kvar men de är ibland sidledes något förflyttade. De planeras byggas om helt. Utöver dessa tillkommer ett antal nya gator som delar upp området i mindre kvarter. Gatorna har olika bredd och utformning beroende på vilken funktion de har och var de ligger.

Skogängsvägen

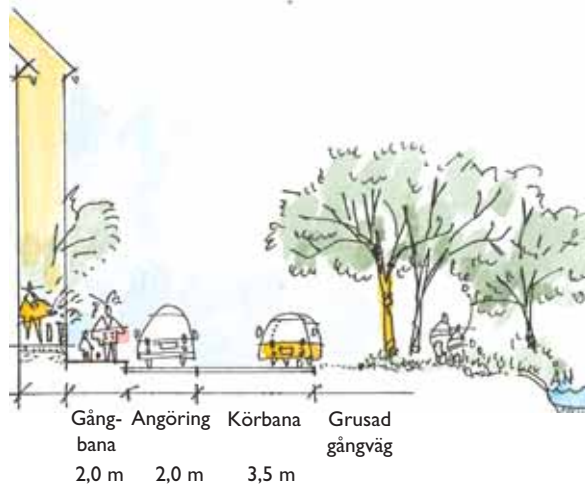
Skogängsvägen föreslås betjäna industribyn och idrottsanläggningarna i kvarteret Gunhild, liksom nya bostäder. Idag är det ca 1000-1500 fordon/dygn varav drygt 20 procent är tung trafik. Delar av den tunga trafiken kommer successivt att avvecklas när området omvandlas. Trafikmängden bedöms år 2015 ha dubblats till ca 2000-3000 fordon/dygn på grund av alstringen från de nya bostäderna och verksamheterna. De föreslagna nya verksamheterna mellan Skogängsvägen och järnvägen i kvarteret Gunhild ges en intern gata längs järnvägen. Den ansluts till Skogängsvägen vid Stora parken. Därigenom avlastas en del av den tunga trafiken från Skogängsvägen och den största delen av den tunga trafiken leds ut mot Albert Forslunds backe och Spånga kyrkväg för att på så sätt avlasta Duvbovägen.



Föreslagen sektion, Skogängsvägen.



Föreslagen sektion, Winguists väg.



Föreslagen sektion, ågatorna (enkelriktad).

Idag är gaturummet ca 13 meter brett. Gatan planeras att byggas ut med en bredd på ca 16,5 meter för att möjliggöra trädplantering och gångbanor. Förgårdsmark på 2 meter föreslås framför bostäderna för att ge grönska även på denna sida om gatan, förbättra sikten och även ge bättre trafikföring för stora svängande fordon. Mark till breddning tas från kvarteret Gunhild, söder om Skogängsvägen. Skogängsvägen är en del i cykelvägnätet till Spånga station. Man cyklar i blandtrafik.

Winguists väg

Winguists väg tillhör lokalvägnätet i området och har en uppsamlande funktion. Trafikmängden bedöms bli ca 2000 fordon/dygn. På vägen går en del tung trafik både idag och även framöver.

Idag är gaturummet ca 8 meter utan gångbanor, men det är 13 meter mellan fastighetsgränserna. Gaturummet föreslås breddas till ca 14 meter med gångbanor och möjlighet till parkering. Förgårdsmark på några meter föreslås längs de bostäder som planeras nordöst om vägen.

Vid fastigheten Eskil 10 sker idag inlastning från tre sidor utanför fastighetsgränserna. I framtiden måste angöring kunna ske på ett för verksamheten tillfredställande sätt. Detta kommer att studeras närmare i fortsatt planarbete.

För att skapa en trygg passage för nya och befintliga förskolor nordöst om Winguists väg till Stora parken föreslås redan i detta skede en hastighetssäkrad passage i denna punkt. Detta kan till exempel ske genom en upphöjning med annorlunda material kompletterat med mittrefug som sänker hastigheten och förenklar passage för stora barngrupper.

Ågatorna

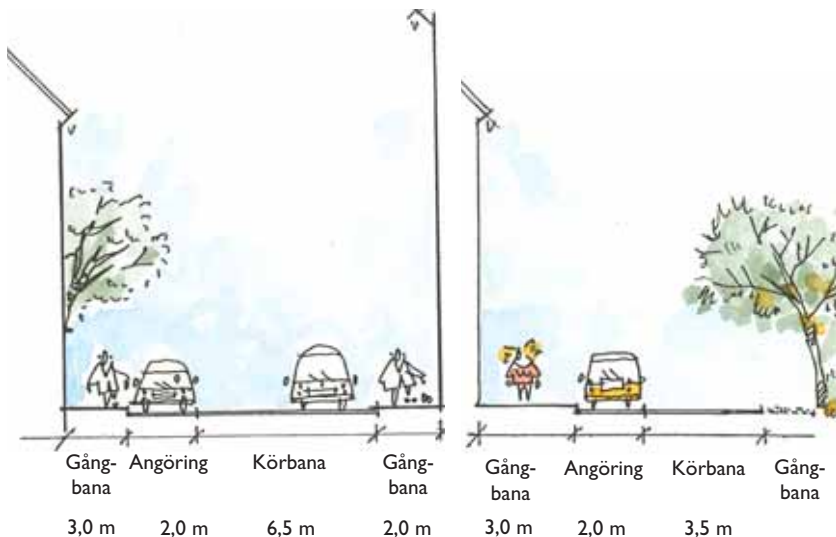
Längs Spångaåns båda sidor föreslås enkelriktade gator. Det är viktigt att så många bostadsentréer som möjligt förläggs mot åstråket för att öka tryggheten och göra åstråket mer allmänt och befolkat. Sektionen föreslås till ca 9,5 meter med 2 meter gångbana längs husen, 5,5 meter körbana med möjlighet till parkering/angöring på ena sidan samt 2 meter grusad gångväg närmast ån. Det kan också bli aktuellt med förgårdsmark på vissa ställen för att bland annat öka sikten. Det är osäkert om det ryms en körbar gata mellan kvarteret Botvid och ån. Denna fråga får detaljstuderas i det fortsatta arbetet.

Tvärgator

De lokala tvärgatorna i kvarteren Lunden, Tora och Gustav föreslås vara dubbelriktade. Både för att ge korta bilvägar, men också för att ge utrymme för stora fordons svepytor. Tvärgatorna är korta och för att hålla nere skalan föreslås en relativt smal sektion på ca 11,5 meter med 2 meters gångbana på båda sidor och 5,5 meters körbana samt möjlighet till parkering/angöring på ena sidan.

Parkgatorna

På båda sidor om Stora parken föreslås enkelriktade gator med Tessinparken på Gärdet som förebild.



Föreslagen sektion, tvärgata.

Föreslagen sektion, parkgatorna (enkelriktad).

Referenser/inspirationsbilder



Aspudden.



Charleston, South Carolina.



Berlin. Foto: Brunnberg & Forshed Arkitektkontor.



Järås sjö, Nacka.



Brooklyn, New York.



Söderköping.



Haga, Göteborg. Foto: Brunnberg & Forshed Arkitektkontor.



Alingsås. Foto: Brunnberg & Forshed Arkitektkontor.

Fritt utrymme i parken behövs med 1,5 meter för att stora fordon ska kunna svepa in över den. Här föreslås gångbanorna längs med fasaderna till 3 meter för att tillgodose ett större fotgängarflöde. Körbanorna blir 5,5 meter med möjlighet till angöring/parkering på ena sidan. En gång- och cykelväg kan läggas i parken längs parkgatorna.

Albert Forslunds backe

Albert Forslunds backe är den viktigaste entrén till verksamheterna i området. Infarten till de nya verksamheterna i kvarteret Gunhild förläggs vid Stora parken dels för att den tyngre trafiken ska avlastas från en del av Skogängsvägen och dels för att ge en närhet till Albert Forslunds Backe som leder ut trafik till det mer trafiktåliga vägnätet, Spånga Kyrkväg/Bromstensvägen.

Profilen på Albert Forslunds backe kommer att justeras för att förbättra lutningsförhållandena på gatan och förbättra dess funktion. Korsningen Albert Forslunds backe – Mjölmarstigen höjs något.

Duvbovägen

Duvbovägen har idag närmast karaktär av landsväg på sträckan mellan Cervins väg och Bromstensplan. Vägen föreslås kantas av ny bebyggelse och ges karaktär av stadsgata, för att få ner hastigheterna och förbättra stadsmiljön. Även Bromstensplan behöver rustas upp.

Åkantsgränd

Dagens utformning av gatan behålls. Markparkeringen vid Åkantsgränd – Duvbovägen tillhör flerbostadshuset på andra sidan gatan. Dessa platser ska ersättas då denna yta exploateras.

Gång- och cykeltrafik

Vid Spånga stations entré föreslås en cykelparkering som eventuellt förläggs på ett däck över spåren. Syftet är att göra det enklare att ta cykeln till pendeltåget, bussen eller till Spånga centrum.

Idag finns det möjlighet för fotgängare och cyklister att korsa järnvägen i plan i Fristadsvägens förlängning, öster om industriområdet. Om järnvägen byggs ut till fyra spår kommer denna övergång att behöva stängas och ersättas av en planskild passage. Ett bra läge för en sådan passage kan vara i Stora parkens förlängning, vilket på andra sidan spåren ger en direkt koppling till Spångavägen. En enklare, tillfällig planskild förbindelse kan ordnas i form av en bro över järnvägen i Midgränds förlängning. Alternativt kan en kortare gång- och cykeltunnel med ramper och trappor ner under spåren läggas i dagens planpassages läge.

I övrigt kommer gång- och cykeltrafik att vara möjlig i hela området. Trafikmängderna på områdets gator kommer att bli så låga att det ur trafiksäkerhetssynpunkt inte är motiverat att bygga separata cykelbanor. På Spånga kyrkväg och längs Duvbovägen finns redan cykelbanor.



KONSEKVENSER AV FÖRSLAGET

Konsekvenser för miljön

Programmet för Bromstens industriområde kommer att ligga till grund för ett antal detaljplaner. I detaljplanerna kommer miljöfrågorna att utredas och redovisas under egen rubrik i planbeskrivningen eller i särskild utredning. I detta program görs en översiktlig genomgång av de miljöfrågor som behöver utredas i den fortsatta planeringen. Syftet är att beskriva förslagets miljökonsekvenser och lägga fast riktlinjer för det fortsatta arbetet med miljöfrågorna i området.

Miljöförvaltningen bedömer att de väsentligaste miljöfrågorna att belysa är dagvattnets påverkan på Spångaån, trafikbullrets påverkan på boendes utomhus- och inomhusmiljöer, påverkan av buller och lukt från verksamheter, behovet av naturmark för rekreation och skydd av skyddsvärda växtarter.

Bedömning av betydande miljöpåverkan

Projektet innebär att störande industrier kommer att ersättas av moderna bostäder, ej störande industrier, idrottsanläggningar, parker, skolor och förskolor. Inga nya miljöfarliga verksamheter kommer att tillåtas. Marken kommer att saneras och Spångaån renas och rustas. Mängden tunga transporter i området kommer att minska. Den lokala miljön kommer således att förbättras. Programområdets läge i stadsbygden, med pendeltågsstation, bussar och lokal service inom gångavstånd, ger goda förutsättningar för framtida boende att transportera sig med hjälp av kollektivtrafik, till cykel eller till fots. Den täta strukturen möjliggör ett högt utnyttjande av gemensam infrastruktur som till exempel fjärrvärme. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att en omvandling av Bromstens industriområde till en tät, varierad stadsdel är långsiktigt hållbar.

Att omvandla ett befintligt industriområde är komplicerat och för med sig vissa miljöproblem, främst under utbyggnadsfasen. Kontoret bedömer dock att samtliga dessa är av lokal karaktär och möjliga att hantera och begränsa med hjälp av väl kända tekniker och metoder. Kontoret bedömer att en miljökonsekvensbeskrivning enligt Miljöbalken inte skulle tillföra något väsentligt kunskapsunderlag till ärendet.

Förslaget strider inte mot stadens översiktsplan.

Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att programmets genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i plan- och bygglagen 5 kap 18 § eller miljöbalken 6 kap 11 §, och att en miljöbedömning därmed inte behöver göras.

Nollalternativ

Nollalternativet innebär att företagen i området fortsätter sina verksamheter. Eftersom de gamla

stadsplanerna fortsätter att gälla blir det möjligt att utveckla verksamheterna och att starta nya. Detta innebär att de störningar som området idag orsakar i form av utsläpp, buller och tunga transporter kommer att fortgå.

Dagvattenhantering

Redan idag är det på grund av den mäktiga leran svårt att åstadkomma lokalt omhändertagande av dagvatten genom infiltration i marken. Då området omvandlas enligt förslaget kommer nya hårdgjorda ytor att tillskapas. Dagvatten kommer att ledas till Spångaån, antingen längs marken eller via det allmänna ledningsnätet. Hur detta nät ska utformas med avseende på kapacitet, fall m m kommer i det fortsatta arbetet utredas i samarbete med Stockholm Vatten AB.

Samlokalisering med störande verksamheter

Området förväntas omvandlas under en längre tidsperiod, vilket innebär att bostäder och industrier under en övergångsfas kommer att behöva ligga nära varandra. De faktorer som främst kan innebära problem i detta sammanhang är dels buller, dels diffusa utsläpp av kemikalier från industrierna.

Industribuller

Vissa industrier som idag finns i området alstrar buller som kan vara störande. Flera av dessa företag kommer troligen att flytta. När så inte är fallet ska industribullret mätas och åtgärder utföras för att säkerställa att bullret inte påverkar de boendes välbefinnande eller stör deras nattsömn.

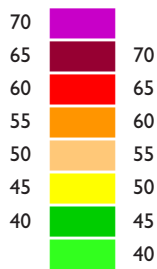
Diffusa utsläpp

Vissa av verksamheterna i området är av en sådan karaktär att de alstrar utsläpp av till exempel lösningsmedel, vilket innebär risk för störande lukt, och vid stora doser, hälsofara. I kommande detaljplaner ska påverkan från företag som då är verksamma i området analyseras och eventuella åtgärder vidtas. Tidigare har ett tryckeri i kvarteret Eskil hanterat sådana kemikalier att det har varit olämpligt att planera nya bostäder inom en radie på 100 meter. Tryckeriet lämnade området under 2007.

Markföroreningar

Inom programområdet har industriella verksamheter bedrivits under lång tid vilket kan ha orsakat att marken har påverkats i flera delar av området. Eventuell spridning av föroreningar till mark och grundvatten kommer att utredas och undersökas parallellt med fortsatt planarbete. Utifrån resultatet av dessa undersökningar kommer val av efterbehandlingsåtgärder utredas och resultera i ett handlingsprogram för området. Förorenade massor skall i samband med schaktarbeten i utbyggnaden av området hanteras och omhändertagas på ett miljömässigt korrekt sätt.

För flertalet av föroreningar är det en fördel ur spridningssynpunkt att marken i området underlagras



Ekvivalenta trafikbullernivåer i dBA.

av mäktiga lerlager eller berg, vilket medför att föroreningar troligtvis påträffas främst ovan leran.

Ansvar för efterbehandlingsåtgärder ligger i princip på exploatören. Staden ansvarar för erforderliga undersökningar inom allmän plats såsom gata, park och skola samt att hantering av eventuella markföroreningar utförs på ett miljömässigt korrekt sätt i den omfattning som krävs för att marken ska kunna användas i enlighet med detaljplanens bestämmelser.

Trafikbuller

Riksdagen har beslutat att följande riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nyproduktion av bostadsbebyggelse:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus,*
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid,*
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),*
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.*

Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dBA ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dBA ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Enligt riksdagsbeslutet utgör riktvärdena den långsiktiga ambitionsnivån för åtgärder mot trafikbuller. Riktvärdena är inte rättsligt bindande normer, utan vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. Vid komplettering av befintlig bebyggelse ska riktvärdena vägas mot andra miljökvaliteter i syfte att åstadkomma en lämplig samhällsutveckling. I stadernas centrala och mer tätbebyggda delar kan till exempel en ”tyst” sida innebära att riktvärdena för utomhusbuller underskrids.

Stockholmsmodellen för detaljplaner och trafikbuller

Riksdagens riktvärden är vägledande för bedömningen av trafikbuller i samband med bostadsplanering i Stockholm. Vid nyproduktion säkerställs att riktvärdena för ljudnivåer inomhus alltid klaras. Riktvärdet för ekvivalent ljudnivå utomhus är däremot svårt att klara i stadsbebyggelse. Bebyggelsen utformas därför med en ljuddämpad sida, där riktvärdet 55 dBA klaras. Uteplats och minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet ska förläggas mot den ljuddämpade sidan, där 55 dBA ekvivalentnivå underskrids. I princip innebär denna Stockholmsmodell att riktvärdena ska uppfyllas utanför minst hälften av varje bostads fönster.

Trafikbuller inom programområdet

Enligt miljöförvaltningens kartläggning är bullernivåerna höga i delar av området. De främsta bullerkällorna är Mälarbanan, Spånga kyrkväg och Duvbovägen. I dagsläget alstrar järnvägen ett buller som vid Skogängsvägen har avklingat till 60 dBA. Bullernivåerna vid Duvbovägens väggkant kan uppgå till mellan 60 och 65 dBA ekvivalent nivå och runt lokalgatorna i området ligger trafikbullret på som

mest 60 dBA.

Vid en eventuell fyrspårsutbyggnad förbi området kommer det att vara Banverkets ansvar att i egenskap av banhållare utföra åtgärder för att den nya järnvägen uppfyller gällande miljökrav.

Slutsatser

Inga bostäder planeras mellan Skogängsvägen och järnvägen. Skärmar kommer att byggas längs järnvägen för att förhindra att gnistregn m m från förbipasserande tåg skadar fast egendom nära järnvägen. Dessa skärmar ska utformas så att de även har en bullerdämpande verkan. Vidare ska de nya industribyggnaderna i kvarteret Gunhild utformas så att de skärmar resten av området från järnvägsbuller. Kontoret bedömer att järnvägsbullret i området kommer att bli acceptabelt. Eventuellt kan ytterligare bullerdämpande åtgärder krävas för att skydda de föreslagna radhusen och skolan/förskolan på Bromstens IP.

Duvbovägen orsakar relativt höga bullernivåer och lokalgatorna i området kan efter områdets utbyggnad antas ha så pass höga trafikflöden att hänsyn måste tas även till dem vid planering av nya bostäder i området. Bostäderna ska utformas så att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet har ljudnivåer under 55 dBA i fasad. Kontoret bedömer att de nya bostäderna kommer att få en god ljudmiljö. Den specifika situationen för varje plats i området ska undersökas i samband med detaljplaneläggning. Detaljplanerna i området kommer att innehålla bestämmelser som ställer krav på högsta tillåtna ljudnivå och reglerar ansvaret för att dessa nivåer innehålls.

Geotekniska förhållanden

Marken närmast Spångaån har undersökts. Undersökningen har legat till grund för en översiktlig stabilitetsutredning av Spångaån samt grundläggningsalternativ för byggnader, vägar m m. Jordlagerföljd, hållfasthetsparametrar, sättningsegenskaper, grundvattensituation har kartlagts. Utifrån detta material har stabilitetsförhållanden kring Spångaån utretts och lämpliga förstärkningsalternativ tagits fram för att området runt ån ska få en tillfredsställande stabilitet. Vidare har lämpliga grundläggningsmetoder tagits fram för de översiktligt planerade byggnaderna och vägarna.

Området kring Spångaån är flackt. Markytan ligger på ca +3,5 meter över stadens nollplan. Marken inom området är idag till stora delar hårdjord med grus- eller asfaltytor. Marken består under ett lager fyllning till största delen av djup, mycket lös lera som inom många områden överlagras av organisk jord som gyttja, dy eller torv. Det undersökta området har en portrycksnivå som ungefär motsvarar markytan. Överst förekommer ca 1 meter fyllning av friktionsmaterial (sandigt grus) utom närmast ån. Inom hela det undersökta området mellan Winguists väg och Skogängsvägen utgörs jorden under fyllningen av lera. Leran har i regel en mäktighet på ca 10-15 meter men i flera punkter har en mäktighet på upp till ca 20-25 meter uppmätts. Jorddjupen minskar generellt mot nordväst (där leran tar slut ungefär vid kulverteringen av ån), sydväst (mot Bromstensvägen) samt mot nordost (fornborgen). Leran närmast markytan är ofta gyttjig (alternativt utgörs jorden av gyttja) och längre ner är den i

regel varvig eller siltig och ibland förekommer sulfidskikt (svavelföreningar). Leran har en extremt låg hållfasthet och är extremt sättningkänslig, störningskänslig och har mycket låg bärighet och stabilitet. Under leran förekommer fast lagrat friktionsmaterial som troligen är en morän.

Grundvatten

Grundvattnets trycknivå ligger på ca +3,5 meter. Det innebär att i vissa delar av området ligger trycknivån i markytan. Vattennivån varierar mellan 0,49 och 3,37 meter under markytan. I snitt kan man anta att vattennivån är 1,5 meter under markytan. Det innebär att man behöver dränera runt källare i vissa områden.

Sättningar

Inom hela området där lera eller organisk jord förekommer så bedöms sättningar pågå hos befintlig mark. Detta beroende på tyngden hos den uppfyllnad (ca 1 m) som utfördes när industriområdet byggdes ut. De sättningar som idag har utbildats bedöms vara i storleksordningen 0,5 till 1 meter och de kommer att fortsätta under överskådlig framtid om inga markförstärkningsåtgärder eller avschaktning vidtas. Sättningarna kan även öka i hastighet om grundvattensänkning sker i framtiden. Det är mycket viktigt att beakta den framtida sättningen om ingen förstärkning av marken utförs. Grundvattensituationen i området ska följas kontinuerligt under utbyggnadstiden.

Stabilitet i och vid åstråket

Området närmast Spångaån är speciellt känsligt och har därför studerats ingående. Stabilitetsberäkningarna visar att åns befintliga slänter inte har en erforderlig säkerhetsfaktor mot skred, ens utan yttre belastning. Om gator och flerfamiljshus ska byggas i åns närhet måste åtgärder vidtas. Inom vissa avsnitt av ån har mindre skred skett i åkanterna, vilket ytterligare styrker resultaten.

Riktlinjer

Det geotekniska utredningsarbetet har syftat till att ta fram ett PM som ger vägledning för byggande i området. PM:et ger en översiktlig bild av de geotekniska förhållandena i området och vilka åtgärder som krävs för att bemästra dem, men varje kvarter har inte studerats i detalj. PM:et kommer att följa med under hela områdets utbyggnadstid och dess rekommendationer kommer att följas. Mer ingående utredningar och mätningar kommer vid behov att göras i samband med framtida detaljplaner i området. Följande förhållningsregler gäller för all framtida byggnadsverksamhet i geotekniskt känsliga delar. I PM:et finns mer detaljerade resonemang och bakgrund till dessa ställningstaganden. Mer ingående utredningar kommer att göras i kommande detaljplaner.

- Spångaåns botten stabiliseras med kalkcementpelare.
- Nya byggnader måste, om de inte är mycket lätta, grundläggas på pålar för att få tillräcklig stabilitet och tillräckligt små sättningar. Golv i garage kan ligga under grundvattenytan för vissa områden under tidsperioder med riklig nederbörd. Om inte garageplanet görs vattentätt måste dränering

Ågatorna utmed bostadskvarter med angöringstrafik

Gångväg utmed åkanten med mjuka grässlånter

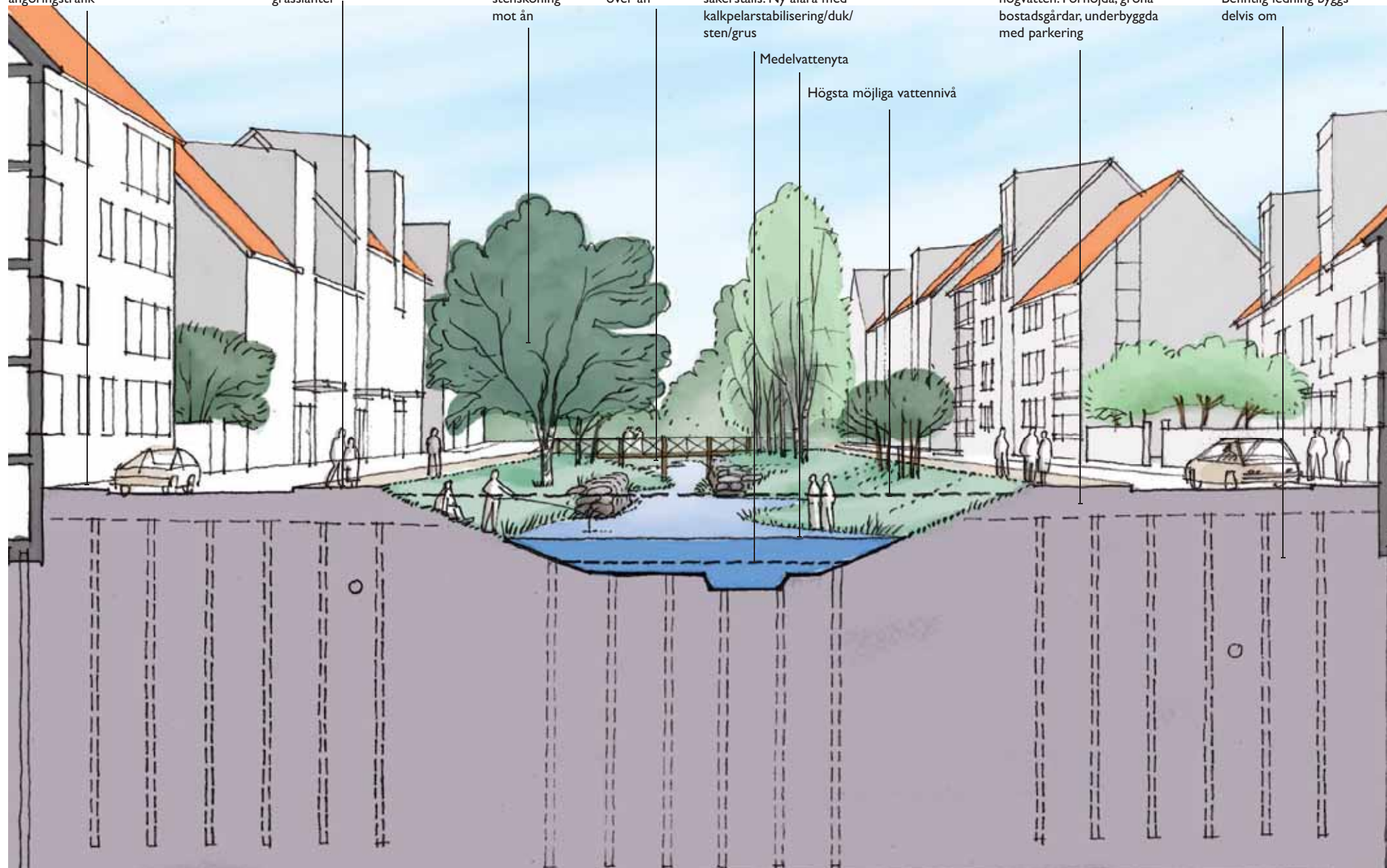
Befintliga träd sparas med stenskning mot ån

Gångstråk med träbroar över ån

Lägsta vattennivå vid torrperioder säkerställs. Ny åfåra med kalkpelarstabilisering/duk/sten/grus

Uppfyllnad ca 0,5 meter av gator för att klara extremt högvatten. Förhöjda, gröna bostadsgårdar, underbyggda med parkering

Kalkpelarstabiliserade gator utmed bostäderna. Befintlig ledning byggs delvis om



Föreslagen principsektion för Spångaån. Bilden visar förstärkningsåtgärder, vattenytans variation m m.

utföras.

- Lättare byggnader och gång- och cykelvägar kan tillåtas följa med i omgivande pågående sättningar. Därför kan de grundläggas på lättfyllnad (ca 1 m). Lättfyllnad ska utföras på en bredare yta än själva byggnaden/vägen för att minska sättningar.
- Övrig mark kring hus och vägar som gräsytor och parkmark kan vara oförstärkt om man accepterar framtida sättningar, alternativt kan marken till en viss del lastkompenseras.
- Gator grundläggs på kalkcementpelare för att reducera sättningar och klara stabiliteten ned mot ån vid full trafiklast.
- Alla platser där byggkranar ska ställas upp under byggtiden måste pålas.

Översvämningsrisker

Bällstaans kapacitet och översvämningsrisk har utretts på uppdrag av Stockholm Vatten AB. Åns tillrinningsområde är ca 36 km². Av denna yta finns 42 % inom Stockholms stad. Ungefär 60 % av Stockholms del upptas av vägar och bebyggelse, främst villaområden. Vid extrema regn visar utredningen att vattenståndet i Bromstens industriområde kan bli upp till 3,8 m över stadens nollplan (3,4 m längst nedströms). Vid ett så högt vattenstånd, så kallade 100-årsregn, kommer stora delar av industriområdet, främst kvarteren närmast ån, att stå under vatten om inga åtgärder görs.

Slutsatser

Översvämningsriskerna hanteras genom en rad åtgärder på både kvarters- och allmän platsmark.

Alla gator föreslås läggas på en höjd över nollplanet av minst 4 m över stadens nollplan. Gatorna närmast ån kommer att fungera som vallar som hindrar vattnet från att översvämma området. Gatorna i området kommer att vara möjliga att trafikera även vid extrema regn.

Stora parken föreslås förläggas på en höjd av ca 0,5 m under omgivande gator. Parken kommer att vattenfyllas vid extrema regn och därigenom fungera som ett magasin med en volym på ca 4000 m³.

Alla nya lägenheter föreslås vara upphöjda från gatan och golvnivån får inte understiga 4,8 meter över stadens nollplan. Detta innebär att garage i området kan översvämmas vid 100-årsregn, men ej bostäder och gator.

Kulverten under Borghöjdsvägen är i överkant endast 2,2 m över stadens nollplan och dämmer även vid relativt låga vattenflöden. Detta problem kommer att elimineras då kulverten tas bort och en ny bro byggs.

Natur och rekreation

Industriområdet har idag stora brister med avseende på grönsstruktur och plats för rekreation. När

området byggs ut är ett av syftena att komma till rätta med dessa brister. De nya parkerna och upprustningen av åstråket gör att ett sammanhängande grönsamband skapas från fornborgen över Stora parken och längs med hela ån.

Fotbollsplanerna tas delvis i anspråk för bebyggelse. En mindre fotbollsplan, lämplig för skoländamål, tillskapas, och en plan vid Spånga IP utrustas med konstgräs, vilket innebär att den kan nyttjas mer intensivt än idag.

För att Spångaån ska kunna utvecklas till ett publikt stråk krävs dels att marken stabiliseras, dels att den låga vegetationen gallras. Stor hänsyn ska tas till de uppvuxna träden som kan bli en stor tillgång den nya parkmiljön.

Skyddsvärd vegetation

Vid och på fornborgen förekommer de rödlistade eller lokalt/regionalt skyddsvärda kärlväxterna kavelhirs, monke (blåmunkar), fältkrassing, stortimjan och nässelsnärja. I de bebyggda delarna av industriområdet saknas i princip naturvärden. Längs ån finns stora träd och lägre vegetation som är präglad av den fuktiga miljön. Vegetationen på fornborgen påverkas inte av förslaget.

Olycksrisker

Olyckor på järnväg

På Mälärbanan sker transporter med farligt gods. Banan har dock en mindre andel godstrafik än de flesta andra järnvägar i Stockholmsområdet och därigenom en mindre mängd transporter med farligt gods. Närheten till järnvägen innebär en viss risk för att tåg spårar ur. Vidare kan gnistregn från passerande tåg orsaka skador på till exempel parkerade bilar.

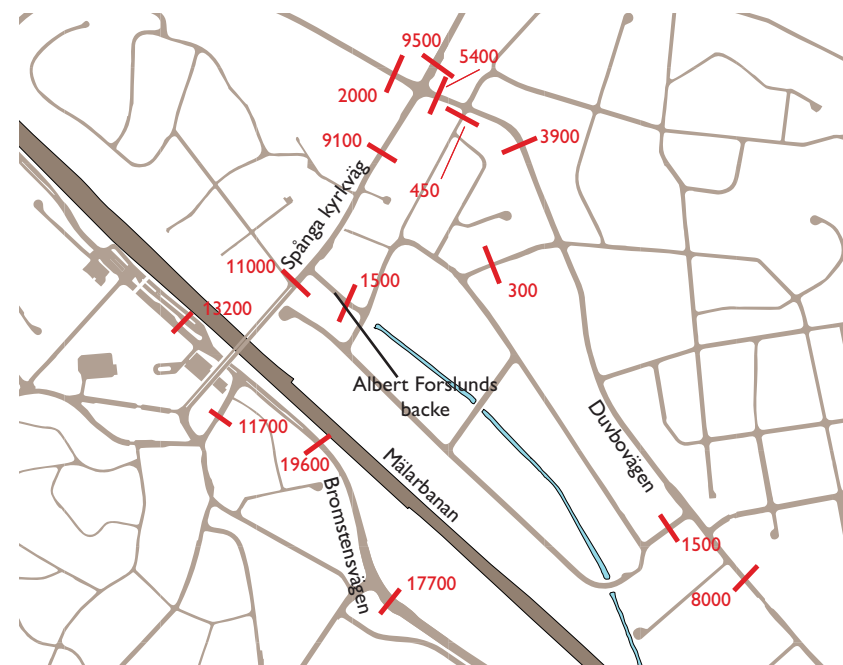
Avståndet mellan kvartersgräns och närmaste järnvägsspår föreslås vara minst 11 meter. Ytterligare minst 5 meter av kvartersmarken ska lämnas obebyggd och disponeras för till exempel parkeringsändamål, så att en bebyggelsefri zon om minst 16 meter från närmaste spårmittpunkt skapas. Spårerna ska skärmas från bebyggelsen med en barriär i ej brännbart material, som även kommer att fungera som bullerskydd.

Trafik

Förslaget ger en kraftig förbättring av möjligheterna att gå och cykla till Spånga station samt förutsättningar för fler att åka kollektivt.

Genom att plankorsningen med järnvägen vid Fristadsvägen byggs bort och ersätts med planskilda korsningar och eventuellt med fler korsningsmöjligheter än idag minskar barriäreffekten av järnvägen och det ger både ökad trygghet, tillgänglighet och trafiksäkerhet.

Kontakten med befintliga Bromsten förbättras genom att fler tvärgator mellan Duvbovägen och Winquists väg kommer till. Även inne i området ökar tillgänglighet och genhet genom de nya gator



Antal fordon/vardagsdygn 2007.

som föreslås. Inte minst viktigt är detta för gående och cyklister. Att öppna upp möjligheterna att nå busshållplatserna längs Duvbovägen är en stor fördel.

Trafikalstringen från och till området kommer att förändras i och med den planerade bebyggelsen. Delar av dagens trafikstring försvinner i form av tung trafik till industrierna och ny i form av trafik till bostäderna tillkommer. Nettotrafikökningen för området blir ca 4000 fordon/dygn. Denna trafikökning kommer att påverka befintligt vägnät i och utanför området, men det finns tillräcklig kapacitet för denna ökning.

Kulturmiljö

Byggd miljö

Industriområdet innehåller få exempel på skyddsvärd arkitektur. Det kan dessutom vara komplicerat att bevara enstaka byggnader när ett helt kvarter ska omvandlas med tillhörande utgrävning för garage m m. Varje äldre byggnad som kan sparas är dock positiv för variationen i området och i det fortsatta arbetet ska det utredas i vilken mån detta är möjligt.

Graffitimålningen på industribyggnaden i kvarteret Botvid föreslås sparas och integreras i den nya parken. Hur detta i detalj ska utföras får utredas i det kommande detaljplanarbetet.

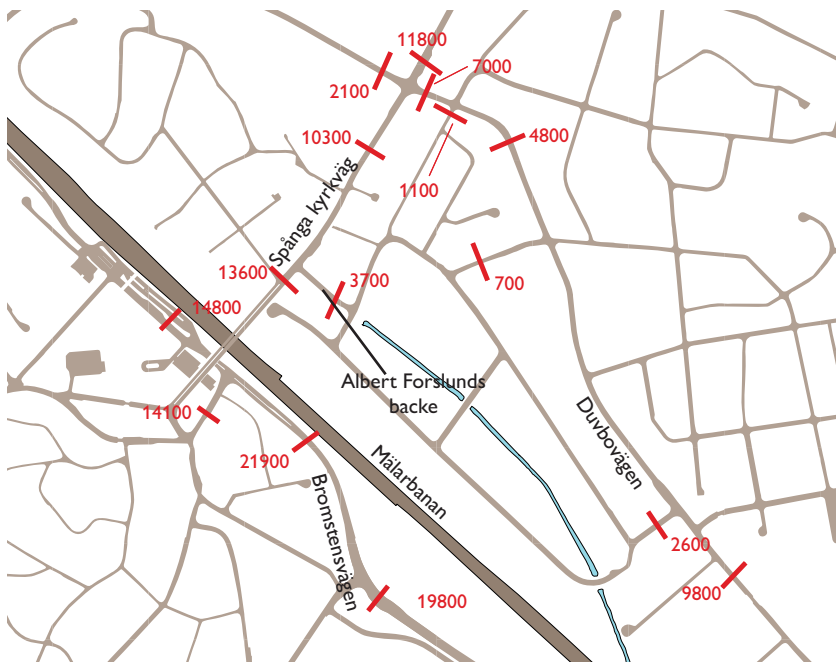
Fornminnen

Fornborgen bebyggs inte, utan kommer även i framtiden att resa sig högt över bebyggelsen och påminna om den tid då det nuvarande industriområdet stod under vatten. Fornborgen kommer att bli ett viktigt och imponerande fondmotiv från Stora parken.

Näringsliv

I området finns idag cirka 60 företag. Många av dessa drar nytta av relativt låga hyres- och arrendenivåer och ett ostört läge långt från bostäder. Här finns relativt utrymmeskrävande verksamheter med inriktning på byggbranschen, som till exempel uthyrning av byggnadsställningar och byggkranar, men även verkstäder, tryckerier, högteknologisk industri osv.

Syftet med programmet är att starta en omvandling av området till en tät stadsdel med en stort antal bostäder. Detta kommer att få konsekvensen att endast ett fåtal av företagen kan finnas kvar på lång sikt. Bortfallet av arbetsplatser kan delvis kompenseras genom ambitionen att uppföra nya rationella lokaler inom en industriby i kvarteret Gunhild. Programmets strävan är att i hela området uppnå en blandad markanvändning med inslag av olika sorters arbetsplatser. Kommunalt ägd, exploaterbar industrimark i västra Stockholm är en bristvara, vilket innebär att staden har små möjligheter att erbjuda alternativa lokaliseringar för berörda företag. Stadens ambition är att genomförandet av programmet ska ske successivt genom frivilliga markförvärv främst genom byggherrarnas försorg. Programmet innebär



Antal fordon/vardagsdygn 2015 om programmet genomförs (prognos).

ingen omedelbar påverkan på pågående markanvändning. Genomförandet av programmet avgörs helt av nuvarande fastighetsägare och framtida byggherrars vilja till förändring.

Samtidigt är det positivt för näringslivet i Stockholmsregionen som helhet att det byggs flera bostäder i området, både genom de arbetstillfällen som bygget i sig genererar men även på grund av att fler invånare innebär en större marknad för varor och tjänster och bättre tillgång till arbetskraft.

Barn och ungdomar

Programförslaget innehåller fyra nya parker. Av dessa har tre utformats med enkla plana gräsytor. Ett av syftena med denna utformning är att parkerna ska bli bra platser för barns spontana lek och spel. I parkerna kommer även lekplatser att kunna inrymmas. Parkerna ligger centralt i området, längs Spångaån, vilket gör att avståndet från de nya bostäderna till någon av parkerna är litet, i de flesta fall mindre än 100 meter. Från flertalet av områdets bostäder nås en eller flera av områdets parker utan att man behöver korsa någon betydande gata. Fornborgens erbjuder goda möjligheter till spännande lek.

Bostadsgårdarna kommer att bli de viktigaste platserna utomhus för de allra minsta barnen. I kommande detaljplanearbete ska det säkerställas att gårdarna utformas med stor hänsyn till barnens behov.

I programförslaget ingår nya förskolor på två platser - vid fornborgens och på Bromstens IP. På Bromstens IP föreslås även en ny skola. Områdets gator och gångvägar ska utformas så att barn kan röra sig säkert till dessa målpunkter.

För äldre barn och ungdomar är det viktigt att det finns mötesplatser och möjlighet till fritidsaktiviteter i närområdet. I det fortsatta arbetet med området kommer en viktig uppgift att vara att skapa förutsättningar för dessa.

FORTSATT ARBETE

Detaljplanering

Planprocessen genomförs med normalt förfarande och inleds med ett program för hela området. Efter programsamrådet kommer området att delas upp i flera detaljplaneområden. Arbetet med den första detaljplanen beräknas påbörjas under hösten 2008, vilket innebär att den sannolikt kan vinna laga kraft under 2010.

I dagsläget bedöms det som mest troligt att detaljplaneringen kommer att starta i områdets nordvästra del med kvarteren Lunden och Tora och Stora parken.

Miljöprövning

Med de åtgärder som föreslås i programmet ges Spångaån ges en ny utformning och ny åfåra. Omgrävning av vattendrag och uppförande av anläggning, pålning, fyllning mm i ett vattendrag är sådan vattenverksamhet som omfattas av miljöbalkens bestämmelser om vattenverksamhet (11 kap). Generellt gäller att det krävs tillstånd för vattenverksamhet om det inte är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen påverkas negativt av åtgärden. Vissa mindre vattenverksamheter omfattas av anmälningsplikt där vattenverksamheten anmäls till Länsstyrelsen. Eftersom projektet är i ett tidigt skede har staden ännu inte tagit något beslut om prövningsförfarande.

Genomförande

Staden äger endast en mindre del av kvartersmarken i området. Omvandlingen är delvis beroende av ägare av privat kvartersmark är villiga att driva processen framåt. Om inte nuvarande fastighetsägare väljer att själva exploatera sina markinnehav förutsätts att olika byggherrar efterhand kommer att köpa in den privatägda industrimark som enligt programmet och kommande detaljplaner föreslås användas för bostadsändamål. Vid upprättandet av programmet har stor hänsyn tagits till befintliga fastighetsgränser och möjligheterna till en etappvis utbyggnad. Avsikten är att befintliga verksamheter skall kunna avvecklas i lugn takt och att nya detaljplaner ska upprättas när den aktuella marken bedöms mogen för omvandling. Detta innebär att utbyggnaden sannolikt kommer att pågå under en 10-årsperiod. Fastighetsägare som får förändrad markanvändning och utökad byggrätt är skyldiga att medverka vid finansiering av stadens planeringskostnader och stadens kostnader för byggandet av gator och parker. Detta regleras normalt i detaljplaneavtal och exploateringsavtal.

Ekonomiska konsekvenser

Stadens investeringskostnader för att genomföra hela programförslaget beräknas uppgå till 280-300 mnkr. De största utgiftsposterna är om- och nybyggnad av gator och gång- och cykelvägar, ca 190 mnkr och omdaning och markstabilisering av området runt Spångaån samt utbyggnad av parker, ca 60 mnkr. Därtill kommer uppskattade kostnader för sanering av den mark som staden har anvisat till HSB. Kostnaderna för omläggning av en huvudavloppsledning på den norra sidan av Spångaån har uppskattats till 20-35 mnkr. Den slutliga kostnaden är beroende av vilken sträcka som blir aktuell samt val av teknisk lösning. Vidare ingår kostnader för inlösen av mark för park- och gatuändamål som staden ska svara för. De höga kostnaderna för utbyggnad av allmänna anläggningar beror till stor del på att merparten av marken måste grundförstärkas med kalkcementpelare för att motverka sättningar. En annan viktig orsak är att marken utmed Spångaån måste stabiliseras på grund av risken för skred samt höjas uppemot 0,5 meter för att minska risken för översvämningar vid extrema regn.

Programförslaget innehåller - förutom skola, nya förskolor, industriby m m - ca 1100 lägenheter, varav drygt 400 ligger på stadens mark. Tidigare markanvisning till HSB, juni 2003, omfattade ca 300 lägenheter och marken avsågs upplåtas med tomträtt. Nytt markanvisningsavtal kommer att upprättas med det nybildade exploateringsbolaget med inriktning på att stadens exploaterbara mark ska säljas till marknadsvärde. Detta torde utgöra en nödvändig förutsättning för att projektet ska kunna genomföras ur kommunalekonomisk synpunkt.

Stadens intäkter från markförsäljning samt framtida exploateringsbidrag från byggrätter på privatägd mark kan uppskattas till drygt 200 mnkr. Detta innebär att hela programområdet torde gå med ett underskott i storleksordningen 80 mnkr vilket utslaget per lägenhet motsvarar drygt 70 000 kr.

Medverkande

Planprogrammet är upprättat av Per Wilhelmsson, stadsbyggnadskontoret, i samråd med exploateringskontoret genom Kjell Engvall, Carolina Stenbeck och Vello Parts. Dessutom har följande personer och företag bidragit med underlag till programarbetet.

Marianne Ocklind, Håkan Brunnberg och Ronnie Forsberg, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor (stadsbyggnad).

Anders Johansson, White Arkitekter (landskap).

Elisabet Renlund, WSP (trafik).

Frank Willer och Bengt Römert, Grontmij (geoteknik).

Anne Unverzagt och Morgan Axelsson, Skanska Teknik (geoteknik).

Källor

Antikvariskt underlag för behovsbedömning av MKB till planarbete för Bromstens industriområde. Stockholms stadsmuseum, 2007-02-28.

Yttrande över behovet av en miljöbedömning, program för Bromstens industriområde i stadsdelen Bromsten. Stockholms brandförsvär, 2007-05-07.

Underlag för miljöfrågor, Bromstens industriområde, bostäder och arbetsplatser. Miljöförvaltningen, 2006-09-20.

Översiktlig geoteknisk undersökning, PM geoteknik, översiktlig stabilitetsutredning och grundläggningsanvisningar. Skanska Teknik, 2007-11-21.

Illustrationer och foton

Brunnberg & Forshed Arkitektkontor har gjort illustrationerna på omslagets framsida och på sidorna 17, 18-19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 28 och 29.

White Arkitekter har gjort illustrationerna på sidorna 25 och 38.

Stockholms stadsbyggnadskontor har gjort övriga illustrationer och tagit foton i programmet, om inte annat anges.



Programområdet (markerat med ljusare färg), skala 1:5000.



STADSBYGGNADS
KONTORET

Postadress Box 8314 S-104 20 Stockholm
Besöksadress Fleminggatan 4 Tfn 08-508 26 000 Fax 08-508 27 170
E-post stadsbyggnadskontoret@sbk.stockholm.se
Internet www.stockholm.se/sbk