

**Handläggare**  
Karin Stenqvist  
Telefon 08-508 27 419**Till**  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Startpromemoria för planläggning av Riksby 1:13 m fl i stadsdelen Riksby (cirka 900 bostäder, verksamheter, grundskola, förskolor, idrott, allmänna platser (Dnr 2017-16020), och en pumpstation för fjärrvärme (Dnr 2019-0338)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas.

Anette Scheibe Lorentzi

Stadsbyggnadsdirektör Monika Joelsson

Tf. avdelningschef

Karin Norlander

Enhetschef

### **SAMMANFATTNING**

Planförslaget innebär att det tidigare industriområdet vid Lintaverken i Riksby söder om Bromma flygplats omvandlas till en stadsdel med bostäder och verksamheter, i enlighet med program för Centrala Bromma.

Detaljplanen ska pröva omfattning, placering och utformning av cirka 900 bostäder (varav hälften är hyresrätter och hälften bostadsrätter), cirka 163 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, allmänna platser och en pumpstation för fjärrvärme. Utvecklingen av Riksby är en del av utvecklingen av centrala Bromma med Brommaplan som tyngdpunkt. Detaljplanen är den första av flera planerade etapper. Planområdet omfattas huvudsakligen av fastigheten Riksby 1:13 och delar av Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:1 som ägs av Stockholms stad.

Utbyggnaden av området ska planeras så att det fungerar med pågående verksamhet på Bromma flygplats och med en framtida stadsutveckling i enlighet med översiktsplanens inriktning. Det är av stor vikt att programmets helhetsgrepp behålls i denna och kommande detaljplaneetapper.

Inom området planeras för en ny pumpstation för fjärrvärme. Denna kommer att planläggas i en separat plan (diarienummer 2019-0338) för att kunna följa tidplanen för utbyggnaden av fjärrvärmesystemet i västerort.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbetet påbörjas.



*Preliminärt planområde inom markerad röd linje.*

## UTLÅTANDE

### Syfte

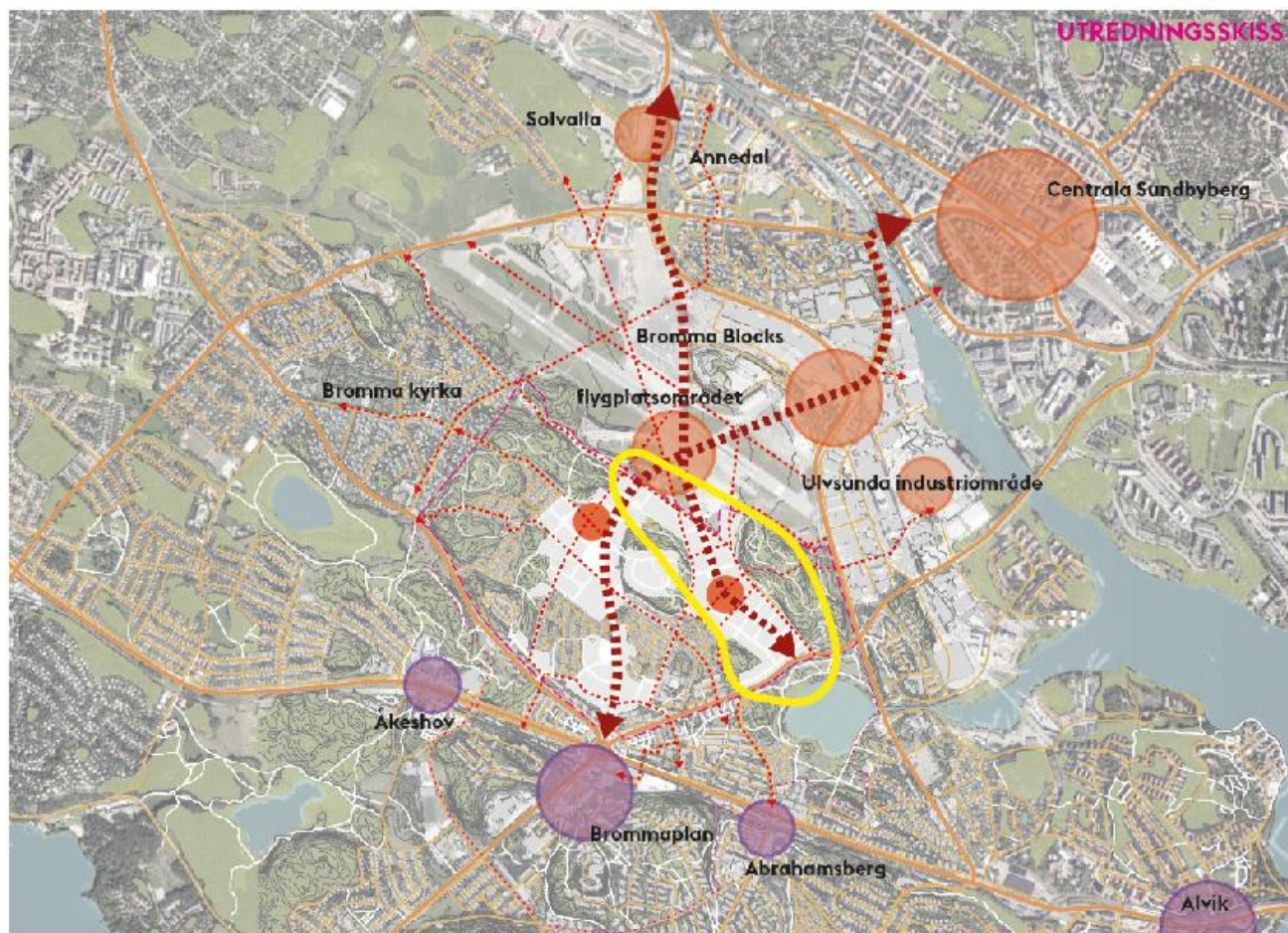
Detaljplanen ska pröva omfattning, placering och utformning av cirka 900 bostäder (varav hälften hyresrätter och hälften bostadsrätter), cirka 163 000 kvm BTA verksamhetsyta, grundskola, förskolor, idrott, torg, parker och en pumpstation för fjärrvärme.

Bebyggelse och stadsrum ska kunna integreras i den framtida stadsutvecklingen i kommande etapper kring och eventuellt på Bromma flygplats. Dagens förhållanden med markbuller från flygplatsen och den framtida nära kopplingen till en eventuell stadsutveckling gör att området lämpar sig att exploateras med verksamheter och flerbostadshus i minst fyra våningar.

På området som är utsatt för flygbuller kan verksamheter som t.ex. kontor, idrottshallar, sportplaner, butiker och hotell planeras. Den nya strukturen och bebyggelsen ska bidra till att skapa bullerskyddade bostäder, bostadsgårdar, skol-, förskolegårdar och parkrum. Bebyggelsen ska placeras och utformas på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till buller och stadsbild. Stadsrum ska utformas med särskilt fokus på barnens livsmiljö och jämställdhet.

Planen ska säkerställa kopplingarna inom området samt till intilliggande befintliga och framtida stadsdelar. Den ska skapa god framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik samt övriga fordon enligt stadens framkomlighetsstrategi. Gröna samband och naturvärden på platsen ska omhändertas och stärkas. Förorenad mark och hydrologiska förhållanden ska omhändertas och lösas på ett hållbart sätt.

Detta innebär sammantaget att programmets helhetsgrepp behålls i detaljplanen.



*Framtida kopplingar och knutpunkter. Preliminärt planområde markerat med gul linje. Omfattningen och lämplig avgränsning av planområdet kommer att studeras vidare.*

## Bakgrund

### Plandata

#### Läge och omfattning

Det aktuella området är en del av Riksby som ligger väster om Ulvsundavägen och Kvarnberget mellan Bromma flygplats och Lillsjön. Väster om aktuellt område ligger koloniområde Riksby och den vegetationsbeksidda Riksbyhöjden. Exakt omfattning och lämplig avgränsning av planområdet kommer att studeras vidare.

#### Gällande detaljplaner

Området består till största delen av icke planlagd mark. Endast delen närmast Kvarnbacksvägen är planlagd (Stadsplan 2650) som ”park eller planterad allmän plats” respektive ”gatumark” samt en liten del av Stadsplan 2313 som ligger på gränsen till området.



*Planmosaik, med gällande detaljplaner. Preliminärt planområdet markerat med röd linje.*

#### Pågående detaljplaner i området

Det pågår ett mindre planarbete för en kiosk i korsningen Kvarnbacksvägen, Hemslöjdsvägen (2013-01029). Planarbetet är vilande och kan komma att ingå i aktuell planläggning.

#### Markägoförhållanden

Planområdet omfattar fastigheten Riksby 1:13 och delar av de större fastigheterna Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:1 som ägs av Stockholms stad.

### Markanvisningar

Ett inriktningsbeslut samt förslag till beslut om ett antal markanvisningar i Riksbys första etapp föreslås att godkännas i exploateringsnämnden 2019-06-13. Nya markanvisningar för bostäder föreslås till AB Stockholmshem, Maxera Bostad 12 AB, Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB samt Sveafastigheter Bostad AB. Markanvisning för grundskola och förskola föreslås till Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB). Markanvisning för verksamheter föreslås till Sagax Projektutveckling AB. Inriktningsbeslutet innefattar även området som markanvisades för bostäder och verksamheter till Fastighetspartner Bromma AB i mars 2018.

### Övergripande beslut och styrande dokument

#### Översiktsplan

Detaljplanens syfte är förenligt med översiktsplanens fyra mål.

1. En växande stad, 2. En sammanhängande stad, 3. God offentlig miljö och 4. En klimatstark och tålig stad.

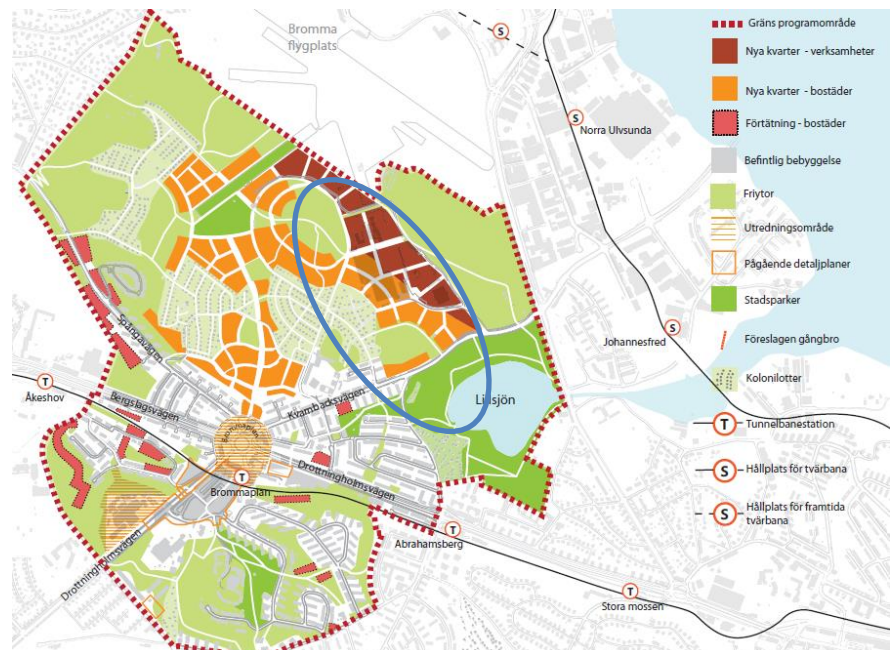
1. Planen ska innehålla blandade funktioner, bostäder, grundskola, förskola, verksamheter och idrottsfunktioner. Planen ska ge goda förutsättningar för ett livskraftigt näringsliv.
2. För att skapa förutsättningar för en mer sammanhängande stad ska planen möjliggöra strukturella förändringar som stärker kopplingar till angränsande stadsdelar.
3. Planen ska möjliggöra god tillgång till väl gestaltade allmänna rum så som parker, torg, mötesplatser, gator och stråk. Planen ska tillskapa platser som är tillgängliga för alla utan begränsning på grund av ålder, kön, eller funktionsnedsättning.
4. Planen ska möjliggöra en flexibilitet i stadsstrukturen med flera parallella kopplingar och alternativa färdvägar. Gaturum, parker och gårdar ska bidra till att stärka grönstrukturen med exempelvis dagvattenfördröjning och utrymme för ekosystemtjänster.

Förslaget bedöms också uppfylla kriterierna för översiktsplanens utbyggnadsstrategi:-Att ta tillvara långsiktig stadsutvecklingspotential. För att bibehålla framtida utvecklingsmöjligheter ska strategiska stråk och samband som kommer att utvecklas i senare skede studeras. Brommaplan med omnejd pekas i översiktsplanen ut som ett stadsutvecklingsområde där omfattande komplettering föreslås. Norra Riksby anges som ett stadsutvecklingsområde med stora möjligheter att omvandlas till blandad stadsbebyggelse med bostäder, verksamheter och service.

## Riksintressen

De riksintressen som kan komma att beröras är kommunikation, luftfart, Bromma Flygplats, Ulvsundavägen och Bromma De Geermorän-system. Flygplatsens verksamhet innebär en rad restriktioner för angränsande områden, främst i form av buller. Vidare berörs området av inflygningens krav på begränsningar av högsta tillåtna byggnadshöjd.

## Program



Skissbild från Program för centrala Bromma, (diarienummer 2010-20840) godkändes av SBN den 31 augusti 2017.

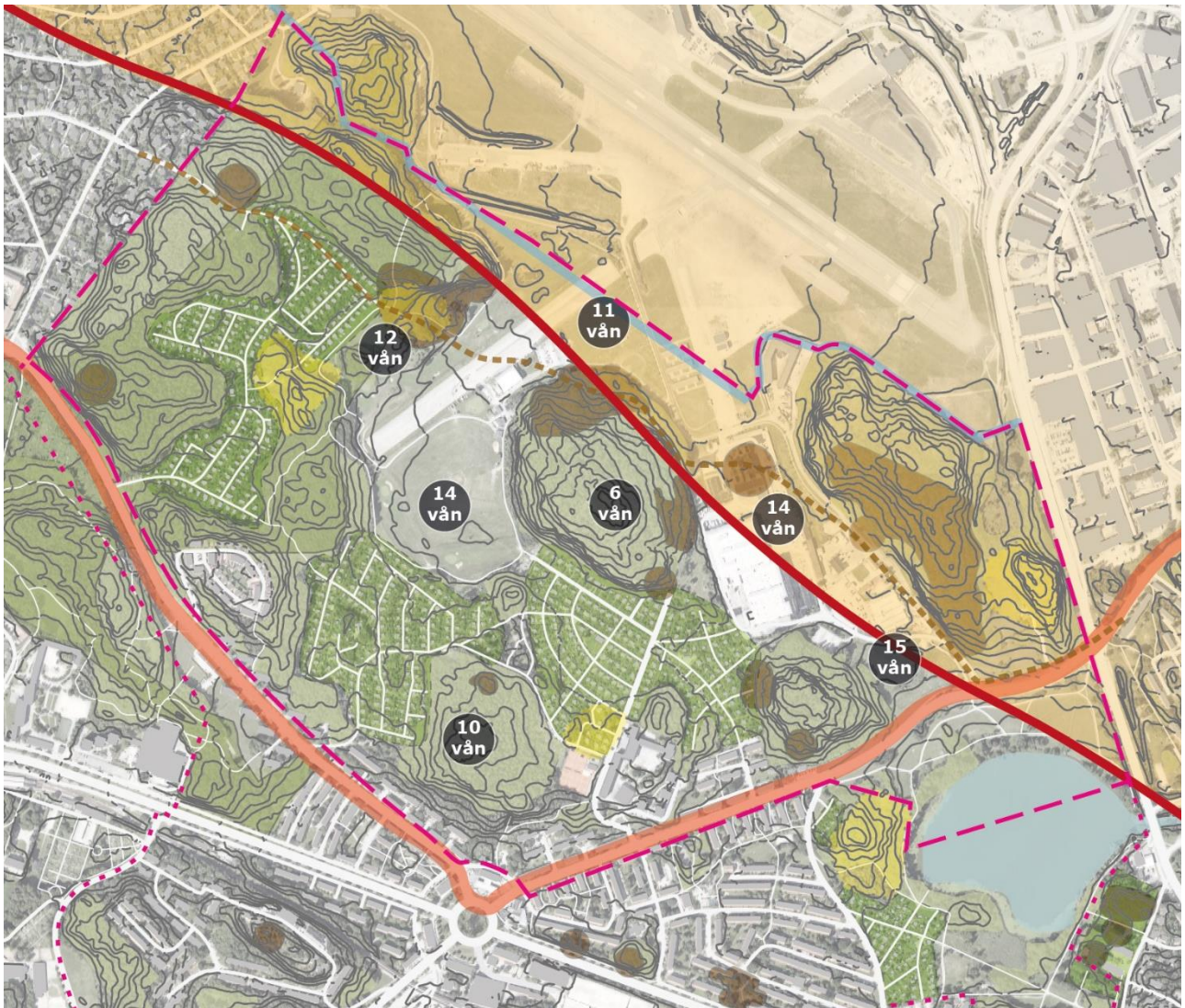
Program för centrala Bromma (diarienummer 2010-20840) godkändes av SBN den 31 augusti 2017.

Programmet syftar till att beskriva hur Brommaplan med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund kan utvecklas till en tyngdpunkt innehållande cirka 3000-4000 nya bostäder, verksamheter, förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt en förbättrad park- och grönstruktur.

Programmet innehåller fem övergripande strategier för att uppnå programmets mål.

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

Norra Riksby föreslås utvecklas till ett stadsutvecklingsområde med den täta stadens mångfald. Strukturen ska vara möjlig att vidareutveckla även utanför programområdets avgränsning med en framtida stadsutveckling i enlighet med översiktsplanens inriktning. I huvudinriktningen för den nya stadsdelen i norra Riksby anges att de tre befintliga koloniområdena i området bevaras. De kan dock i vissa delar komma att påverkas då nya gator och ledningar för vatten och avlopp behöver anläggas för att säkra områdets infrastruktur och framkomlighet för bl.a. räddningstjänst.



Områdets förutsättningar.

- **Fördjupningsområdets och planprogrammets gräns** 
- **Flygbuller från marken och luften** - gräns för möjlighet att planlägga för bostäder, skolgård och park 
- **Trafikbuller** - påverkan från trafik på Kvarnbacksvägen och Spångavägen 
- **Högsta möjliga antal våningar** - med hänsyn till flygtrafikens inflygning och radar, relaterat till markens nivå 
- **De Geermoräner** - riksintresse för naturmiljö - stora flyttblock eller långsträckt ändmoräner med mindre block 
- **Ädellövträd** - ekdominerade - är livsmiljöer med skyddsvärda träd för spridningsvägar 
- **Fornlämningar och kulturmiljö** - Glia landsväg - historisk vägsträckning 
- **Koloniområden** - kulturhistoriska värden 
- **Varierad topografi** - stora nivåskillnader mellan bergsryggar och flacka dalgångar 

## Nuvarande förhållanden

### Stadsbild

Området präglas idag av närheten till Bromma flygplats där den före detta flygplansmotorfabriken, Lintaverken, med dess karaktäristiska betongbyggnader dominerar landskapet.

I Lintaverken som tidigare var en verkstad för underhåll av jetmotorer innehåller bland annat ett större byggvaruhus, en del mindre industriverksamhet, en större handelsträdgård och en återvinningscentral. Södra delen närmast Kvarnbacksvägen utgörs av obebyggd naturmark och park. I området längst i norr finns bland annat en golfklubb och ett sportfält.

### Kulturmiljö

De flesta lämningarna från de första Brommaborna är belägna på de skogsklädda höjderna i norra Riksby och utgörs av gravfält, stensättningar och husgrunder från järnåldern. Intill området finns även ett antal registrerade fornlämningar i form av gravfält/gravar.

Området har spår kvar av det historiska odlingslandskapet. Särskilt anmärkningsvärt är den ursprungliga landsvägen Glia landsväg /Linta Gårdsväg vars sträckning till stora delar än idag är bibehållen.

På 1930-talet byggdes ett antal kolonistugor i områdena sydväst om Bromma flygplats; Kortenslund, Iris och Riksby kolonistugeföreningar. Flera stugor är välbevarade även om många byggts om och till under åren. De intilliggande koloniområdena är av Stadsmuseet utpekade som kulturhistoriskt värdefulla områden.

Intilliggande Bromma flygplats invigdes 1936 och innebar en betydelsefull händelse i Stockholms utveckling. Flygplatsområdet var från början betydligt större än idag. Sedan Arlanda stod klart 1960 har flygplatsområdet successivt minskat. I samband med att civilflyget gick in i jetåldern uppfördes Lintaverken för underhåll av jetmotorer. Gamla Lintaverken är gulklassade av Stadsmuseet, vilket betyder fastighet med bebyggelse av positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.

### Trafik och kollektivtrafik

Trafikmängden är större än kapaciteten vid intilliggande trafikplats Brommaplan vilket leder till begränsad framkomlighet under rusningstrafik. Prognoser för år 2030 (med pågående planerad utbyggnad i Bromma) visar att trafikmängderna jämfört med idag sannolikt inte kommer att öka vid Brommaplan. Däremot kommer



trafikmängderna sannolikt att öka på Kvarnbacksvägen och i korsningen Ulvsundavägen/Kvarnbacksvägen/Norrbyvägen.

Befintliga gator i norra Riksby är smala och saknar gångbanor på båda sidor om gatan. Linta gårdsväg är en något större gata som förbinder Kvarnbacksvägen med de verksamheter som finns i området.

Avstånd från planområdet till tunnelbanestationerna vid Abrahamsberg och Brommaplan samt spårvägsstation norra Ulvsunda är cirka 1,5 km. Kvarnbacksvägen trafikeras av bussar i linjetrafik.

Längs Kvarnbacksvägen och Ulvsundavägen går pendlingsstråk för cykel.

#### Miljö

Planområdets sydvästra del och nordvästra del har högt naturvärde. och delar av planområdet befinner sig i ett kärnområde inom stadens ekologiska infrastruktur. Det finns inom planområdet ur ekologisk synvinkel viktiga brynmiljöer, ekområden inom ekhabitatnätverket och habitatnätverket för barrskogsfåglar. Det finns också tillgång till stenig blockterräng vilket utgör lämplig miljö för groddjurens vinterhabitat.

Tillgången till rekreationsområden inom planområdet är god med närhet till området kring Lillsjön och obebyggd naturmark. Utbudet av anlagda kvartersparker är relativt sett sämre. Området kring Lillsjön är idag ett välbesökt promenadstråk och har potential att utvecklas till en attraktiv stadsdelspark.

#### Dagvatten

Avrinning för den norra delen av området sker norrut via befintlig dagvattenledning under flygplatsen och mynnar i Ulvsundasjön. Avrinning för den södra delen av området sker via dagvattensystem inom verksamhetsområdet. Underlag saknas om dagvattenhanteringen inom före detta Lintaverken. Det avleds sannolikt via ledningar till Lillsjön.

Inom området är föroreningshalten i dagvattnet låg till måttlig. De större vägarna i området liksom verksamheten på Bromma flygplats alstrar föroreningar.

Den intilliggande Lillsjön är en av Stockholms mest näringsrika sjöar. Den är belastad med näringsämnen och föroreningar från intilliggande vägar, flygplatsen och bostadsområden.

Idag finns det flera platser inom planområdet där det riskerar att samlas vatten vid ett kraftigt skyfall. Enligt översvämningskartering för Mälaren finns det risk för översvämning runt Lillsjön.

#### Markförhållanden, geoteknik

Höjddpartierna i området utgörs av ytligt berg med tunnare moränlager. Områdets lägre delar utgörs av lerjordar och fyllningsmassor. Inom moränområdena finns även moränryggar med blockrik terräng. Generellt sett är infiltrationsmöjligheterna begränsade i lerjordar och berg.

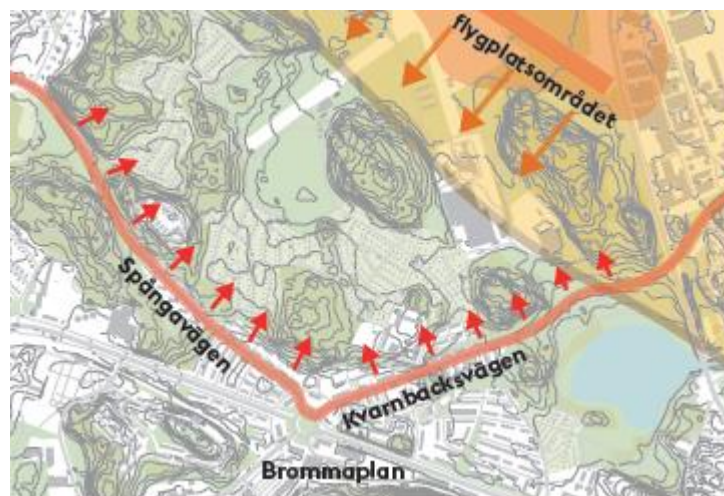
I dalgången mot flygplatsen har grundvattennivåerna studerats som visar på grundvattennivåer kring +1,2 till +2,0.

#### Höjdbegränsningar

Området berörs av inflygningens krav från Bromma flygplats samt Bällsta radartorn vilket gör att högsta tillåtna byggnadshöjd är begränsad.

#### Buller och vibrationer

Planområdet påverkas av flygbuller och markbuller från Bromma flygplats, trafikbuller från Kvarnbacksvägen samt industribuller från återvinningsstationen. Som flygbuller räknas ljud från flygplan i luften. Markbuller från flygplatsen likställs med industribuller och innefattar ljud som inte kommer från flygplan i luften, till exempel taxning, start av flygplan, test av motorer efter reparation samt andra fordon i rörelse.



*Planområdet påverkas av flyg- och markbuller från Bromma flygplats samt trafikbuller från Kvarnbacksvägen.*

#### Farligt gods och risk

Vid Bromma återvinningscentral (ÅVC) hanteras och transporteras farligt avfall, vilket måste beaktas vid planeringen av intilliggande område. Ulvsundavägen som utgör primär transportled för farligt gods ligger på sådant avstånd att planområdet inte påverkas. Några särskilda åtgärder med hänsyn till flygplatsen som riskkälla behövs inte.

#### Markföroreningar

I anslutning till planområdets norra delar har det påträffats PFOS i mark och grundvatten. PFOS är en kemikalie som använts vid brandövningar på flygplatsen. Inom Lintaverket har det förekommit verksamheter för ytbehandling av metaller, elektrolytiska/kemiska processer samt verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel. Det finns därför risk för föroreningar som metaller och lösningsmedel. Inom planområdet förekommer även mellanlagring och sorteringsstation för avfall. Vid Bällsta kvarn kan det finnas risk för kvicksilverföroreningar då detta historiskt använts för betning av säd (behandling av utsäde för att minska risken för spridning av växtsjukdomar).

#### Luftkvalitet

Miljö kvalitetsnormerna för luft klaras för planområdet.

#### Service, idrott och kultur

De kommunala skolorna Abrahamsbergsskolan (åk 0-9) och Nya Elementarskolan (åk 0-9) samt friskolorna Engelska skolan (åk 4-9) och Kristofferskolan (åk 1 t.o.m. gymnasium) är belägna inom en kilometer från planområdet. Det saknas kapacitet för fler elever på befintliga grundskolor för större delen av Bromma. Nybyggnation inom planområdet genererar ett behov av grundskoleplatser.

Den allmänna servicen ligger i anslutning till Brommaplan. Där finns bland annat vårdcentral, folktandvård, närpolis och bibliotek. Viss service finns också i anslutning till Abrahamsbergs tunnelbana. Även den kommersiella servicen är koncentrerad till området runt Brommaplan. Inom planområdet finns en större anläggning för försäljning av trädgårdsprodukter, ett byggvaruhus, annan mindre verksamhet och en lunchrestaurang.

#### Teknisk försörjning

All tillkommande bebyggelse kräver ny teknisk försörjning, samt eventuell ledningsflytt längs med Kvarnbacksvägen. Utöver det krävs särskild ledningsdragning för pumpstation för fjärrvärme som planeras inom planområdet.

#### Trygghet, jämställdhet och barnperspektiv

Planområdet består i dag i stora delar av lätt industri, storskalig handel, återvinning och sportskyttefält. Dessa utgör i dag målpunkter i området. Vägnätet präglas av biltrafik och målpunkterna är svåra att nå med cykel eller till fots. Närmaste busshållplats ligger vid Kvarnbacksvägen, närmaste spårbunden trafik vid Brommaplans tunnelbana och tvärbanan i norra Ulvsunda. Servicefunktioner finns närmast vid Brommaplan. Gena gång- och cykelvägar till spårbunden trafik saknas. På kvällen är verksamheterna stängda och området relativt obefolkat vilket kan göra att platsen då upplevs som otrygg.

Området saknar funktionsblandning och stadskvaliteter, god offentlig miljö och välplanerade allmänna platser. Området är inte kopplat till närliggande områden och lockar därmed inte större grupper.



Tidig utredningsskiss på möjlig markanvändning och planområde. Avgränsning av planområdet och placering av funktioner ska utredas under planarbetet.

## Planförslaget

### Struktur

Planområdets topografiska förhållanden är avgörande för gatustruktur och kvartersindelning.

För att skapa en robust struktur i området som tar höjd för framtida möjliga kopplingar bör huvudmatningen in i området ske via en ny huvudgata från Kvambacksvägen och via Linta gårdsväg. Dessa ska på sikt kunna fortsätta in över flygplatsområdet om flygplatsområdet i framtiden bebyggs. För övrig försörjning föreslås ett finmaskigt gatunät förgrena sig ut från huvudgatan och bilda kvarter i för ändamålet lämpliga storlekar. Centralt i området planeras en knutpunkt där busshållplats, torg, park, skola och förskola föreslås placeras. Strukturen ska möjliggöra att gång- cykel och övriga stråk och gatustrukturer binder samman urbana och gröna målpunkter. Området vid Lillsjön är en rekreativ målpunkt som bli viktig att stärka i en framtida stadsutveckling.

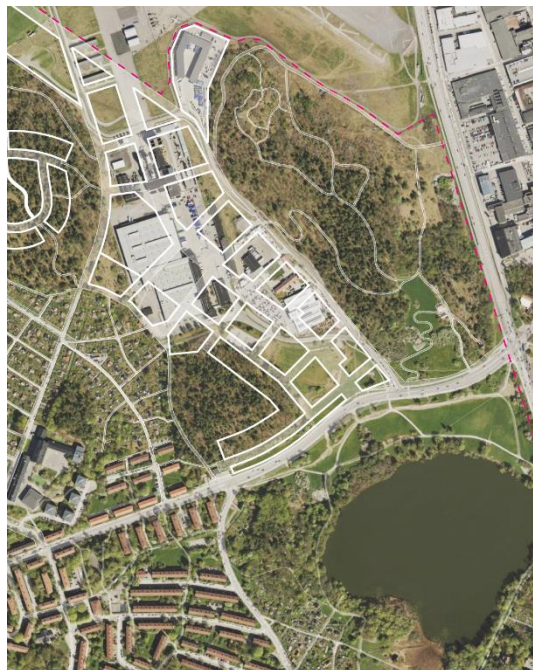
### Verksamheter

Kvarteren mellan Linta gårdsväg och huvudgatan där området är flygbullerutsatt planeras för verksamheter.

För att åstadkomma en varierad, trygg och levande stadsmiljö är det av vikt att verksamhetskvarteren på nordvästra sidan huvudgatan växlar mellan olika innehåll som kontor, service, lätt industri, handel samt anläggningar för idrott och kultur. Byggnaderna med verksamheter som placeras under flygbullerkurvan ska fungera som avskärmning av markbullret från flygplatsen.

#### Bostäder

Kvarteren på sydvästra sidan av huvudgatan planeras för bostadsbebyggelse då de ligger utanför flygbullrets influensområde. För att uppnå en hög exploatering samt tillgodose kvaliteter så som goda ljus- och ljudförhållanden är det lämpligt med halvslutna kvarter med insläpp av ljus från väst där bostäderna inte är bullerutsatta. I smala kvarter mot kuperad mark som också ofta är känslig naturmark är det lämpligt att pröva en glesare struktur i form av punkthus. Glesare kvarter skapar förutsättning att klara dagsljuskrav i bostadsytor som ligger i souterräng. De kan också möjliggöra spridning av växter och djur. Bostadshusen mot Kvarnbacksvägen och huvudgatan ska utgöra bullerskydd från trafikbuller. Ett i dagsläget rimligt antagande är cirka 900 lägenheter inom planområdet, varav hälften ska utgöras av hyresrätter och hälften bostadsrätter. Av dessa planeras cirka 40 lägenheter för SHIS (Stiftelsen för hotellhem i Stockholm) och 12 gruppboende för LSS-boende)



*Skiss på möjlig kvarterstruktur på befintligt flygfoto. Med hänsyn till framtida buller, kopplingar, topografi natur- och kulturvärden samt ljus- och ljudförhållanden.*

### Gator

Huvudgatan i området bör dimensioneras för buss, trädplantering och dagvattenhantering. Utefter huvudgatan föreslås två busshållplatser. En vid stomlinjebussarna vid Kvarnbacksvägen och en vid knutpunkten i området. På huvudgatans nordvästra sida i gott solläge mot verksamheterna bör gaturummet rymma en sekvens av mindre gröna rum och entréplatser. Övriga mindre gator föreslås vara rikt planterade och trafiklugna. Tyngre transporter till och från kvarter och återvinningsstation kan ske via Linta gårdsväg.



Huvudgata (streckad linje) med platsbildningar (rosa punkter), kvarterspark (grön punkt) och lokala gator med gröna fonder (gröna smala pilar).

### Torg

Ett mindre torg bör placeras vid knutpunkten i området intill skola och busshållplats. Utöver detta planeras för mindre platsbildningar vid övriga målpunkter.

### Parker

Inom planområdet föreslås en centralt placerad kvarterspark. Lillsjön som ligger utanför planområdet har goda förutsättningar att utvecklas till en stadsdelspark i enlighet med översiktsplanens intentioner. Stadsdelsparken blir en viktig rekreativ yta och mötesplats för boende i hela Bromma.

### Parkering

Bilparkering föreslås samlas i ett multifunktionshus i verksamhetsområdet, det vill säga ett parkeringshus som också innehåller service och andra publika funktioner i bottenvåningen. Detta för att minska antalet underbyggda bostadsgårdar. Icke underbyggda gårdar ger bättre möjlighet att skapa god dagvattenfördröjning och frodig grönska. Parkeringstal för bil föreslås vara cirka 0,5 platser per lägenhet. Parkeringstal för cykel föreslås vara cirka 3,5 platser per 100 kvm BTA. Behov och placering av bil- och cykelparkering samt mobilitetslösningar ska utredas vidare under planarbetet.

### Skola, förskola

Inom området planeras för en grundskola för årskurs F-9, till en början för 900 elever med en markreserv för utökning av skolan till cirka 1200 elever. Det ger goda förutsättningar för att säkerställa en framtida utveckling av området med fler bostäder i kommande etapper. Erforderliga förskolor för de nya bostäderna ska uppföras inom området. För att skapa en god arbetsmiljö vad gäller ljus och ljud bör förskolorna vara friliggande och placeras nära park eller naturmark. Skol- och förskolegårdarna ska dimensioneras så att de kvaliteter som krävs för en god pedagogisk och varierad yta uppnås.

### Idrott

Inom området planeras en idrottshall samt en rugby-/fotbollsplan. Det ska även utredas möjligheter till övriga idrottsytor, till exempel tennis och paddeltennis.

### Energi

Inom området planeras för en ny pumpstation för fjärrvärme. Denna kommer att planläggas i en separat plan (diarienummer 2019-0338) för att kunna följa tidplanen för utbyggnaden av fjärrvärmesystemet i västerort.



## **Planförslagets konsekvenser**

### **En växande stad**

#### Bostadsförsörjning

Planförslaget möjliggör cirka 900 bostäder och är därmed ett viktigt bidrag till stadens bostadsmål. Målet är att hälften ska utgöras av hyresrätter och hälften av bostadsrätter vilket ger en blandning av upplåtelseformer i området. Det strategiska läget med närheten till spårbunden kollektivtrafik samt områdets gröna karaktär och kvaliteter gör att området har goda möjligheter att utvecklas till en attraktiv boendemiljö.

#### Näringsliv och kompetensförsörjning

Planen kommer i verksamhetsområdet under flygbullerkurvan innehålla ett stort antal arbetsplatser. Verksamheterna ska bidra till en varierad och levande stadsmiljö med t ex kontor, service, lätt industri, handel samt anläggningar för idrott och kultur.

Verksamheterna ger en möjlighet för näringslivet att utvecklas i ett område nära centrala Stockholm.

#### Kulturmiljö i en växande stad

Området är rikt på fornlämningar varav de flesta är kända och registrerade. Huruvida det kan finnas fler lämningar i området ska studeras vidare. Den historiska sträckningen av Glia landsväg/Linta gårdsväg ska beaktas och möjligheten att eventuellt spara och återanvända delar av Lintaverkens lokaler ska utredas i planarbetet. Koloniområdena ska vara kvar och ska ses som en stor tillgång ur flera aspekter. De utgör en viktig del i spridningssambanden, de har rekreativa och kulturhistoriska värden och bidrar till variation i programområdets gröna miljöer. Detaljplanen innebär en förändring jämfört med nuläget och studier bör göras kring hur gatustruktur, parker, grönstråk och bebyggelse förhåller sig till koloniområden och hur området kan integreras i stadsutvecklingen.

### **En sammanhängande stad**

#### En socialt sammanhållen stad

Planen ska analyseras och konsekvensbedömas utifrån social hållbarhet såsom barn- äldre- och jämställdhetsperspektiv.

För att säkerställa en god boende- och vardagsmiljö för barn kommer parker, lekplatser och rekreationsområden att planläggas. Närheten till aktiviteter och möjlighet att utöva idrott och spontanidrott tillgodoses genom en idrottshall, parkytor, skol- och förskolegårdar samt en 11-spelsplan kombinerad för fotboll och rugby.

Platsen för skola måste säkerställas i tidigt skede i planprocessen. Skol- och förskolegårdar ska ges en varierad och tålig utformning för olika åldrar. Förskolegårdarna ska redovisa hög kvalitet avseende lekvärde och god ljus- och ljudmiljö. Detta är särskilt viktigt att beakta vid placering av förskolegårdar i slutna bostadskvarter med en hög exploatering.

Då området delvis är kuperat ska tidiga studier göras för att säkerställa att planen skapar en tillgänglig och användbar utemiljö.

Lillsjön är idag ett välbesökt promenadstråk och har potential att utvecklas till en attraktiv stadspark. Parken är strategiskt placerad där boende från olika områden kan mötas.

#### Trafik, mobilitet och parkering

Områdets gatunät, angöring, gång- och cykelvägar och kollektivtrafik ska utredas. In- och utfart för tunga transporter till återvinningscentralen och verksamhetsområdet, hur korsningarna med Kvarnbacksvägen ska utformas trafiktekniskt samt trafiksituation på framför allt Kvarnbacksvägen ska studeras i fortsatt planarbete.

En ny gång- och cykelkoppling mot Ulvsunda industriområde samt en ny cykelväg längs Hemslöjdsvägen till Abrahamsberg bör anläggas för att säkra god framkomlighet.

Ur bland annat ett jämställdhetsperspektiv är det av vikt att området ges goda förutsättningar för kollektivtrafik, då kvinnor i större utsträckning åker kollektivt. Den nya stadsdelen föreslås försörjas med busstrafik genom en ny linje in i området. I en första etapp ska bussen kunna vända i området. Vid fortsatt exploatering av närområdet ska busslinjen kunna fortsätta genom området.

Parkering för bil och cykel ska följa stadens riktlinjer för nyproduktion av bostäder. Mobilitetstjänster och gröna p-tal ska utredas i planarbetet.

## **God offentlig miljö**

### Arkitektur och gestaltning

Byggnadsvolymernas omfattning, placering, utbredning och gestaltning ska prövas i planprocessen. Målsättningen är att uppnå ett bebyggelsebestånd med varierat innehåll och en sammanhållen övergripande gestaltning med hög arkitektonisk kvalitet.

### Allmänna platser

Målsättningen är att de allmänna platserna och offentliga rummen såsom gaturum, torg, parker och naturmark ska utformas för olika ändamål och vara tåliga över tid. Utformningen ska studeras i planarbetet.

### Lokalklimat

Sol- och vindstudier ska göras för att säkerställa goda ljusförhållanden i bostäder, på bostadsgårdar, skol- och förekolegårdar samt i de offentliga parkerna och torgen.

### Kultur, idrott och rekreation

Inom området planeras en idrottshall i anslutning till skolan samt en fullstor fotbollsplan som ska gå att kombinera med rugby. Det ska även utredas möjligheter till övriga idrottsytor, till exempel tennis och padeltennis. Det är ur ett jämställdhetsperspektiv viktigt att planera ytor för spontanidrott och se till att det finns lika möjlighet att nyttja idrottsytorna för flickor och pojkar, män och kvinnor.

## **En klimatsmart och tålig stad**

### Naturvärden

Vid byggnation i anslutning till skogsområdena i sydväst och nordväst finns risk för intrång i värdefulla naturmiljöer som brynmiljöer, blockterräng samt äldre tall och ekskog. Den ekologiska spridningsfunktionen och exploateringens påverkan på värdefulla naturmiljöer ska studeras vidare. Lämplig struktur bör studeras för att inte skapa barriäreffekter för spridning av växter och djur. Lämpliga kompensationsåtgärder för den oexploaterade marken som tas i anspråk bör studeras och redovisas. En möjlig grönkompensation är att Lillsjön och Kvarnberget utvecklas till stadsdelsparker för att stärka social och ekologisk hållbarhet. En bedömning av hur identifierade ekosystemtjänster påverkas och hur de kan utvecklas bör studeras.

### Klimat, miljö, hälsa och säkerhet

Hantering av dagvatten, översvämningrisk, klimatförändringar och miljökvalitetsnormer för vatten ska hanteras i vidare planarbetet. Exploateringen av området får inte leda till att Mälaren-

Ulvsundasjön belastas med föroreningar från planområdet i sådan utsträckning att sjöns kvaliteter försämras eller att miljökvalitetsnormerna på sikt riskerar att inte kunna följas. I fortsatt arbete ska gator, gårdar, parker och ny bebyggelse utformas så att de kan bidra till stadens miljömål. Hur hantering och transport av farligt avfall vid återvinningscentralen (ÅVC) påverkar tillkommande bebyggelse ska studeras.

#### Strandskydd

Lillsjön omfattas av strandskydd. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Hur strandskyddet påverkas av dagvattenanläggningar som behöver uppföras vid Lillsjön ska utredas.

#### Markföroreningar och markens förutsättningar

Vid markanvändning för bostäder, förskolor och gårdar ska undersökningar av eventuella markföroreningar och saneringsåtgärder genomföras. Flygplatsens före detta brandövningsplatser i anslutning till planområdet ska utredas då det kan finnas halter av PFOS. Marken i området kan även innehålla metaller, alifater, aromater och PAH och klorerade lösningsmedel. Eventuella kvicksilverföroreningar vid Bällsta kvarn på grund av betning av säd bör utredas.

#### Buller, vibrationer och störning från verksamheter

Bullersituationen för planområdet med flygbuller, markbuller och vägtrafikbuller är komplex och behöver studeras vidare. Det gäller ljudnivåer utmed berörda fasader och våningsplan samt utbredning i marknivå. Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska tillämpas. Vid byggnation på lermark intill vägar finns risk för att passerande trafik orsakar vibrationer i byggnaderna.

Då planerade bostäder kommer att ligga i anslutning till ett verksamhetsområde och Bromma flygplats finns risk för störningar i form av buller, lukt, luftföroreningar och ljus.

#### Luftkvalitet

Plantering av träd längs gator och på bostadsgårdar kan till viss del kompensera eventuellt förändrad luftkvalitet. Kvarter, bebyggelse och vistelseytor vid huvudgator och mot Kvarnbacksvägen ska utformas med särskild hänsyn till luftkvalitet.

### Teknisk försörjning

Planområdets tekniska försörjning ska säkerställas i planarbetet.

Exploateringen genererar behovet av en sopsugsstation, en pumpstation för VA, en pumpstation för fjärrvärme samt ett antal elnätstationer. Den befintliga återvinningscentralen (ÅVC) i området planeras att vara kvar. Dagvattenanläggningar för dagvatten från både Lintadalen och Ulvsundavägen behöver uppföras norr om Lillsjön. Ny ledningsdragnings samt flytt av befintliga ledningar i Kvarnbacksvägen ska studeras i planarbetet.

## Planprocess

### Process

Planarbetet genomförs med standardförfarande (PBL 5 kap 7 §) då planförslaget inte antas medföra betydande miljöpåverkan, som åsyftas i PBL (2010) 4 kap 34 § och MB 6 kap 11 §. Stadsbyggnadskontoret bedömer att ärendet ska redovisas i stadsbyggnadsnämnden efter samråd.

### Tidigare ställningstaganden i ärendet

Program för centrala Bromma (diarienummer 2010-20840) godkändes av SBN den 31 augusti 2017. Programsamråd pågick 22 februari – 4 april 2016, med ca 400 remissvar och yttranden. Redovisningen av programsamrådet godkändes i Stadsbyggnadsnämnden (SBN) den 6 april 2017 där stadsbyggnadsnämnden i särskilt uttalande påtalade den stora vikten av att helhetsgreppet behålls i de kommande detaljplaneetapperna. Inom ramen för den fortsatta planeringen ska det tidigt tydliggöras hur de övergripande frågorna kan påverka detaljplanerna och att nämnden får återkoppling kring dessa frågor. Det gäller, trafik, gatustruktur, gröna samband samt barnkonsekvensanalyser och naturvärdesbedömningar. Nämnden framför också att ett övergripande mål är att bebyggelsen ska kunna integreras i den framtida stadsutvecklingen av Bromma flygplats.

### Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken att en miljöbedömning behöver göras. Underlag för behovsbedömningen har inhämtats från Stadsmuseet, Miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret. Till detaljplanen behöver därför inte en MKB (miljökonsekvensbeskrivning) upprättas.

Inriktningen för planområdet överensstämmer med gällande översiktsplan. Planförslaget bedöms inte strida mot kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar.

### Preliminär tidplan

Start-PM	juni 2019
Samråd	juni 2021
Granskning	september 2022
Antagande	dec 2022

### Planavtal

Planavtal ska tecknas med byggaktörer som får markanvisning för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplan.

## **STADSBYGGNADSKONTORETS SAMMANVÄGDA STÄLLNINGSTAGANDE**

Förtätningen av centrala Bromma med Brommaplan som tyngdpunkt är en viktig del av stadens långsiktiga stadsutvecklingsmål. Stadsbyggnadskontoret är därför positiv till att påbörja planläggning av första etappen i norra Riksby., Norra Riksby har ett strategiskt läge med närheten till spårbunden kollektivtrafik vid Brommaplan och Abrahamsbergs tunnelbana samt tvärbanestation norra Ulvsunda. Tillsammans med områdets gröna karaktär och kvaliteter i intilliggande koloniområden, Lillsjön och naturområden har norra Riksby mycket goda möjligheter att utvecklas till en attraktiv stadsmiljö med bostäder, service och verksamheter.

I enlighet med program för Centrala Bromma ska planen möjliggöra en stadsutveckling med bostäder, verksamheter, nya gator, stråk och parker i ett centralt läge med framtida möjliga kopplingar till omkringliggande områden.

En av många utmaningar i planarbetet är de begränsningar flyg- och markbuller ger i möjlig markanvändning. Detta kommer i stor utsträckning att påverka lämplig placering och utformning av bebyggelse, gårdar och parker. Även trafikbuller, topografi, naturvärden, kulturmiljövärden och ljusförhållanden kommer att påverka hur kvarter och byggnader kan placeras och utformas .

Övergripande utredningar för hela norra Riksby ska göras under planarbetet för att säkerställa att denna del av området blir en integrerad del i den fortsatta stadsutvecklingen i området.

Stadsbyggnadskontoret föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbetet påbörjas.

**SLUT**