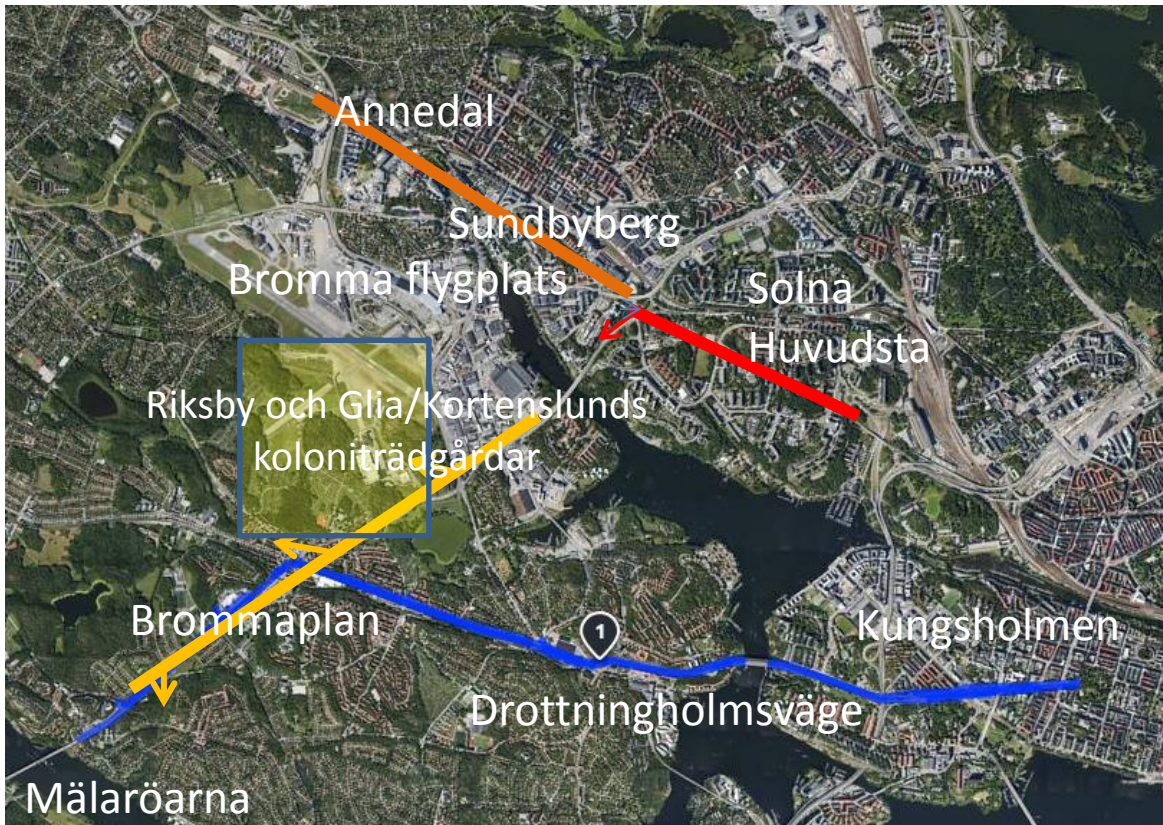


## Bilaga 1. Ritning som visar mitt förslag på de vägbyggen som bör göras innan bygget av bostäder kan starta



Den här bilden är mitt förslag som visar hur infrastrukturen för Solna, Sundbyberg, Stockholm/Bromma och Mälaren kan lösas innan år 2038, när avtalet med Bromma flygplats löper ut.

### Förklaring till kartan

- Blå linje: Drottningholmsvägen är den infrastruktur som finns idag
- Röd linje: Huvudsta tunnel ( gamla Huvudstleden) har den tidigare regering 2014 godkänt för vidare planering.
- Brun linje: Tunnel mot Annedal behöver också planeras och byggas
- Gul linje: Huvudstabron vid Brommasidan behöver en tunnel mot Mälaren, alternativt en enfilig tunnel under Ulvsundavägen och Brommaplansrodellen

## Bilaga 2. Ritning som visar förslag på vägbyggen i Huvudstaleden och Ulvsundavägen, från 2014 av Trafikverket

### UTBYGGNAD AV TRAFIKINFRASTRUKTUREN

#### Huvudvägar – nya sträckningar och ombyggnader

— Projekt upptagna i Stockholmsförhandlingen

- 10 Norra Länken
- 11 E18 Hjulsta-Kista
- 12 Förbifart Stockholm
- 13 E4/E20 Tomtebodavägen-Norra Station-Haga södra
- 14 E18 Frescati-Ålkistan
- 15 E4 Norrtull-Kista

— Övriga utbyggnader

- 17 Väg 222 Henriksdals Trafikplats och Danvikstull
- 18 Östlig förbindelse
- 19 Huvudstaleden, Bromma
- 20 Ulvsundavägen
- 21 Klarastrandsleden
- 22 Centraltunneln
- 23 Nynäsvägen
- 24 Älvsjövägen
- 25 Slussen
- 26 Väg 226 Huddingevägen/Rågsvedsvägen

←.....→ Framtida kommunikationsstråk

- 30 Nord-syd koppling väster om innerstaden



### 19. Huvudstaleden: Bromma

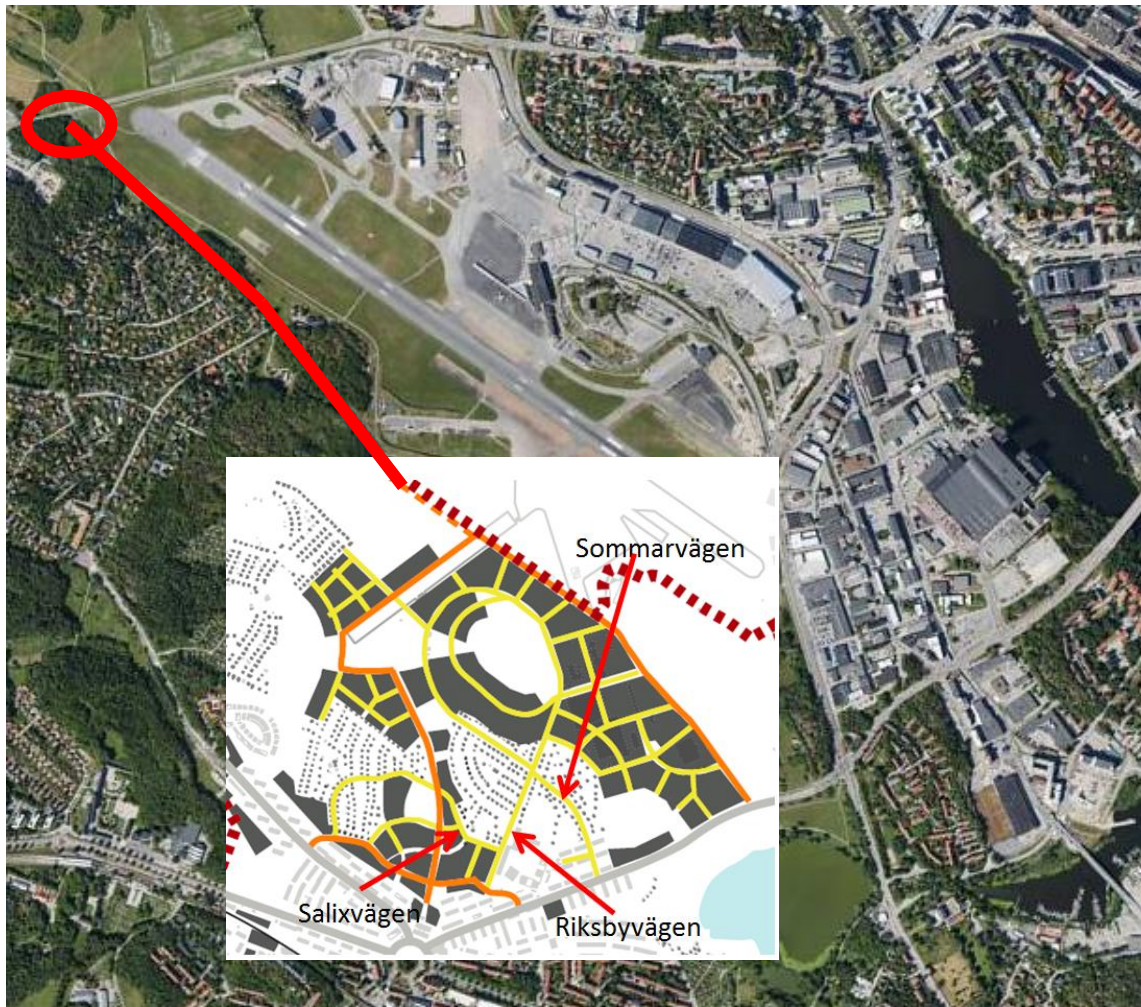
Projektet är en del av en fullt utbyggd Huvudstaled från Pampas till Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen och kan avlasta delar av huvudvägnätet i västerort. Förgreningen mot Tritonvägen och en ny Tritonbro finns inte längre med i planen med anledning av planerna för Ulvsunda industriområde.

### 20. Ulvsundavägen

Vägens funktion från Ulvsundaplan till Rinkeby kan komma att förändras, dels beroende på vägutbyggnader som Huvudstaleden och ny E18-sträckning, dels som ett resultat av förändrad markanvändning i bland annat Ulvsunda och Mariehäll. Det finns anledning att utveckla Ulvsundavägen för nya funktioner och anpassa den till omkringliggande miljön,



### Bilaga 3. Ritning av mig, som visar trafikinfrastrukturen vid Norra Riksby, utifrån mitt antagande



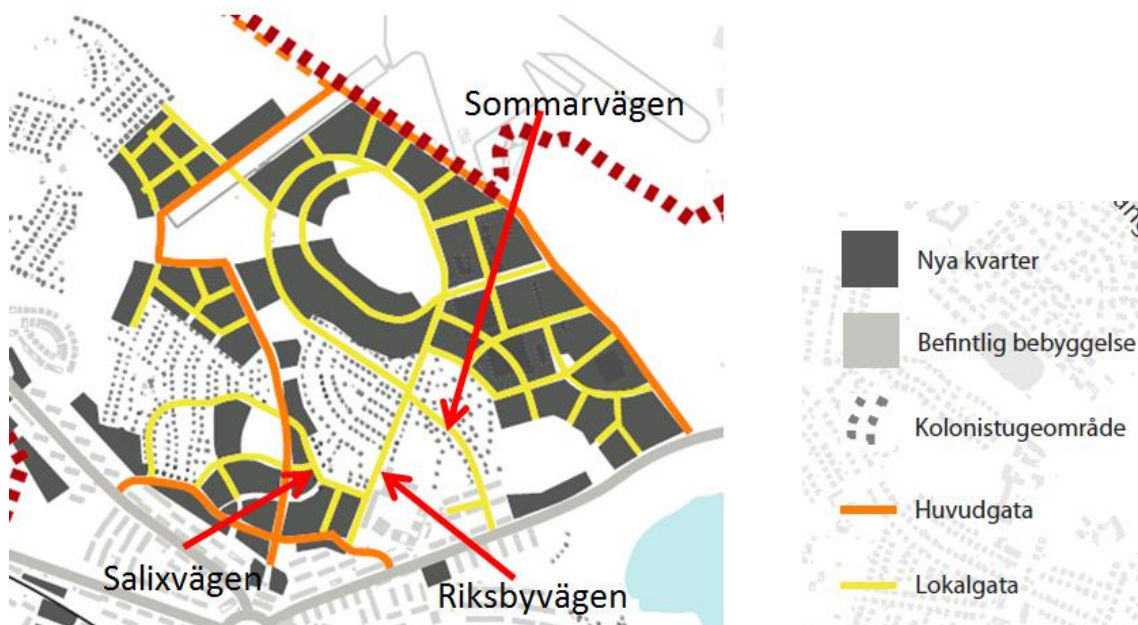


## Bilaga 4. Ritning som visar konsekvenserna av breddning av Riksbyvägen, Sommarvägen och Salixvägen



**Bilden ovan** visar min förståelse av texterna och beskrivningarna i de olika broschyrerna: De gula markeringarna visar de stugor som kommer att försvinna eller flyttas. De vita markeringarna visar stugor som hamnar i "ingenmansland".

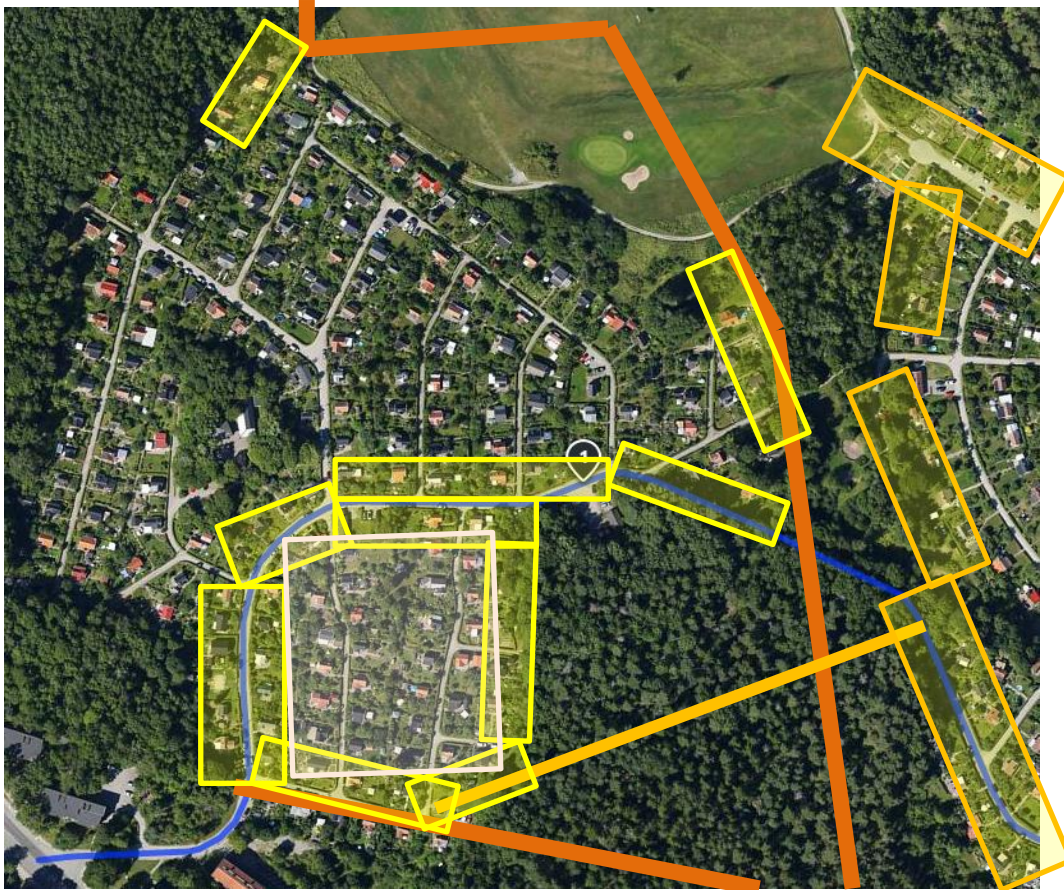
**Bilden nedan** visar stadens förslag till vägnät. Mitt tillägg är förtydligandet av de vägar som berörs. Min tolkning: Riksbyvägen och Sommarvägen ska breddas, men även Salixvägen måste breddas då det bör finnas ett avstånd mellan bostäder och stugor. Minst 90 stugor kommer att försvinna/flyttas.



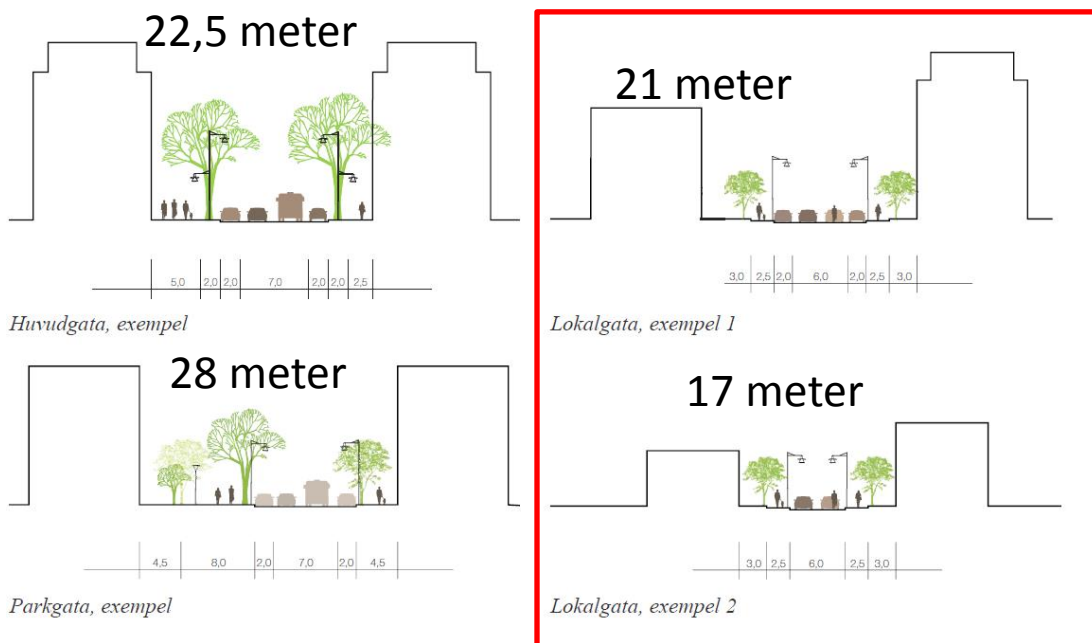


## Bilaga 5. Ritning som visar Iris Glia

Bilden nedan visar min tolkning: Enligt stadens förslag med breddade lokalgator och en ny huvudgata kommer att gå genom Norra Riksby. De gulmarkerade husen kommer att försvinna från koloniträdgårdsområdet Iris Glia. Jag har inte gjort någon bedömning av hur många stugor som kommer att försvinna eller flyttas.



## Bilaga 6. Bilderna visar lokalgatornas och huvudgatans bredd



Bilderna ovan visar kommunens egen ritning av bredd på lokalgator samt huvudgata genom Riksby. Exempelbilder bygger på 21 meter, därför det finns planer att även bussar ska åka på dessa. Det har ingen betydelse om det är 17 eller 21 meter, husen måste bort eller flyttas i alla fall.



## Bilaga 7. Bilder från Riksby koloniträdgårdsområde som visar konsekvenserna av bilaga 6

Bild 1: Salixvägen som lokalgata enligt kommunens förslag med vy från Riksbyvägen. Här försvinner/flyttas minst 12 stugor, oavsett om lokalgatan är 17 eller 21 meter bred.

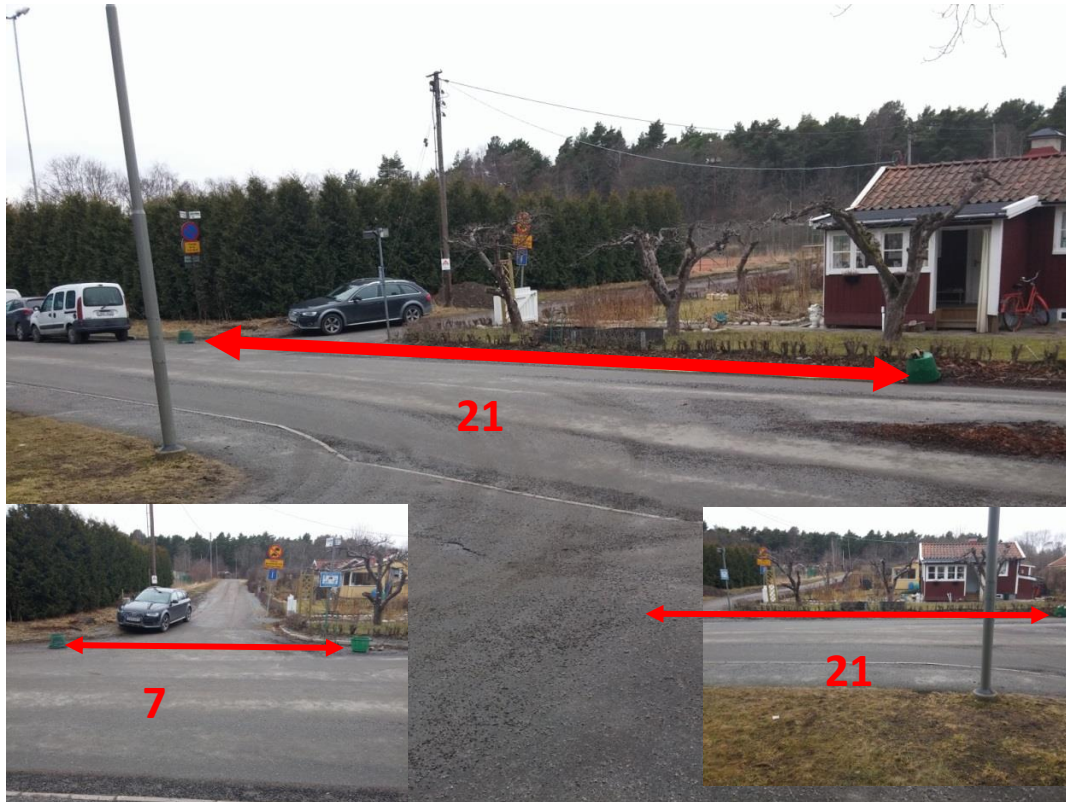


Bild 2: Riksbyvägen som lokalgata enligt förslag. Här försvinner/flyttas minst 23 stugor, oavsett om lokalgatan är 17 eller 21 meter bred.



Bild 3: Sommarvägen som lokalgata enligt förslag. Här försvinner/flyttas minst 30 stugor.



Bild 4: Sommarvägen mot Iris koloniträdgårdsförening. Här försvinner/flyttas 23 stugor, oavsett om lokalgatan är 17 eller 21 meter bred.





Bild 5: Sommarvägen från Spetsvägen/Kvarnbacksvägen till Iris Koloniförening. Så här ser det ut från Kvarnbacksvägen.

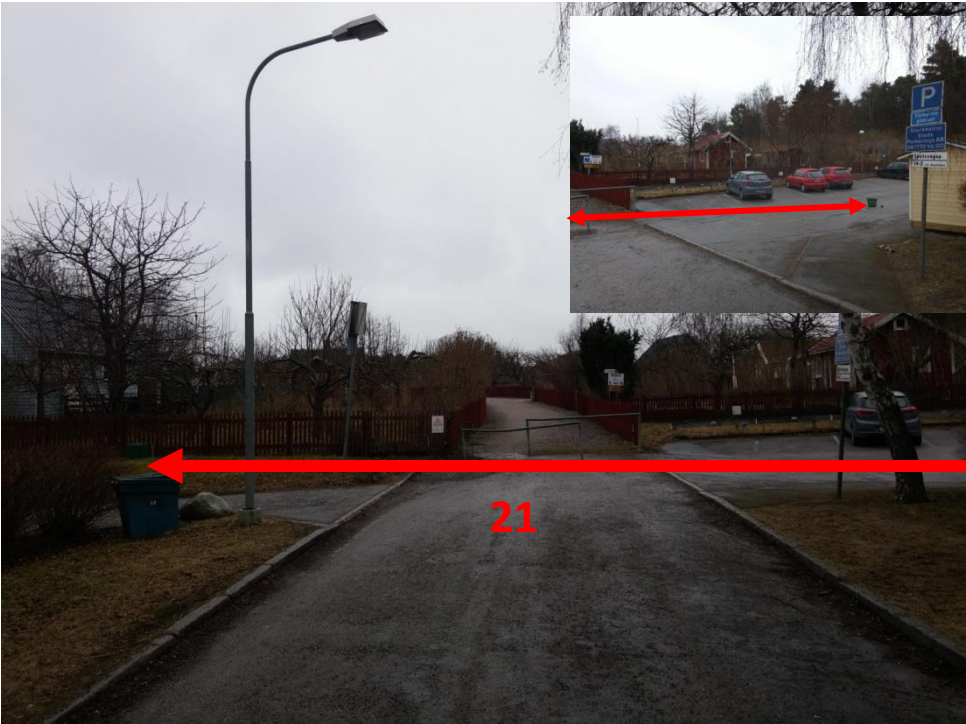


Bild 6, 7, 8 och 9: Bromma de Geer moränsystem och stensättning. På bilderna från kommunen ser det ut som att De Geer Moränsystem och gravplats integreras med huvudgata eller byggnation

Bromma de Geer moränsystem





## Bilaga 8. Reflexion kring *Ny stadspark*

Bilden nedan till vänster är en flygbild över området för Bromma flygplats och den till höger är kommunens bild över området som bland annat pekar ut området *Ny stadspark*.

Placeringen av den planerade stadsparken ”sticker ut” i planritningen. Här antar jag att platsen för Bromma flygplats gamla start- och landningsbana skulle kräva en omfattande sanering om det skulle byggas bostadshus här. Och eftersom staden vill komma igång med bygget inom en snar framtid så förläggs stadsparken vid platsen för den gamla landningsbanan – därav den märkliga formationen i stadsplanen.

Det här antagandet förstärks av kommunens placering av verksamhetslokalerna: närmast flygplatsen. Således blir dessa lokalers funktion inte bara att dämpa buller från flygplatsen utan också att utgöra ett slags gräns för den förgiftade marken.



## Bilaga 9. "Dold agenda": Stockholms stad önskar bygga bostäder på hela Riksbyområdet

Bilden nedan visar stadens nuvarande förslag på 3000-4000 nya bostäder i området.



Bilden nedan är en bild som jag har ritat och som visar "den dolda agendan" när alla kolonistugor är borta.





## Bilaga 10. Grönstrukturen i området kommer att försvinna hur kommunen än väljer att göra



Ovan visas min bild som beskriver kommunens "dolda agenda" igen.

Bilden nedan visar kommunens bild.

Oavsett om kommunen väljer att bygga 3000-4000 lägenheter eller 6000-8000 lägenheter över hela Riksby kommer grönstrukturen i området att försvinna.



## Bilaga 11. Vad våra politiker sa år 2010

2010 kom nya avtalet med Stockholms Stad för två av dessa föreningar (Iris och Linnea Kortenslund) och 2013 för Riksby koloniförening.

I utlåtande 2009:115 RI (Dnr 109- 2249/2008), där borgarråd Sten Nordin anför följande:

”Koloniträdgårdsverksamheten är en viktig verksamhet. Det är många stockholmare som uppskattar den avkoppling och rekreationstid det innebär att arbeta med en kolonilott. Stadens nya överenskommelse med FSSK avseende förnyat arrende för kolonilottsområdena innebär förutsättningar för att denna möjlighet till rekreation även fortsatt ska finnas. För många kolonister innebär införskaffandet av en kolonistuga till den av staden arrenderade lotten en förhållandevis stor kostnad. Det är därför viktigt att staden har ett långsiktigt tänkande i planering, och att man därigenom ingjuter trygghet hos dem som arrenderar mark för koloniträdgårdar. Koloniträdgårdarna är värdefulla inslag i Stockholm och vi måste gemensamt ta ansvar för att värna dem. Stockholm är en växande stad. Varje år flyttar många människor hit för att leva och verka med följderna att staden expanderar. Det finns en uttalad ambition att Stockholms expansion ska vara långsiktigt hållbar och väl förenlig med stadens höga målsättningar inom miljö- och stadsplanering. När staden växer och förtätas blir de gröna oaserna som koloniträdgårdarna fungerar som än viktigare. För att koloniträdgårdarna ska kunna utvecklas som stockholmarnas gröna oaser krävs en långsiktig planeringsvilja hos dem som arrenderar stadens mark för syftet att sköta en koloniträdgård. Det är viktigt att hitta en god balans mellan den förtätade internationella storstaden vi vill att Stockholm ska vara och samtidigt bevara de grönytor och rekreationsområden som Stockholm är känt för. I det avseendet fyller stadens kolonilottsområden en viktig roll.

” I samma utlåtande som ovan, finns följande reservation som anfördes av borgarråden Carin Jämtin (s), Yvonne Ruwaida (mp) och Ann-Margarethe Livh (v) enligt följande.

”Det är mycket positivt att borgerligheten backat och kolonirörelsen får möjlighet att bedriva sin verksamhet utifrån mer långsiktiga villkor och förutsättningar än vad som tidigare föreslagits. Det är också rimligt att den avgift som ska erläggas för nyttjandet av den aktuella marken räknas upp och justeras med tiden enligt förslag, inte minst när arrendetiderna är så långa. Det är dock oklart vad den omprövning som föreslås äga rum var femte år i realiteten innebär. I själva verket kan en sådan ordning innebära att den långsiktighet som de 25- åriga arrendetiderna syftar till undergrävs. Den delen av föredragande borgarrådets förslag bör därför avslås eftersom ärendet inte klargör vad det får för konsekvenser för verksamheten.”



## Bilaga 12. Vad våra politiker sa år 2012

PROTOKOLLSUTDRAG 1/2012 Sammanträdesdag 2012-01-19 Kl 16.00 – 18.25, 2539363\_1\_3(1)

Beslutsgång

Ordföranden Regina Kevius (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av vice ordföranden Tomas Rudin m.fl. (S) enligt följande: Det är positivt att det skapas ett program för Riksby. För att få stort stöd för förändringarna i kvarteret bland de boende föreslår vi att stadsbyggnadskontoret tillämpar en omvänd planprocess, så att de boende är med och påverkar på riktigt redan från början. Det är viktigt att redan från början inkludera de boende i en diskussion kring vad området behöver, istället för att leverera ett nästan färdigställt förslag som de boende kan säga ja eller nej till.

Särskilt uttalande lämnas av Ylva M Larsson m.fl. (MP) enligt följande:

Det är bra att börja arbeta med ett program då det öppnar upp för medborgarmedverkan och utveckling av moderna samtida former för samhällsbyggnad, fastighetsbildningar och boenden. Arbetet skall nogsamt anslutas till fråga om detaljplan för Brommaplan. Programmet och Brommaplansprojektet kan inte isoleras från varandra eller förlöpa parallellt. Miljöpartiet önskar att man för att få en smidig arbetsgång redan tidigt lyfter in planering för den ekologiska strukturen där bl.a. Godkänt dokument - Ingrid Mårtenson, Stadsbyggnadskontoret Stockholm, 2012-02-01, Dnr 2010-20840 19 januari 2012 3 (3) eklevande arter, känsliga spridningsvägar, biologisk mångfald den s.k. gröna strukturen beaktas. Hur ska den skyddas, utvecklas och stärkas? Önskvärt är att etablera ett helhetsgrepp över olika stadsdelsområden och följa befintliga bostadsområden och vägstrukturer. Den preliminära avgränsningen innefattar stora delar av ett Naturreservat och delar av Bromma flygplats. Även om det är en preliminär områdesmarkering så är det av stor vikt att i arbetet noga ange vilket område det är som ska studeras och varför? Det finns en fara i allt för lösa tyglar med en maskinellt inritad oval där exploateringar kan ske utan stadig förankring i en tydlig politik och samhällsbyggnadsstrategi. Mångfald i livsformer innefattar även människan och därför skall olika förvaltningsformer och upplåtelseformer beredas plats. Att garantera bostäder för unga och studenter och grupper med motsvarande ekonomier är därför viktigt. Var femte lägenhet bör öronmärkas för unga och studenter. Så kallade plusenergihus och strukturer och förnuftig sophantering skall även ingå. Hit hör även bilpooler och Bokaler. Allt för ett pluralistiskt modernt samhälle som är plånboksvänligt och hållbart. Det är också viktigt att värna och synliggöra den historiska berättelsen i samhällsbyggnadsutvecklingen. Stora projekt kan lätt krossa och riva runt i den goda miljö som redan finns. Låt oss här finna möjligheter att erbjuda gott och blandat på all sätt.

## Bilaga 13. SVD Brännpunkt 2014-03-09

Bryta avtalet för Bromma skulle kosta miljarder / REPLIK | STADSPLANERING av Sten Nordin och Regina Kevius. Swedavia har ett arrendeavtal som tryggar verksamheten på Bromma till år 2038.

Torsdagen den 6 mars skrev Daniel Helldén på Brännpunkt om bostadsbyggande. Alliansen i Stockholms stad har fattat beslut om att bygga 140 000 nya bostäder i Stockholm stad till 2030. Det är en tuff målsättning som Daniel Helldén nu skriver under på, något som vid första anblicken kan verka både ansvarstagande och berömvärd för att komma från ett oppositionsparti som under förra mandatperioden röstade nej till varannan ny bostad i Stockholm.

Det kan verka som om Daniel Helldén brutit med den gamla byggfientliga miljöpartilinjen och sällat sig till oss som vill ta ansvar för att alla som vill bo i Stockholm ska kunna finna en bostad. Dessvärre är Daniel Helldéns universallösning enbart en rökriddå – all bostadsbrist ska lösas genom att bygga på Bromma flygplats. Det finns många problem med hans förslag som gör det både olämpligt och orimligt.

För det första behövs Bromma Flygplats som en citynära flygplats. Flygplatsen är av stor betydelse för inrikesflyget i hela Sverige, men framför allt för Stockholms näringsliv och arbetsmarknad. Att peka ut Arlanda och järnvägen som de enda lösningarna på stockholmsregionens behov av snabba förbindelser är inte rimligt. Swedavia har själva bedömt att en utbyggnad av Arlanda för att motsvara Bromma flygplats kapacitet tar 20 år.

För det andra har Swedavia ett arrendeavtal som tryggar verksamheten på Bromma till år 2038. Att bryta det avtalet vore förenat med åtskilliga miljarder i kostnader för stadens skattebetalare. De pengarna gör större nytta i bostadsbyggandet, i skolan och i omsorgen.

För det tredje berättar inte Daniel Helldén något om hur en stadsdel med 100 000 boende och 30 000 arbetsplatser skulle vara utformad. Ytan som utgör Bromma flygplats må upplevas som stor, men en så omfattande exploatering skulle kräva en täthet som överstiger innerstadens. Grönytorna skulle bli få och små och svårigheterna att kollektivtrafikförsörja platsen skulle innebära att de tusentals boende som Daniel Helldén tänker sig också skulle ta med sig mängder av bilar till den nya stadsdelen. Trafiksituationen som redan i dag är besvärlig skulle bli fullständigt kaotisk.

För det fjärde invigdes Bromma flygplats redan 1936. Även om Daniel Helldén skulle välja att bortse från alla problem ovan så behöver hela området saneras innan en bostadsbebyggelse skulle vara möjlig. De omfattande saneringsåtgärderna skulle vara oerhört kostnadskrävande och ta lång tid i anspråk. Att försöka bygga en stadsdel på Bromma flygplats skulle ta tiotals år innan den första inflyttningen kan påbörjas och bostäderna skulle bli mycket, mycket dyra.

Allianspartierna har pekat ut var 140 000 nya bostäder ska byggas i Stockholm stad till 2030 utan att ta mer än sju promille värdefull grönytta i anspråk. Det är något som Daniel Helldén borde ställa sig bakom, istället för att föreslå en orealistisk lösning. Det enda sättet vi kan tolka hans inlägg om att lösa bostadsbristen genom att stänga Bromma flygplats är att det gamla byggfientliga miljöpartiet har klätt sig i kejsarens nya kläder. Att bygga 50 000 bostäder på Bromma Flygplats omedelbart är varken rimligt eller genomförbart.