

Samrådsredogörelse Detaljplan för del av Alvik 1:18 m.fl. Alviks strand i stadsdelen Alvik, Dp 2019-07846

Innehåll

Sammanfattning	2
Bakgrund	3
Förslagets syfte och huvuddrag	3
Hur samrådet bedrivits	3
Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	4
Allmänt om samrådet och planprocessen	4
Allmänt om förslaget och utvecklingen	4
Arkitektur och gestaltning	5
Kulturmiljö	8
Olägenheter för grannar	9
Parker och grönområden	11
Gator och trafik	13
Teknisk försörjning	18
Hälsa och säkerhet	20
Miljö- och klimataspekter	24
Övriga frågor	29
Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande	34
Föreslagna förändringar	35
Inkomna synpunkter	37
Statliga och regionala myndigheter och förbund	37
Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar	43
Övriga remissinstanser	51
Sakägare enligt fastighetsförteckning	55
Övriga, ej sakägare	62

Stadsbyggnadskontoret

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Sammanfattning

Planen syftar till att möjliggöra cirka 1300 bostäder inklusive studentbostäder och LSS-boende, verksamheter i form av kontor samt centrumändamål i bottenvåningarna, en grundskola F-6 för 630 elever, tre förskolor med totalt 18 avdelningar samt allmänna torg, parker, gator och bryggor inom området. Detaljplanen avses bidra till att skapa en attraktiv och sammanhängande stadsdel med förstärkta kopplingar till omgivningen. Planförslaget sändes ut på samråd 2022-03-01 till 2022-04-11. Under samrådet har 68 yttranden inkommit. Flertalet remissinstanser tillstyrker planförslaget men framför synpunkter i sak, framför allt vad gäller strandskydd, vattenmiljö, buller, föroreningar, dagvatten och skyfall, ras och skred, risk, naturvärden och artskydd, kulturmiljö, rivning av befintliga kontor, utfyllnader i vattnet och ön, skolan och skolgården samt trafik och trafiksäkerhet.

De flesta sakägare och övriga boende är oroade över den befarade trafikbelastningen i och utanför området samt exploateringsgraden och skalan på bebyggelsen. Vidare anser många att det fortfarande är för mycket av den befintliga bebyggelsen som rivs och ger negativ klimatpåverkan, att skolan bör flyttas eller minska i storlek med hänsyn till naturvärdena på Alviksberget samt att störningar under byggtiden och utfyllnader i vattnet undviks.

Med anledning av inkomna synpunkter kommer följande frågor att studeras vidare i det fortsatta planarbetet: återbruk, återvinning, bebyggelsens och allmänna platsers utformning, anpassning till strandskydd, gatusektion vid befintligt hotell, buller, risk, dagvatten och skyfall, föroreningar, geoteknik, artskydd, naturvärden vattenmiljöer, utfyllnad och ö, utbyggnadsordning och byggtrafik, byggnation nära tvärbanan, antikvariska konsekvenser samt ansökan miljödom vattenverksamhet.

Kontoret föreslår att förslaget får ett större fokus på återbruk och återvinning av byggnadsmaterial, kvarter D ritas om, gränsen för upphävande av strandskydd justeras, de högsta takvåningsdelarna på kvarter T och U studeras och överkragande byggnadsdelarna i kvarter Q och R minskas. Byggnadernas gestaltning utvecklas och ett arkitekturprogram tas fram, bland annat får skolan få en annan gestaltning med mera. Ett antal planbestämmelser kompletteras och några tillkommande införs. Ett antal gränsdragningar i plankartan justeras, spårrområde regleras och sektioner justeras. Planbeskrivningen kompletteras, felaktigheter korrigeras samt redaktionella ändringar görs.

Kontorets sammanfattande bedömning är att de inkomna synpunkterna kan hanteras och studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund

Förslagets syfte och huvuddrag

Detaljplanen syftar till att möjliggöra för cirka 1300 bostäder inklusive studentbostäder och LSS-boende, verksamheter i form av kontor samt centrumändamål i bottenvåningarna, en grundskola F-6 för 630 elever, tre förskolor med totalt 18 avdelningar samt allmänna torg, parker, gator och bryggor inom området. Detaljplanen avses bidra till att skapa en attraktiv och sammanhängande stadsdel med förstärkta kopplingar till omgivningen.

Den grundläggande stadsbyggnadsidén för planområdet är att bygga ut staden med innerstadens stadskvaliteter i form av täthet, sammanhang och blandade urbana funktioner där stadsmiljön fortsatt ska präglas av det vattennära läget. Området omvandlas till stadskvarter med bostäder, verksamheter och skola, där de olika funktionerna i så hög grad som möjligt integreras med varandra.

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och den största delen av naturmarken på Alviksberget ska bevaras. Vattenrummet tillvaratas genom att strandzonen utvecklas med en rad av offentliga rum med rekreativa kvaliteter. Nya offentliga platser skapas genom ett torg vid Alviks strands station samt flera mindre mötesplatser och gröna promenadstråk. Syftet är även att upphäva delar av strandskyddet.

Hur samrådet bedrivits

Plansamråd för aktuell detaljplan pågick under perioden 2022-03-01 till 2022-04-11. Information om samrådet skickades ut enligt sändlista till remissinstanser och berörda sakägare enligt fastighetsförteckningen. Samrådsförslaget visades i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, Alviks bibliotek Gustavslundsvägen 26 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Annonser om samråd kungjordes i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet den 2 mars 2022 och publicerades i lokaltidningen Mitt i Bromma lördag 5 mars 2022. Ett informationsblad om planförslaget och samrådet skickades ut till cirka 1400 hushåll i Bromma under vecka 9.

Ämnesvisa synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Nedan redovisas ämnesvis de synpunkter som inkom under samrådet. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje ämne.

Allmänt om samrådet och planprocessen

Föreningen Värna miljön i Alvik/Äppelviken, Brf Alviksgården och några boende anser att det är anmärkningsvärt att förslaget inte presenteras vid ett öppet samrådsmöte, då det inte längre möter hinder på grund av pandemiskäl och att samrådstiden ska förlängas. Två boende påpekar att de inte bedömts som sakägare men berörs av detaljplanen på flera sätt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontoret hade på grund av det då rådande läget i samhället tagit ett generellt beslut om att inte hålla publika möten om ärenden under samrådstiden av pandemiskäl. Utökad information om projektet fanns på webbplatsen Stockholm växer, vaxer.stockholm. Samrådstiden hölls under brukliga sex veckor under mars-april 2022, vilket bedöms som fullt tillräckligt. I fastighetsförteckningen har avgränsats vilka fastigheter som bedömts berörda och därmed vara sakägare. Alla som anser sig vara berörda har möjlighet att inkomma med synpunkter.

Allmänt om förslaget och utvecklingen

Allmänt om förslaget

Bromma stadsdelsnämnd välkomnar byggnation i området och att man använder sig av redan bebyggda ytor istället för grönområden. Trafikkontoret ser positivt på den planerade bebyggelsen som kan höja tryggheten i området. Idrottsförvaltningen anser att det är positivt att den underjordiska kvartersmarken möjliggör idrott. Skönhetsrådet anser att förslaget innehåller förbättringar från programförslaget genom att fler byggnader bevaras, att gatukopplingen till Traneberg utgått samt att tillgängligheten lösts på ett bra sätt. Men då utfyllnader i vattnet och rivning av en stor del kontor kvarstår är rådet negativt till förslaget. Bromma Hembygdsförening anser att förslaget kan ge en positiv utveckling och att den ödsliga platsen vid tvärbanestationen Alviks strand blir bebyggd. Värna miljön i Alvik/Äppelviken anser att det är bra att man lyft ut markområdet mellan Runda vägen och Terrassvägen. Några boende anser att det är positivt med omvandling i området med bostäder, skolor, förskolor och arbetsplatser och liv och rörelse. En boende anser att det finns ett stort behov av bostäder för

låg- och medelinkomsttagare och det framgår inte hur många av bostäderna som planeras bli studentbostäder, LSS-boende, bostadsrätter och hyresrätter. Bygg blandat och konvertera båghusen till billiga hyresrätter. *En boende* anser att förslaget är fantastiskt med en sällsynt möjlighet att bygga ut innerstaden. Vi har nog med icke-urbana döda områden i skogen. *En boende* frågar vem som är ytterst ansvarig för exploateringen och vad syftet är. Bostäder kan byggas på Bromma flygplats.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Alviks strand utgör en viktig del i att uppfylla stadens bostadsbyggnadsmål vilket kan ske i en mycket attraktiv miljö nära vatten och i ett läge med mycket god kollektivtrafik samt följer översiktsplanens mål. Stadsbyggnadskontoret avser att vidare utreda återbruk och återvinning inom området men med en bibehållen struktur med god tillgänglighet. Kontoret ser ett starkt behov av att kunna fylla ut i vattnet för att åstadkomma de kvalitativa offentliga ytor som behövs.

Detaljplanen reglerar inte upplåtelseform eller hyresnivåer på eventuella hyresrätter. I kvarter F planeras studentbostäder, antalet är inte fastställt. Två gruppboendebostäder, LSS-boende, planeras med ca 6 lägenheter i varje. Stadsbyggnadskontoret är ansvarig för att ta fram planförslaget, stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktiga är ansvariga för att godkänna respektive anta detaljplanen och byggaktörerna är ansvariga för att genomföra exploateringen. Planförslaget berör endast aktuellt område. Bebyggelse på Bromma flygplats kan komma att prövas i framtiden men påverkar inte utformningen av denna detaljplan.

Arkitektur och gestaltning

Allmänt om arkitektur

Sjöfartsverket anser att nya bostäder måste utformas så att de inte störs av fartygstrafiken. Bryggor bör utformas med hänsyn till sjötrafik. Belysning får inte blända sjötrafik. *Bromma stadsdelsnämnd* anser att takytorna bör användas för solenergi och dagvattenhantering. *Stadsmuseet* anser att nybyggnationens höjder bör sänkas så att skogssilhuetten mot Alviksberget inte skymms. Ett av de starkaste karaktärsdragen är det skogsbeklädda berget som utgör en fond bakom bebyggelsen. Det är positivt att det går skymta skogen mellan kvarteren. *Skönhetsrådet* önskar att bebyggelsen sänks en eller två våningar för att inte bli för dominant i förhållande till trädilhuetten. Husen kommer framstå som en alltför mäktig front. *Bromma Hembygdsförening* anser att husen söder om

Fabriken inte ska byggas högre än denna samt att befintlig konst bör finnas kvar i området och ytterligare tillkomma. *Brf Alviksgården* anser att kvarter D ska sänkas minst två våningar för att bevara motivet med bebyggelse i sänkor och dalgångar och det planerade höghuset förstärks som landmärke. *Några boende* anser att området bör utvecklas med stadsradhus, parhus, lägre flerfamiljshus och färre flerfamiljshus istället. *En boende* undrar om man skulle kunna ha ett mindre torg utanför kvarter Q där gatan breddas i svängen. *En boende* anser att solpaneler bör placeras ut i hela området och att mer grönytor tillskapas på taken. *En boende* anser att husen mellan de norra kontorshusen och Vita villan inte ska byggas närmare strandkanten eller högre än de befintliga. Byggnaderna längst ner i söder kan istället göras högre. *Några boende* anser att husen är för höga, att arkitekturen är oinspirerad, byggnadsstilen fel eller undrar varför man bygger traditionell förortsbebyggelse med punkthus trots att folk efterfrågar stadsbebyggelse med kvarter. *En boende* anser att den enda byggnaden med estetiskt värde är förskolan med studentbostäder (kvarter F).

Exploateringsgrad

Bromma stadsdelsnämnd anser att genom att bygga högre kan marken användas mer effektivt och utöver bostäder få plats med förskolor, idrottsytor, grönområden och rum för kultur och möten. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att det är för många bostäder i förslaget, närområdet klarar inte uppskattningsvis ytterligare 3000 personer. *Brf Alviks torn* anser att antalet huskroppar och mängden bostäder är för stort för den begränsade ytan. Den massiva innerstadsarkitekturen ifrågasätts. En mer varierad bebyggelsesiluetter efterfrågas. *Flera boende* anser att exploateringen är för hög.

Skolan

Utbildningsförvaltningen anser att bestämmelserna om att skolans fasad ska vara inglasad samt att huvudentré ska placeras mot torget, tas bort. Inglasad fasad kan bli kostnadsdrivande och huvudentrén placering kan inte bestämmas i detta skede. *Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)* anser att en stor andel uppglasad fasad försvårar en energieffektiv byggnad, omfattningen kan inte fastställas i detta skede. Gestaltungsprinciperna bör förtydligas. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* och *några boende* anser att höjden på skolan är orimligt hög och inte smälter in i miljön mot Runda vägen. Den bör kompletteras med illustration norrifrån. *Brf Alviksgården* anser att skolan bör sänkas en våning. Taket upplevs som platt i modernistisk anda. Byggnaden bör ha en detaljnivå enligt kringliggande bebyggelse och agera som en samlande roll. *Några boende* anser att skolan ska integreras i kontorsområdet

istället. Några boende anser att skolan är under all kritik estetiskt och närmast sovjetisk oattraktiv.

Kvarter E

Några boende anser att höghuset, kvarter E, måste tas bort eller sänkas och resterande byggnaders höjd sänkas för att inte störa siluetten samt området skylas i större grad av träd och grönska. Höghuset riskerar att påverka befintliga byggnaders solljus, särskilt på morgonen vintertid. Det anses skada karaktären och trädgårdsstaden. Det är alltid blåsigt på marken nära höghus. Utsikten för boende på Runda vägen påverkas.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Den tillkommande bebyggelsen ska utformas så att den inte stör eller störs av fartygstrafik. Bryggor och belysning ska inte störa sjötrafiken. Ett eventuellt allmänt torg utanför kvarter Q bedöms inte lämpligt då platsen behövs som entré med ramper till förskolan och utgör kvartersmark med privata underbyggda anläggningar. Solpaneler integrerade i taket är möjliga att uppföra.

Dagvattenhantering ska studeras vidare. Bebyggelsen närmast Alviksberget kommer att studeras vidare för att låta trädsiluetten tydligare framträda från viktiga vypunkter och vattenfronten samt eventuellt sänka de högsta takvåningsdelarna. Befintlig konst ska om möjligt placeras i området och studeras vidare.

Bebyggelseskalan utgår från en innerstadslänkande täthet, som är naturlig när innerstaden utvidgar sig i detta läge nära Alviks centrum. Innerstadens egenskaper i form av täthet, sammanhang och blandade funktioner är tänkt att präglade Alviks strand samtidigt som stadsdelen fortsatt ska präglas av sitt vattennära läge vid Mälaren. Bebyggelsen är anpassad till topografien genom terrasseringsringar som skapar siktlinjer och inbjuder till vistelse. Den generella våningshöjden är sex till sju våningar samt en indragen översta våning, med några få undantag. Ett arkitekturprogram ska tas fram till granskning av detaljplanen.

Kontoret anser att området lämpar sig väl för en hög exploateringsnivå och i avvägning gentemot behovet av offentliga ytor. Jämförande volymstudier av befintlig respektive tillkommande bebyggelse samt mått på täthet har studerats. Tätheten för Alviks strand kommer som jämförelse att bli någonstans mellan Hammarby sjöstad (lägre) och Hornsbergs strand (högre).

Skolans utformning har studerats vidare och kommer att få ett annat uttryck och gestaltning även om volymen är i princip densamma, då det elevantal som behövs i området kräver denna

yta. Byggnaden kommer att få en tredelning, med en tydlig sockelvåning, ett fasadparti som hålls ihop av ett ramverk som delar in byggnaden vertikalt och som möjliggör återbrukat material däremellan samt ett tydligt tak med inbyggd teknik. Att huvudentré ska placeras mot Stationstorget och att bottenvåningen där ska vara uppglasad är viktiga gestaltungsprinciper för att levandegöra torget och bidra till en trygg mötesplats och tydlig entré för skolan, som även ska kunna möjliggöra aktiviteter kvällstid för allmänheten.

Stadsbyggnadskontoret anser att en byggnad något högre än omgivningen, kvarter E, är lämpligt vid Alviks strands tvärbanestation för att markera hållplatsläget, det nya Stationstorget och mötesplatsen som tillskapas där. Byggnaden kommer tillsammans med det befintliga Alviks torn i andra änden att rama in området. Byggnaden bedöms inte påverka befintliga bostäder väsentligt.

Kulturmiljö

Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse

Länsstyrelsen anser att kommunen bör överväga skyddsbestämmelser för klockan på Fabrikens tak och karaktärstragen på Båghusets fasad. En utformningsbestämmelse för Vita villans fönsterbågar kan övervägas för ett byte till spröjsade fönster av ursprunglig modell. Stadsmuseet anser att det är positivt att det sparas representer från industrihistoria till kontorsbebyggelse men förespråkar ett större bevarande av den grönklassade bebyggelsen. Det är positivt att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse bevaras och förses med skyddsbestämmelser. De anser att en så omfattande rivning av kontorsbebyggelsen inom Alvik 1:18 strider mot PBL 2 kap 6 §. De beklagar att en så stor del av bebyggelsen inom Racketen 10 rivs och inte kan konverteras eller tas om hand på annat sätt. De förespråkar även ett större bevarande av strandparkens karaktärstrag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Klockan på Fabrikens tak utgör inte en integrerad del av byggnaden, utan en installation på taket. Det är ej lovpliktigt att ta bort den. Det bedöms därför inte lämpligt att förse den med skyddsbestämmelser. Skyddsbestämmelsen (q7) för karaktärstragen på Båghusets fasad föreslås kompletteras med ”regelbunden fönstersättning”. Vad gäller Vita villans fönsterbågar är det inte självklart att man ska återgå till ursprunglig. Den värdebärande karaktären är från senare tid. En varsamhetsbestämmelse (k)

”Fönster ska utföras med spröjsade tvåluftsfönster med 6 eller 8 rutor”, föreslås istället.

Den industrihistoriska bebyggelsen som anses vara av störst betydelse för kulturmiljön bevaras. Kontorsbebyggelsen i Alviks strand är ett exempel på 1980-talets företagsparker som präglas av medvetet gestaltade byggnader och vårdad yttre miljö. En grönklassad kontorsbyggnad inom Alvik 1:18 och två kontorsbyggnader inom Racketen 10 bibehålls, även om huvuddelen rivs. De som behålls bedöms vara goda representanter för kontorsbebyggelsen och kan integreras väl i den nya kvartersstrukturen med bibehållna stadskvaliteter. Kontoret anser inte att rivningarna av kontorsbebyggelsen strider mot PBL. Stadsbyggnadskontoret bedömer att läget, arkitekturen och markplaneringen inte är de mest representativa eller utpräglade för tillkomsttiden. För att kunna skapa en bra helhet med de tillgängliga, trygga kopplingar och en tydlig orienterbarhet och goda stadskvaliteter som krävs i en blandstadsmiljö, bedöms nackdelarna med att bevara samtliga byggnader överväga fördelarna. Den större delen av strandparkens karaktär bedöms kunna bibehållas med bevarade träd och befinnlig strandkant även om den södra delen av strandparken fylls ut.

Olägenheter för grannar

Brf Alviks torn anser att föreslagen förskola i kontorshuset blir ett positivt tillskott, men bör få en tydlig avgränsning mot vår gård. Lastkaj och miljörum ger buller som ett överbyggt tak kan avhjälpa. Föreslagen bebyggelse får inte medföra oacceptabel nivå på dagsljus på gård och i lägenheter. Ekonomiska konsekvenser behöver kompenseras för. Insynen i lägenheterna förändras. Gatan vid vår fastighet sänks och flyttas närmare vilket gör att tillgänglighet försvinner för rörelsehindrade, utryckningsfordon, skötsel av gård, barnvagnar och cyklar. 25 parkeringsplatser försvinner i vårt garage. Den nya gatudragningen finner vi oacceptabel.

Brf Racketen 12 anser att fastigheten kommer utsättas för risk för skador och miljöpåverkan av de tunga transporterna med rivnings- och byggmaterial. Transporter bör ske vattenvägen. Avgaser, buller, damm och skakningar måste minimeras. Det finns även risk för buller och trafik efter färdigställande. De kräver att staden/byggaktören besiktat vår fastighet innan arbetena påbörjas och en efter byggnation. Rivning och byggande bör endast ske vardagar efter kontorstid.

Några boende vill se en solstudie på hur den egna bostaden påverkas och frågar om det är möjligt att sänka första kvarteret höger om norra entrén med två våningar. En boende menar att utsikten försvinner från lägenheten, himmelvy och solljus med försämrad trivsel och ekonomiska konsekvenser.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utformning av förskolegård och avgränsning mot befintlig bostadsgård kommer att studeras vidare. Lastkaj och miljörum ligger inom Racketen 11 och utanför planområdet. I en växande stad kommer alla att påverkas av förtätningen. Den aktuella förtätningen här har studerats med avseende på insyn, solljus etc. och förslaget bedöms som det bästa möjliga, utgående från platsen förutsättningar. Det finns inga säkra belägg på att ny bebyggelse innebär en värdeminskning för närliggande fastigheter. Ökad service (skola, handel, restauranger m.m.) kan leda till att området blir mer attraktivt och värdet istället stiger. I samband med ny bebyggelse görs ofta investeringar för parkmark för att förhöja befintliga boendekvaliteter, t ex strandparken. Insynen i lägenheterna bedöms inte bli oacceptabel. Dagsljusförhållanden ska studeras vidare, men generellt bedöms inte befintlig bebyggelse få en oacceptabel nivå. Gatans nya läge och anslutning till befintlig gård kommer att studeras vidare. Befintligt garage kommer att byggas om och utökas med parkeringsplatser.

Störningar och framkomlighetsproblem ska minimeras under byggtiden, men vissa störningar kommer sannolikt att förekomma som man måste acceptera. Utbyggnadsordning och byggtrafik är inte planerad i detalj. Diskussion förs med byggaktörerna. En byggväg till och från området kommer att behövas. Upplägg kommer att krävas för byggmaterial. Rivningsmassor kan vara möjliga men inte helt enkelt att frakta sjövägen. I återbruksambitionen ingår att nyttja rivningsmassor för utfyllnad av ö och strandlinje.

Utformning och solstudier av föreslagna byggnader kommer att studeras vidare i planarbetet för att inte orsaka oacceptabla ljusförhållanden för befintliga och tillkommande bostäder och gårdar. Bebyggelsen närmast Alviksberget kommer att studeras vidare för att låta trädsiluetten tydligare framträda från viktiga vypunkter och vattenfronten samt eventuellt sänka de högsta takvåningsdelarna.

Parker och grönområden

Alviksberget

Bromma stadsdelsnämnd anser att skolans placering på Alviksberget inte är bra och att det gröna sambandet inte får kapas. Det finns inte starka skäl till ytterligare trappa till naturmarken då det riskerar bli ett tillhåll. Naturmarken bör lämnas utan belysning på grund av fladdermössen. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att behovet av skola väger tungt men att den innebär en negativ påverkan på den gröna infrastrukturen. Grönkompensation behöver stärka ekologiska funktioner, träd som fälls bör placeras ut, t ex på skol- och förskolegårdarna. *Skönhetsrådet* förstår beslutet att lägga skolan på kommunal mark men området har höga naturvärden och innebär högt slitage. *Samfundet S:t Erik* anser att skolan lokaliserats till stadens mark som har höga naturvärden. *Stockholms Naturskyddsförening* och *Bevara Bromma Grönt* anser att skogen på Alviksberget bör bevaras och att en alternativ lokalisering av skolan bör sökas. *Brf Alviksgården* anser att räddningstjänstens angöring till skolan från Runda vägen över tunnelmynningen inte får göra den till en hårdgjord yta, då det är en viktig del av parken. *En boende* anser att det är bra med ett gångstråk mellan hotellet och kvarter U. *Några boende* anser att man bör vara varsam med naturmarken på Alviksberget och helst flytta skolan eller utforma skolgården mer som naturlek än anlagd skolgård. Skolan och skolgården begränsar tillträde för andra boende.

Strandparken, utfyllnad i vattnet

Bromma stadsdelsnämnd anser att utfyllnad i vattnet och strandområdet bör undvikas och de biologiska konsekvenserna utredas tydligare. *Skönhetsrådet* anser att parktillgång bör skapas inom fastigheterna och inte ta vatten i anspråk för att skapa parkmark på en konstgjord ö. Strandlinjerna är ett uttryck för Stockholms särart och utgör lekområde för fisk och bör bevaras. *Samfundet S:t Erik* anser att utfyllnader i vattnet inte är acceptabla. *Bromma Hembygd förening* anser att strandpromenaden har stort värde, så många träd som möjligt samt bergväggen norr om Vita villan bör bevaras. *Svenska Turistföreningen* anser att Mälarparken och Borgberget är värdefulla grönområden och att bebyggelse vid strandområdet inte ska sträcka sig längre söderut än 30-40 meter norr om tvärbanan. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att den artificiella ön är ett sätt att kringgå grönytefaktor, dessutom minskar total grönyta med utbyggnaden. *En boende* undrar vad som hindrar att lägga igen Klara sjö eller Karlbergskanalen om en ö är acceptabel. *Några boende* anser att ingen konstgjord ö ska anläggas då den tar bort vattenspegeln. Bygg istället en promenadbrygga i trä. *En boende* är orolig för att

strandkanten försvinner och anser att äldre träd längs den ska skyddas då de riskerar att skadas av tung trafik. Analysen av marken är svag.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att skolan har en bra placering på Alviksberget med hänsyn till närheten till befintlig kollektivtrafik vid Alviks strands station och Alviksbergets natur. Den är även placerad på den mest lämpliga marken för skola inom området, som ägs av staden. Det gröna sambandet kommer inte att försvinna. Ytterligare en trappa till naturmarken mellan hotellet och kvarter U bedöms viktig för att tillgängliggöra Alviksberget bättre och skapa en gen koppling för boende att passera. Belysning av naturlekplats och gångvägar på Alviksberget studeras i systemhandlingen. Hänsyn till fladdermöss ska tas. Den norra delen av skolgården planeras utgöra mer lek i natur medan den södra delen blir mer anlagd. Skolgården kommer att kunna användas av allmänheten utanför skolans tider.

Skolbyggnaden kommer inte planeras att kunna nås av räddningstjänstens höjdfordon från Runda vägen till skolgårdssidan och parken över tunnelmynningen behöver därför inte hårdgöras. Räddningstjänsten når skolan från Stationstorget i söder.

Området saknar stora sammanhängande parkytor för att inhysa en grön mötesplats och en stor lekplats. Utformningen av strandparken ska tillgodose de kvaliteter i så hög grad som möjligt. Utfyllnad av strandparken är avgörande för att en god sociotopptillgång ska kunna uppnås i området. Förslaget bygger på att skapa platser med kvalitativa vistelsevärden som är solbelysta och en sammanhängande park- och grönstruktur. Strandpromenaden utvecklas till en strandpark med större ytor och högre vistelsevärden. Kontoret ser ett starkt behov av att kunna fylla ut i vattnet för att åstadkomma de kvalitativa offentliga ytor som behövs och anser att strandparken kan bli en stor tillgång för området och som är viktig att säkerställa. Strandparken avses kunna bli en betydande mötesplats och en målpunkt även för besökare utanför Alviks strand. Utgångspunkten är att så många träd som möjligt ska bevaras längs vattnet. Vid den befintliga bergväggen norr om Vita villan skapas ett torg och en mötesplats. Kvarteret längst i söder har ritats om och ytterligare naturmark och träd bevaras. Stockholm har historiskt byggt ut staden genom att bland annat utfyllnader i vattnet gjorts. Utfyllnaderna i Alviks strand bedöms inte bli prejudicerande för att generellt tillåta ännu större utfyllnader i stadens vattenrum. Den föreslagna ön tar endast bort en mindre del av vattenspegeln. Den större delen av strandkanten i området behålls. Hur de träd som bevaras längs vattnet ska skyddas, kommer att studeras vidare.

Gator och trafik

Allmänt om trafiksituationen

Bromma stadsdelsnämnd anser att trafiklösningen bör ses över och en noggrannare analys göras för ett effektivt trafikflöde.

Trafikkontoret anser att förslaget behöver inkludera en riskbedömning i trafikanalysen med eventuella konsekvenser av att endast ha en in/utfart från området som korsar spår och är signalreglerad. Det bör finnas alternativ väg för att minska sårbarheten. Om korttidsangöring på båda sidor huvudgatan används för angöring/sophantering kommer gatan i praktiken stoppas för motorfordon och blåljusfordon. Gatuutformning av torg och lågfartsgata behöver redovisas med beläggingsmaterial och kantstenshöjd. Huvudgatans sektion behöver detaljeras. De ser gärna att körbana och planteringszon längs strandgatan skiljs av exempelvis en låg mur istället för pollare. Det är positivt att gatusektionen vid hotellet studeras. Korsningen mot Gustavslundsvägen bör hanteras inom projektet. Korttidsangöring under mark är en positiv ambition men bedöms inte efterlevas i praktiken. *Bromma Hembygdsförening* anser att förslaget kommer generera mer trafik än idag och situationen vid Alviksplan förvärras. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att man skjutit på frågan om den svåra trafiksituationen. Trafikanalysen ifrågasätts. Förslaget innebär ytterligare komplikationer i Alviksrondellen. *Brf Alviks torn* anser att förslaget inte tar hänsyn till den ökande trafiken. *Brf Racketen 12* anser att köbildning vid tvärbanespåren och Alviksplan riskerar instängning och att ambulans inte kommer fram. Ökad tung trafik ökar olycksrisken. Staden bör utreda en tillfart från Alviksvägen. Skola och förskolor innebär mycket trafik. Överväg angöring från Runda vägen till Alviks strand. Ordna yta för hämtning och lämning till skolan vid Runda vägen. *Brf Alviksgården* anser att det är bra att biltrafik prioriteras bort, men förslaget ökar trycket på omkringliggande vägnät. *Flera boende* är oroade över tillkommande trafik inte minst pga. skola och förskolor. Redan idag är infarten till Alvik igenkorkad i rusningstrafik. Det behövs en realistisk syn på ökad trafik. De ställer sig frågande till beräknad trafikmängd. Det är oklart vad planerna för att minska bilanvändningen är. Biltrafiken måste lösas innan utbyggnad. Fartdämpande åtgärder på strandgatan efterfrågas. Ett övergångsställe med signal över Gustavslundsvägen från centrumområdet till hotellet, efterfrågas.

Biltrafik Runda vägen och Trädgårdsstaden

Trafikkontoret anser att föreslagna åtgärder vid Runda vägen ingår i projektet. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att förslaget ökar trycket på trädgårdsstaden med fler bilar och belastning på trafikinätet. *Brf Alviksgården* och *flera boende* uttrycker oro för ökad biltrafik i villaområdet och på Runda vägen. Många kommer skjutsa till skolan och parkera i på de smala vägarna i villaområdet. Tydligare skyltning och hastighetsdämpande åtgärder behövs. *En boende* anser att det om möjligt bör ställas krav på att eleverna måste bo i området. *En boende* anser att trafikrörelserna på Runda vägen borde bli minst 126 istället för 50 som staden räknar då var tionde får skjuts, med 630 elever.

Kollektivtrafik

Trafikförvaltningen anser att gångavstånden till kollektivtrafiken är tillräcklig men att topografin gör att det hade varit bra med möjlighet till busstrafik. *En boende* anser att förslaget ökar trycket på kollektivtrafiken och både tvärbanan och tunnelbanan är fyllda i rusningstrafik. Kollektivtrafiken bör kompletteras med bussförbindelse.

Gång- och cykeltrafik

Trafikkontoret anser att gång- och cykelpassagen över spåret behöver ses över inom projektet. Det behöver redovisas vad som gör gångbanor och entréer tillgängliga. Gångbanors bredd behöver redovisa mått. Cykelkoppling norrut mot Drottningholmsvägen och Traneberg bör förtydligas i karta. Syfte och ägandeskap behövs för föreslagna 30 cykelparkeringsplatser vid stationen utanför planområdet. Det saknas en analys kopplat till trafiklösning och skolverksamheternas koppling över tvärbanan. *Idrottsförvaltningen* anser att det är positivt att gående och cyklister prioriteras. *SISAB* anser att cykeltrafiken måste underordnas barnens behov vid skolentrén. Skolan kan tvingas begränsa barns möjligheter att nyttja allmän plats av säkerhetsskäl då torget ligger i anslutning till tvärbanan. Hinder bör placeras mellan entré och spår. *Bromma Hembygdsförening* anser att cykelväg bör anläggas under Alviksbron upp till Runda vägen. *Brf Alviksgården* anser att hissar för gång och cykel behöver förtydligas. *En boende* anser att cykelväg inte bör anläggas längs gångstigen vid vattnet.

Parkering

Trafikkontoret anser att det behöver redovisas hur de större garagen löser parkeringsbehovet under dygnets alla timmar, om de är öppna för allmänheten samt hur ägandeskapet ska se ut. *Stockholm Parkering* har inga synpunkter såvida transport och framkomlighet

till garaget vid Gustavslundsvägen 30 inte påverkas. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att det finns stor risk för friparkerare i villaområdet och att p-normen är för låg. *En boende* anser att planerat antal parkeringsplatser verkar för lågt, både boendeparkering och besöksparkering behövs. *Några boende* anser att en underdimensionering av parkeringsplatser kan leda till att Äppelviken blir ett parkeringskaos.

Pendelbåtstrafik

Sjöfartsverket anser att det är viktigt att angoringsplatser för sjöburen kollektivtrafik beaktas. Möjlighet för kollektivtrafik på vatten får inte försvåras. Det framgår inte vad som händer med kaj som trafikeras av Vasakronans privata passagerarbåt. Det är viktigt att inte planera bort kajlägen.

Tillgänglighet

Trafikförvaltningen anser att det är föredömligt att planera för bättre tillgänglighet mellan Stationstorget och hållplatsens östra plattform. Det kan eventuellt finnas behov av en planskild korsning vid tvärbanans station Alviks strand för god tillgänglighet och trafiksäkerhet. De lyfter frågan hur cykelbanan vid hållplatsen påverkar tillgänglighet och säkerhet för gångtrafikanter. *Bromma stadsdelsnämnd* saknar en beskrivning av tillgängligheten för personer med rörelsesvårigheter. *En boende* anser att det inte är tillräckligt att trappor dimensioneras för barnvagnsramp och entréer görs tillgängliga, staden borde förse området med hissar eller rulltrappor.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En trafikutredning och en trafikanalys har genomförts inför samråd och slutsatsen är att trafiken som alstras av exploateringen inte orsakar någon nämnvärd ökning av trafikalstringen på Gustavslundsvägens korsning med tvärbanan gentemot dagens trafik. Skillnaden blir dock att riktningen på trafiken förändras mot dagens situation. En trafikanalys har gjorts för att utvärdera huruvida en koppling mellan Traneberg och Alvik är nödvändig för kapaciteten i området. Analysen som tar hänsyn till dagens trafik, en viss trafikökning per år, trafikalstring för exploateringen, trafikalstring från närliggande exploateringsprojekt samt den ökade turtätheten av tvärbanan, visar att en eventuell ny länk mellan Traneberg och Tranebergs strand inte skulle användas i den utsträckning som förväntats och att den länken inte behövs ur ett framkomlighetsperspektiv. Utryckningsfordon med blåljus har

möjlighet att använda Tranebergsvägen, Tranebergs strand under Tranebergsbron som alternativ angöringsväg till området.

Parkeringsreglerna bygger på principen att fordon inte stannas eller parkeras så att fara uppstår samt att fordon inte hindrar andra fordon. Enligt trafikförordningen får inte ett fordon parkeras så att det hindrar tillträde till andra fordon eller så att dessa inte kan föras från platsen. Utformning samt reglering av gatumiljö grundas på att trafikreglerna respekteras. Stationstorget och lågfartsgatan planeras efter stadens riktlinjer. Det bedöms olämpligt med sidorörelser på grund av körspår. Lågfartsgatan ska utformas med låg kantsten, breda gångbanor som möjliggör vistelse, begränsad trafik med endast leveranser och transport av rörelsehindrade samt låg hastighet. En angöringsplats för rörelsehindrade samt en lastplats för sopbilar och leveranser planeras vid skolan. Gatornas sektioner och utformning studeras vidare i systemhandlingen för allmän plats, liksom frågan om pollare eller låg mur mellan körbana och park längs strandgatan.

Den tunga trafiken bedöms inte öka efter utbyggnad. En tillfart till området från Alviksvägen bedöms inte möjlig. Stadens ambition är att man ska gå, cykla eller åka kollektivtrafik till och från skola. Därför brukar staden begränsa angöring och parkeringsmöjligheter i direkt anslutning till skolor. Detaljerade regleringar kommer att utredas i senare skede. Området ligger kollektivtrafikhärligt vilket är grunden för att prioritera bort bilen. Området är centralt och väl kopplat till huvudcykelvägnätet. Dessutom ska ett lågt parkeringstal i kombination med mobilitetsåtgärder hjälpa till att minska bilinnehavet i området. Huvudgatan ska utformas och regleras för högst 30 km/h. En del av de nya passagerarna i området planeras höjas upp för att säkerställa att motordrivna fordon håller hastigheten i konfliktpunkterna. Trafiksignaler är en framkomlighetsåtgärd som införs framförallt vid gator med höga trafikflöden, vilket inte är fallet här.

Huruvida föreslagna åtgärder vid Runda vägen ska ingå i projektet är en förhandlingsfråga mellan byggaktörerna och staden. Trafikkonsulterna har tillsammans med SISAB beräknat att skolan kommer att alstra ca 50 fordonsrörelser per dygn längs Runda vägen. Information om det finns i trafikutredningen. Regleringar som tydligare skyltning och hastighetsdämpande åtgärder kommer att utredas i senare skede. Det fria skolvalet gör att man inte kan ställa krav på att skolans elever måste bo i området. Antalet elever vid en fullt utbyggd skola är 630, varav 2/3 antas komma från området och 1/3 utifrån. Av de som kommer utifrån bedöms 15 % av eleverna i åk F-4 (totalt 450 elever) och 7 % av eleverna i åk 5-6

(totalt 180 elever) bli skjutsade med bil, vilket ger ca 25 elever. Det ger 50 fordonsrörelser vid lämning respektive hämtning, dvs. totalt 100 fordon/dygn. Av dessa antas 50 välja Runda vägen och 50 Gustavslundsvägen. Kontoret bedömer inte att de tillkommande fordonen på Runda vägen och i villaområdet innebär en oacceptabel trafikökning.

De befintliga förhållandena, vägkopplingarna, gatusektioner och topografin medger inte busstrafik in i området. Området bedöms ha ett bra kollektivtrafikläge med närhet till både Alviks station och Alviks strands hållplats. Dessutom finns sommartid en privat pendelbåtlinje som trafikerar området. Att utöka befintlig kollektivtrafikskapacitet på tunnelbana och tvärbana ansvarar Trafikförvaltningen inom Region Stockholm för.

Huruvida gång- och cykelpassagen över spåret ska ses över inom projektet och ingå i dess arbetsområde kommer att utredas vidare i nästa skede. Gångbanor är tillgängliga genom att klara en lutning på 5 %, utom på en mindre sträcka vid det befintliga hotellet. Där gatan lutar för mycket ordnas indragna entréer för att klara tillgänglighetskraven. Gångbanors bredd kommer att anges i systemhandlingen för allmän plats. Cykelkoppling norrut mot Drottningholmsvägen och Traneberg hanteras och redovisas inom det intilliggande planärendet Traneberg 1:13 m.fl. Enligt trafikutredningen behövs ca 30 cykelparkeringsplatser vid Alviks strands station utanför planområdet. En säker och trygg skolväg liksom utformningen av torget och cykelbanan framför skolan studeras vidare i systemhandlingen för allmän plats. Skoleleverna ska huvudsakligen vistas på skolgården och inte vid hållplatsen. Olika alternativ har utretts för att koppla området med cykel till Alviksbron. Med hänsyn till naturpåverkan, kostnader och tillgänglighet har staden bestämt att inte dra någon cykelväg genom Mälarparken till Alviksbron. Inga allmänna gång- och cykelhissar eller någon cykelväg längs gångstigen vid vattnet föreslås.

Hur det underjordiska garaget kommer att vara tillgängligt för allmänheten eller enbart för boende och besökare under dygnets alla timmar, kommer att utredas vidare. Vid infarten planeras inga garageportar, skalskydd kommer finnas i gräns mot respektive kvarter. De föreslagna underjordiska parkeringsgaragen kan bilda tredimensionella fastigheter alternativt gemensamhetsanläggningar. Stockholm Parkerings garage vid Gustavslundsvägen 30, utanför planområdet bedöms inte påverkas. Parkeringsnormen för projektet har beräknats efter "Riktlinjer för projektspecifika och gröna parkeringstal i Stockholms stad" som

gäller för hela Stockholm. Det beslutades i kommunfullmäktige 2015 och utgör de riktlinjer som gäller.

Staden anser att det är viktigt att möjliggöra för en framtida pendelbåtlinje och kollektivtrafik på vatten i närområdet. Intentionen är att behålla den privata passagerarbåt som Vasakronan driver och som angör Alviks strand idag, så länge huvuddelen av kontoren är kvar. Möjligheten att fortsätta kunna anlägga med passagerarbåt, ska studeras vidare.

Kontoret anser inte att det är lämpligt med en planskild korsning vid tvärbanans station Alviks strand. Planförslaget bygger på att det tillkommande stationtorget anläggs i nivå med perrongen på hållplatsen. Planförslaget bedöms inte innebära en mer osäker trafiksituation. Inom området föreslås inte några allmänna hissar eller rulltrappor. Alla gatusträckor med gångbanor, undantaget en kortare sträcka i en smal sektion intill befintlig bebyggelse vid den norra entrén till området, är tillgänglighetsanpassade.

Teknisk försörjning

Vattenförsörjning, spillvatten

Stockholm Vatten och Avfall påpekar att en ny tryckstegringsstation kan behövas för de högsta våningarna. De behöver fatta ett eget beslut om att överta ansvaret för den idag privata VA-försörjningen som utgör en gemensamhetsanläggning. Kapaciteten är god i spillvattennätet, men brist råder i det kombinerade nätet. Avledning av spillvatten för våningsplan under mark behöver pumpas. E-område för pumpstation behöver parkeringsytor för servicebilar.

Dagvatten

Länsstyrelsen anser att dagvattenanläggningar bör markeras på plankarta med yta eller med planbestämmelser. *Miljö- och hälsoskydds nämnden* anser att dagvattenåtgärder enligt stadens åtgärdsnivå bör preciseras. Dagvattenutredning bör samordnas med markundersökning avseende föroreningar och sanering samt kompletteras med förslag på dagvattenanläggningar inom samtliga kvarter och var anläggningar inom allmän platsmark ska placeras. Dagvattenåtgärderna inom skolan behöver förtydligas med rinnpilar i principskissen. *Stockholm Vatten och Avfall* anser att dagvattenutredningen bör säkerställa ytor för reningsanläggningarna och att de redovisas i detaljplanen. Ytbehovet bör redovisas. Viktigt att följa riktlinjer för kvartermark. Befintlig pumpstation är inte särskilt dagvattenpåverkad och ledningarna i Gustavslundsvägen

inte kombinerade. Södra delen saknar allmänna dagvattenledningar. Kapacitetsbrist är knappast troligt.

Elförsörjning

Ellevio rekommenderar att E preciseras ”Teknisk anläggning, nätstation”, förespråkar i första hand fristående nätstationer, över nivå +2,7 och ledningar i allmän plats samt menar att de anvisade områdena för teknisk anläggning inte är optimala.

Avfallshantering

Trafikkontoret anser att angöringsplatser till sophantering behöver redovisas samt varför viss sophantering kommer ske från gatumark och inte kvartersmark. *Stockholm Vatten och Avfall* prioriterar sopsug framför manuell insamling och rekommenderar utsortering av förpackningar och tidningar i alla soprum. Fastighetsägare ska möjliggöra omhändertagande av grovavfall. Backning och vändning av hämtfordon bör undvikas. Angöringsplatser bör finnas till alla soprum. Stadens riktlinjer ska följas. *En boende* undrar varför det inte byggs sopsug i området.

Räddningstjänst

Storstockholms brandförsvär påpekar att avstånd mellan körbar väg och angreppspunkt för räddningsinsats inte bör överstiga 50 meter samt önskar att skolgården planeras så att höjdfordon kommer åt skolans fasader. Där det inte är möjligt behöver utrymning ske via Tr2-trapphus. Tvärbanan bör förses med fasta punkter för arbetsplatsjordning och behov av brandposter ses över.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Utbyggnad av eventuell tryckstegringsstation och ledningssystem kommer att studeras vidare i arbete med systemhandling och ledningssamordning. Storlek på pumpstation ses över. Angöring av servicebilar till pumpstation planeras på allmän gata.

Dagvattenutredning ska uppdateras och preciseras med förtydligande förslag på dagvattenanläggningar inom både kvartersmark och allmän plats samt ytbehov redovisas. Planbeskrivningen ska justeras och eventuella felaktigheter korrigeras. PBL ger begränsade möjligheter att reglera dagvattenhantering med planbestämmelser i den juridiskt bindande plankartan.

Stadsbyggnadskontoret anser inte att en precisering av användningen (E) Teknisk anläggning, bör ändras för att bibehålla

en viss flexibilitet. En av nätstationerna planeras vara fristående, övriga inhysta under mark. Ellevio har deltagit i ledningssamordningen och diskussion om placering av nätstationerna. De kommer inte placeras under nivå +2,7.

Att angöra all sophantering på kvartermark skulle kräva många kvartersgator och vändplatser, vilket inte är önskvärt och staden brukar inte heller planera för det. Det skulle även kunna medföra framkomlighetsproblem på grund av sämre drift och underhåll. Sopbilar föreslås angöra längs huvudgatan som regleras med parkeringsförbud. En angöringsplats planeras dock vid skolan. Sopsug planeras inte av de privata fastighetsägare som är byggaktörer i detta fall. Staden har därför ingen möjlighet att kräva sopsug. Stadens riktlinjer kring avfallshantering ska följas.

Räddningstjänstens riktlinjer om högst 50 meter avstånd mellan körbar väg och angreppspunkt, kommer att följas. Skolbyggnaden planeras inte att kunna nås av höjdfordon från skolgårdssidan. Frågan om arbetsplatsjordning för tvärbanan och brandposter är ingen planfråga.

Hälsa och säkerhet

Buller och vibrationer

Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas om tekniska åtgärder i form av delvis inglasade balkonger krävs och i vilken omfattning. Tekniska lösningar ska användas restriktivt. Kommunen behöver säkerställa att lägenhetsutformning följer trafikbullerförordningen och reglera detta i plankartan samt i planbeskrivningen redovisa möjliga planlösningar. Trafikförvaltningen anser att trafikbullerutredningen bör kompletteras med akustiska tillägg för Alviksbron och spårskrik. Bestämmelse om stomljud välkomnas. Planbeskrivning bör kompletteras med text om buller vid underhåll av spår, högtalarutrop, grus- och snöröjning samt klottersanering. Bromma stadsdelsnämnd föreslår att framtida åtgärder förbereds om buller på förskolegårdarna överstiger gränsvärden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kvarter D bör utformas med genomgående planlösningar för att klara bullerskyddad sida. Det är ingen bra lösning med små lägenheter (< 35 kvm) mot bullerutsatt sida. De rekommenderar en planbestämmelse som reglerar ljudklass B inomhus för bostäder mot tvärbanan. Planbestämmelse (m1) bör ändras till att bullerskydd ska uppföras. De är positiva till att en stomljudsutredning görs.

Översvämningsrisk

Länsstyrelsen anser att det behöver förtydligas att man utgår från ett 100-årsregn med klimatfaktor som förutsättning. Om det krävs att entréer och färdigt golv ska anläggas högre än omgivande mark och gator lutas bort från byggnader behöver de säkerställas i plankartan. Hantering av översvämningsrisk för utrymmen under marknivå behöver visas. Det behöver säkerställas att tekniska anläggningar av vikt inte riskerar översvämmas och grundkonstruktioner inte placeras under rekommenderad nivå för Mälaren. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att översvämningsrisk vid skyfall för kvarter T behöver förtydligas. Gård och väg behöver höjdsättas så vatten kan rinna av. *Några boende* anser att skyfallssituationerna behöver utredas vidare.

Urspårningsrisk

Storstockholms brandförsvaret anser att underlaget för urspårningsrisk inte är tillräckligt. Riskbedömningen inkluderar inte servicetag och höjdskillnad mellan spår och planerad bebyggelse bör beaktas. Riskbedömningen bör kvantifiera kraften ett urspårat tåg kan träffa byggnad samt konsekvenser på personer och byggnad. En tydligare redovisning av acceptanskriterier och verifiering att befintliga åtgärder är tillräckliga behöver göras. Skolan är särskilt skyddsvärd och behöver beaktas.

Påseglingsrisk

Länsstyrelsen och *Storstockholms brandförsvaret* saknar en beskrivning av eventuella påseglingsrisker och åtgärder för att förhindra påsegling för vattennära ytor där stadigvarande vistelse uppmuntras och rekommenderar att det utreds.

Transport farligt gods

Storstockholms brandförsvaret anser att det bör redovisas att risken för transport av farligt gods har beaktats. Avståndet mellan närmsta byggnad och Drottningholmsvägen är 150 meter.

Ras och skred

Länsstyrelsen saknar en bedömning av hur stabiliteten ser ut, hur ett förändrat klimat kan påverka och hur erosionsrisk vid strandkanten ser ut. En totalsäkerhetsanalys till minst detaljerad nivå rekommenderas. Eventuella stabilitetshöjande åtgärder ska redovisas på plankartan. Planerade utfyllnader behöver redovisas och stabiliteten beräknas. Status för befintliga bergskärningar och geotekniska förutsättningar för planerade behöver förtydligas.

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att de miljötekniska utredningar som gjorts är av översiktlig karaktär, att val av åtgärd återstår och att undersökningar för delar av planområdet saknas. Kommunen har inte visat att marken är lämplig för planerad verksamhet. Åtgärds mål för planområdet behöver anges. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att kompletterande undersökning och fördjupade riskbedömning bör genomföras. Platsspecifika riktvärden bör formuleras och en planbestämmelse införs som reglerar att markföroreningar ska vara åtgärdade innan startbesked ges.

Skyddsrum

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) påpekar att det finns ett antal skyddsrum inom planområdet. De beslutar om skyddsrum kan avvecklas i en separat tillståndsprocess. Fastighetsägaren ansöker om detta och särskilda skäl krävs. *Värma miljön i Alvik/Äppelviken* och *några boende* anser att skyddsrum bör redovisas. *Några boende* påpekar att det idag finns 11 skyddsrum i planområdet och uttrycker oro för att de inte kommer att räcka till samtliga boende i området.

Flyghinder

Luffartsverket påpekar att det åligger byggaktören att beställa en flyghinderanalys för den höga byggnaden som planeras och att de förbehåller sig rätten gällande störningar på CNS-utrustning (kommunikation, navigation, övervakning). *Swedavia* menar att planens högsta tillåtna totalhöjd på +59,5 meter för kvarter E, inte kommer att påverka Bromma flygplats in- och utflygning. Höjdrestriktion måste även beaktas under byggnation med kranar. I en mindre del av det norra planområdet får inte vilseledande belysning för flyget förekomma.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Trafikbullenutredningen ska förtydligas med i vilken omfattning tekniska åtgärder som inglasade balkonger krävs. Planlösningar för kvarter mot tvärbanan ska studeras vidare och redovisas i planbeskrivningen. Trafikbullenutredning ska kompletteras med akustiska tillägg för Alviksbron och spårskrik. Planbeskrivningen kan kompletteras med även annat buller från spåranläggningen. Förskolegårdarna har planerats så att de ska klara gränsvärden för buller. Om åtgärder skulle behövas i framtiden får de vidtas då. Planlösningar och lägenhetsstorlekar studeras vidare men regleras inte i detaljplanen. Planbestämmelse (m1) medger bullerskydd. Om

det mot förmodan inte skulle behövas ska det inte vara tvingande. Stomljudd ska utredas.

Översvämningsrisk kommer att studeras vidare i fortsatt arbete. Det ska förtydligas i planbeskrivningen att man utgår från ett 100-årsregn som förutsättning. Gator kommer att höjdsättas i plankartan. Tekniska anläggningar av vikt ska placeras alternativt konstrueras så att de inte riskerar att översvämmas.

Planbestämmelse om lägsta golvnivå kommer att kompletteras med att tillkommande grundkonstruktioner under rekommenderad nivå för Mälaren ska uppföras vattentäta. Översvämningsrisk för kvarter T kommer att studeras vidare.

En fördjupad utredning kring urspårningsrisk där även skolan ingår, kommer att tas fram inför granskning av detaljplanen.

En utredning kring påseglingsrisk kommer att tas fram inför granskning av detaljplanen.

Närmaste tillkommande bebyggelse ligger 150 meter från Drottningholmsvägen som är transportled för farligt gods, med befintlig bebyggelse däremellan. Planförslaget bedöms inte påverkas av farligt gods, vilket kan noteras i planbeskrivningen.

En fördjupad geoteknisk utredning inklusive risk för ras och skred, erosion och bergkvalitet kommer att tas fram inför granskning av detaljplanen. Markutfyllnader och stabilitet kommer att studeras vidare.

En fördjupad utredning av markföroreningar kommer att tas fram inför granskning av detaljplanen där åtgärds mål kommer att anges. En planbestämmelse kommer att införas som reglerar att markföroreningar ska vara åtgärdade innan startbesked ges.

Om något befintligt skyddsrum planeras att tas bort kommer berörd fastighetsägare ansöka om detta och hanteras av MSB. Skyddsrum redovisas inte i detaljplan. Det planeras inte nya skyddsrum för samtliga tillkommande boende inom området.

En flyghinderanalys har beställts och tagits fram av Luftfartsverket. Bromma flygplats som är berörd, har kontaktats.

Miljö- och klimataspekter

Rivning

Länsstyrelsen anser att en livscykelanalys för rivningarna och de nya byggnaderna kan beräkna planens klimatkostnad och ställas mot stadens uppsatta mål. *Bromma stadsdelsnämnd* anser att rivningarna är allt för omfattande. Man bör se över om fler byggnader kan renoveras till bostäder eller kontor. Livscykelanalys har inte gjorts. Mer byggmaterial behöver återanvändas. *Skönhetsrådet* saknar en analys av de kvantiteter betong som kasseras och dess konsekvenser för klimatet. De vill se en livscykelanalys och återbrukskrav. En flygbild som tydligt visar vilka hus som ska rivs bör tas fram. *Samfundet S:t Erik* anser att rivningarna inte kan accepteras av varken miljömässiga eller kulturhistoriska skäl. Alternativa möjligheter att återanvända, bygga om eller komplettera har inte redovisats. En livscykelanalys behöver göras. Förslaget är inte klimatsmart och inte förenligt med internationella, nationella eller stadens miljömål. *Bevara Bromma Grönt* anser att konsekvenser av klimatpåverkan från rivning inte gjorts. Det är resursslöseri. Föreningen motsätter sig rivningen. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att det är positivt att man behållit mer av befintlig bebyggelse, men anser att det fortfarande är för mycket rivning. Befintliga kontor borde användas till skola och förskola istället för en ny skola vid spåren. *Brf Alviks torn* anser att sprängningarna i naturmiljön och rivningarna är anmärkningsvärda. *En boende* anser att det med vilja och rätt arkitekter samt minimerad rivning borde gå att bygga så många bostäder, förskolor och lokaler som önskas. Förslaget går emot miljömålen. Gör en livscykelanalys. Behåll samtliga båghus och bygg om dem till små och medelstora billiga hyresrätter, studentbostäder och LSS-boende. Återvinn så mycket som möjligt. *Flera boende* anser att det inte är hållbart att riva fungerande byggnader som inte ens är 30 år gammalt. Det redan byggda bör bli utgångspunkt. Förslaget strider mot översiktsplanen. Bostäderna som byggs blir trefaldigt belastade, först när kontorshusen byggdes, sedan när de rivs och därefter när de nya bostadshusen byggs. Kontorshusen kan byggas om och kompletteras med nya hus. Alternativ för återanvändning saknas. *Några boende* anser att Alvik kan utvecklas till en levande stadsdel med bostäder och verksamheter utan rivning och utan enormt koldioxidavtryck. Argumenten för rivning håller inte. De kvaliteter staden efterfrågar går att uppnå utifrån ett bevarande. Tillgängligheten är möjlig att lösa till Alviks strands station utan rivning, om huvudgatan byggs om och nya gång och cykelvägar och hissar tillförs. Kraven i regelverk kan ifrågasättas och avsteg göras.

Naturvärden

Länsstyrelsen saknar en bedömning om skolgården är lämplig med hänsyn till hur naturvärdena kan påverkas av ökat markslitage. Det saknas anpassningar och förstärkningsåtgärder för att minimera slitage och för att kompensera för försvagningar av barrskogs- och ädellövssamband. Under genomförandetiden bör träd som avses att sparas, skyddas. Kommunen har inte visat att planen är förenlig med artskyddsförordningen och understryker vikten av att ljusemission och störning vid planerad skolgård tas med i artskyddsutredningen. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att påverkan på skyddad art och intrång i värdefull natur bör minimeras och kompenseras med skydds- och kompensationsåtgärder. *Stockholms Naturskyddsförening* och *Bevara Bromma Grönt* anser att förslaget går emot stadens egna mål för biologisk mångfald. Spridningsvägar för olika arter får inte försvagas. *Några boende* anser att skolan på Alviksberget kommer att skada naturvärden och minska tillgängligheten för boende. *En boende* undrar vilka biotoper som finns i området.

Vattenmiljö

Länsstyrelsen påpekar att kommunen behöver förtydliga områdets storlek, vilket fördröjningsbehov som gäller samt klargöra planens påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer och föreslå skyddsåtgärder för att kunna följa miljö kvalitetsnormerna för vatten (MKN). Kommunen behöver redovisa aktuella och relevanta underlag för vilka naturvärden och arter som förekommer i vattenområdet, då naturvärdesinventeringen av vattenmiljöer gjordes under en tid som inte är lämpligast samt för snart fem år sedan. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att den södra utfyllnaden bör utformas så att grundområden tillskapas för att ersätta förlorade livsmiljöer. Det föreslagna långsgående trädäcket bör flyttas längre upp på land så att kontakten mellan strandzon och vatten behålls och grunda områden inte beskuggas. Höjdkurvor under vattenytan och bottenmaterial behöver förtydligas. *Stockholms Naturskyddsförening* och *Bevara Bromma Grönt* anser att rödlistade arter skyddas och beskuggning från bryggorna minimeras och man minimerar att föroreningar når recipienten. *Brf Alviks torn* undrar vad den nya ön innebär för vattenlivet och miljön samt varför inte strandpromenaden rustas upp istället. *Några boende* anser att en ny ö påverkar naturvärde, växt- och djurliv och bör utgå.

Strandskydd

Länsstyrelsen anser att det saknas skäl att upphäva strandskyddet inom delar av kvarter D som utgörs av strandnära natur inom Alvik

1:1 samt att kommunen inte visat att bryggor (W1) inte kan tillgodoses utanför strandskyddat område. Bryggor kan i vissa fall behöva tas i anspråk för ett angeläget allmänt intresse som behöver motiveras och bryggornas funktion tydligare beskrivas. Strandskydd bör generellt ligga kvar inom allmän plats. Upphävande kan motiveras för befintlig strandpromenad och teknisk anläggning men inte för den skogsbeklädda höjden i den södra delen. Det finns inte skäl att upphäva strandskyddet i detaljplanen för markutfyllnaden i söder, den konstgjorda ön eller de två broarna (W2), då dessa hanteras i tillståndsprövningen enligt 11 kap. miljöbalken. *Miljö- och hälsoskydds nämnden* anser inte att den södra utfyllnaden är ianspråktagen på så sätt att det saknar betydelse för strandskyddet. Strandskyddet bör ligga kvar inom allmän plats och staden föreslås istället ansöka om strandskyddsdispens där så behövs.

Elektromagnetisk strålning

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga vilka riktvärden som planbestämmelsen om elektromagnetisk strålning syftar på.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Miljö- och hälsoskydds nämnden anser att avgränsningen av miljöaspekterna i MKB är väl avvägd. Det behöver förtydligas hur och när uppföljning av dessa planeras och ansvar för detta. *Samfundet S:t Erik* anser att miljöbedömningen gjorts från en alltför begränsad utgångspunkt och delar inte slutsatsen i MKB:n. *En boende* anser att MKB:n saknar koppling till målen med minskade växthusgasutsläpp eller kalkyl kring hur rivningen och nybyggnation påverkar stadens klimatmål. Det efterfrågas fakta för bedömningen att planen inte påverkar miljökvalitetsmålet negativt.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

En stor del av de befintliga kontorsfastigheterna i Alviks strand kommer att ersättas med huvudsakligen bostadskvarter, även om en del kontor behålls. Delar av de stora konstruktionerna under mark med grundplattan och delar av garage behålls, byggs om och återanvänds. Att riva stora byggnadsvolymer så som föreslås, är generellt inte hållbart ur ett snävt klimat- och miljöperspektiv på kortare sikt. Idag består området av stora och delvis tomma kontorsvolymer som är svåra att konvertera till bostäder. Området är slutet mot kringliggande stadsdelar och är med sin branta topografi och stora nivåskillnader svårt att röra sig i och genom och är därför inte tillgängligt. På grund av den rätt ensidiga kontorsanvändningen är området i princip öde efter normal

arbetstid. Den nuvarande miljön och befintliga bebyggelsen ligger inte i linje med stadens vision om framtidens Alvik, då den inte uppfyller moderna krav på tillgänglighet, trygghet och öppenhet. Genom planförslaget öppnas det slutna området upp och man åstadkommer stadskvaliteter och blandstad som inte skulle vara möjligt med ett större bevarande av de befintliga kontorsbyggnaderna. För att klara tillgänglighetskrav och höjder på gator och gångbanor genom området och upp till tvärbanans hållplats Alviks strand så slingrar sig gatunätet enligt planförslaget, vilket förutsätter att byggnader rivs. Kontoret bedömer att området i ett längre perspektiv kommer att bli en både socialt hållbar stadsdel men även ekonomiskt och ekologiskt, med ett effektivt markutnyttjande i ett centralt läge där staden kan växa med många bostäder på redan ianspråktagen mark och nyttja utbyggd infrastruktur samt kollektivtrafik. Behovet av nya bostäder och möjliggörandet av stadskvaliteter enligt planförslaget bedöms väga tyngre än förslaget att bevara en ännu större andel av de befintliga kontorshusen.

Fortsatt planarbete kommer att få ett större fokus på återbruk och återvinning av byggnadsmaterial. Byggaktörerna i området kommer genom en resurskartläggning identifiera arkitektonisk, ekonomisk och miljömässig potential. Målet är att icke-farligt bygg- och rivningsavfall ska förberedas för återanvändning och återvinning. Ett ambitiöst återbruksprojekt i Alviks strand kan utgöra ett viktigt bidrag till att minska byggavfall. Arkitekturen kan ta bättre vara på byggmaterial – komponenter eller hela byggnadsdelar. En fysisk besiktning av byggnader och material med fokus på mått och mängder görs. Därefter analyseras data, materialtyper, materialmängder, potentiell koldioxidbesparing, ekonomiskt värde och cirkulationspotential. För att bedöma cirkulationspotentialen i tillgängliga material planeras en livscykelanalys (LCA) att göras senare i samband med systemhandlingsprojektering av husen. LCA är en miljöbedömning av en produkts hela livscykel. LCA beräknar global uppvärmningspotential och anges i koldioxidekvivalenter (CO₂e). Efter kartläggningen undersöks hur de olika byggmaterialen och byggkomponenterna kan återbrukas.

Skolgården ligger på värdefull naturmark. De gröna sambanden bedöms gälla främst tallarna, inte markvegetationen. Stora tallar på den norra delen av skolgården ska sparas så mycket som möjligt. Planförslaget innehåller planbestämmelser om skydd av träd (n1) och skydd av mark (n2) samt ändrad lovplikt för dessa. Förslaget innebär markslitage på skolgården och viss risk för negativ påverkan på även tallar. Marken vid skolgården består idag huvudsakligen av berg i dagen och hållar. Naturtyp berg slits inte.

Skyddsåtgärder i form av död ved bör placeras ut. Återplantering av tall skulle kunna ske på en del av skolgården och ska studeras vidare. Lek kan kanaliseras till viss yta av skolgården. En artskyddsutredning håller på att tas fram inför granskning av detaljplanen. Påverkan av ljusemission ska tas med. Biotoper framgår av framtagna naturvärdesanalyser.

Planområdet är cirka 135 000 kvm stort, varav cirka 40 000 kvm utgör vattenområde och ö. Dagvattenutredning ska uppdateras med korrekt storlek och preciseras med fördröjningsbehov samt förtydligande förslag på dagvattenanläggningar inom både kvartersmark och allmän plats. Naturvärdesinventering av vattenmiljöer samt miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) kompletteras med påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer för att klara miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten

En kompletterande naturvärdesinventering av vattenmiljöer har tagits fram under 2022. De viktigaste värdena är grunda vegetationsrika miljöer med de rödlistade arterna äkta målarmussla och bandnate samt flertalet arter av vattenvegetation. Viktiga biotopvärden är död ved, beskuggning från träd vid stranden, sandbotten, passande musselbottnar samt uppväxt- och födosökmiljöer för fisk och födosökmiljöer för fågel och fladdermöss. Projektet har anpassats för att minska negativ påverkan på vattenmiljöerna. Förslaget undviker att exploatera områden med höga naturvärden och skapar nya miljöer med grunda bottnar, sandbottnar och biotopvårdande åtgärder som risvasar och vattenvegetation. Den största konsekvensen förväntas vara att strandnära grundområden fylls ut och att beskuggande träd fälls vid stranden. Konnektiviteten kommer delvis att påverkas negativt då grundområden tas i anspråk, men genom skapande av nya grundområden med vegetation och strukturer kan konnektiviteten upprätthållas i området. Då vattenmiljöerna delvis redan är påverkade av tidigare utfyllnad med krossten blir konsekvenserna för morfologin begränsade, särskilt då nya grundområden anordnas. I fortsatt arbete bör framtida spridningssamband längs stranden säkerställas och biotopförstörande muddring undvikas.

Kvarter D, längst i söder har ritats om och ytterligare naturmark och träd bevaras för att bättre anpassas till strandskyddet. Totalt kommer mer parkyta tillkomma med förslaget. Föreslagna bryggor (W1) är en del av de rekreativa delarna av strandparken, varav en även för båtangöring för passagerartrafik på vatten. Bryggorna behöver ligga inom området, deras funktion ska beskrivas tydligare och de kommer motiveras ytterligare. Kontoret kommer att justera

föreslagen gräns för upphävande av strandskydd. Kontoret noterar att upphävande kan motiveras för den idag befintliga strandpromenaden och för teknisk anläggning. Strandskyddet kommer att kunna ligga kvar på den skogsbeklädda höjden i den södra delen. Kontoret noterar även att länsstyrelsen inte anser att det finns skäl att upphäva strandskyddet för markutfyllnaden i söder, den konstgjorda ön eller de två broarna (W2), då de hanteras i tillståndsprovningen enligt 11 kap. miljöbalken. Frågan ska utredas vidare. På den del inom allmän plats där strandskyddet föreslås ligga kvar, kommer ansökan om strandskyddsdispens behövas för de åtgärder som så krävs.

Planbestämmelsen om elektromagnetisk strålning kommer att omformuleras till att magnetfältsnivån från tekniska anläggningar inte ska överskrida 0,4 µT (årsmedelvärde) i bostad.

Kontoret håller med miljö- och hälsoskyddsnämnden och ser ingen anledning till att ifrågasätta miljöbedömningen eller avgränsningen av miljöaspekterna i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Uppföljning och ansvar ska förtydligas. En miljökonsekvensbeskrivning behandlar de frågor som kan medföra en betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. miljöbalken.

Övriga frågor

Genomförande och byggtrafik

Trafikförvaltningen anser att förslaget bostadshus (kvarter E) och en elnätsstation nära tvärbaneanläggningen medför svårigheter. En byggnad närmare än 10 meter från anläggningen är inte lämpligt. Kvarter E bedöms inte kunna uppföras med bibehållen säkerhet för trafik och resenärer på plattformen. E-område för skolan kan komma göra intrång på spåranläggningen, teknisk utredning krävs. Den måste kunna uppföras under pågående trafik. Ett genomförandeavtal kommer sannolikt behövas mellan Trafikförvaltningen och Staden. Bromma stadsdelsnämnd anser att ansvar för bryggor, kajer etc. behöver tydliggöras. Mindre underhållskrävande material än trä bör väljas. Trafikkontoret anser att det behöver redovisas vem som ansvarar för drift och underhåll av x-område under byggnad längs gångbana. Värna miljön i Alvik/Äppelviken anser att hur byggtransporterna planeras bör redovisas. Brf Alviks torn och Brf Alviksgården anser att en plan för transport under byggtiden behövs. Transporter via vattnet bör utredas. Flera boende känner oro över hur byggtransporterna från rivning och byggnation ska ske och föreslår istället transporter sjövägen eller via strandgatan efter breddning. De omfattande lastbilstransporterna är avskräckande. En boende undrar hur man

säkerställer att kvarter T och U ansluter mot berget med en sågad bergskant.

Skol- och förskolegårdar

Länsstyrelsen menar att skolgården och förskolegårdarna är små i förhållande till Boverkets och Moviums riktlinjer. De bör ses över om de kan utökas. *Bromma stadsdelsnämnd* är positiv till förskoleplaneringen och menar att behovet kommer att täckas. Förskolegårdarna planeras för 15 kvm/barn. Stadsdelen påpekar att de har inga egna beslutade gränser för friyta. *Miljö- och hälsoskyddsnämnden* anser att höjdsättning av skolgård och intilliggande förskolegård kan behöva regleras i plankarta för vattenavrinning. *Fastighetskontoret* önskar kunna uppföra mindre komplementbyggnader på förskolegårdarna och att en del av gårdsytan får kryssmark istället för prickmark.

Utbildningsförvaltningen anser att höjdskillnaderna och den relativt lilla friytan på 11 kvm/elev begränsar skolgårdens utformning och kvalitet. En överdäckning av tvärbanan skulle ge bättre förutsättningar, men det finns inte ekonomiska förutsättningar för det. *SISAB* anser att när friytan är så liten som ca 11 kvm/elev så kan inte viktiga funktioner anläggas. Slitaget kommer att göra att god lekfunktion begränsas. *Värna miljön i Alvik/Äppelviken* anser att lek- och idrottsytor saknas i skolförslaget. *En boende* anser att det är bra att många träd bevaras på nedre delen av skolgården. *En boende* efterfrågar exakt utformning av skolgården. *En boende* anser att underbyggda förskolegårdar begränsar möjlighet till växtlighet, att friytan inte når upp till Skolverkets och Boverkets krav.

Plantekniska frågor

Trafikförvaltningen anser att område reglerat som PARK intill hållplatsen innehållande spår och plattform måste justeras så det ligger utanför tvärbanans anläggning eller regleras som T. Parkområdet norr om tunnelmynningen, T1 bör ändras till prickmark och utökas i sidled för att inkludera tunnelns konstruktion. *Lantmäterimyndigheten* anser att sektionerna i plankartan kan behöva visa hela utbredningen av P2. C1 under gata bör redovisas med annat index. Det finns byggrätt mot PARK vid E nära spårvägen och vid orangeriet, det bör finnas marginal för underhållsarbeten på egen fastighet. Vidare frågas om plan P1 8200A berörs och om det inte ska vara Dp 2007-36219 istället för Dp 2007-36619. *SISAB* anser att planbestämmelse om att marken ska ha anslutning i nivå med intilliggande skolgård/förskolegård innebär rättsosäkerhet vid tillämpning och att den som söker bygglov först avgör nivåerna. Byggrättens utbredning bör utökas för större flexibilitet. *En boende* anser att många byggnader har

generösa bestämmelser, att det saknas våningsbestämmelser för flera kontor och frågar om det ska förtydligas att centrum ska ligga i nedsta våningen. *En boende* menar att planbeskrivningen innehåller påståenden som att något ska finnas, utformas, göras osv., men inte alltid har stöd i en planbestämmelse. Då planbeskrivningen saknar juridisk kraft är det ärligare att skiva kan finnas, utformas, göras osv. Planbestämmelserna är detaljerade och går in på småsaker som behandlas vid bygglovprövningen. Det ifrågasätts om planen strider mot PBL, att den inte får vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till syftet.

Fastighetsrättsliga frågor

Lantmäterimyndigheten undrar om information om förrättning för del av Racketen 9 utanför planen behövs, att det under Racketen 10 ska vara områden för parkering och bostadsändamål under allmän plats (gata och gång). Det bör framgå att garagen (P1, P2) kan utgöra 3D-fastigheter även om syftet är gemensamhetsanläggningar. Vid nyttjande av garage i kvarter Q behöver kvarter T och U ingå i gemensamhetsanläggning eller lösa det med avtal. Garage i kvarter T har inte planstöd att bilda 3D-fastighet. Avtal om befintliga och nya gemensamhetsanläggningar samt ändring av servitut bör upprättas innan planen antas. *Stockholm Vatten och Avfall* anser att det finns otydligheter i planbeskrivningen gällande nuvarande gemensamhetsanläggning för VA som behöver förtydligas. *Brf Alviks torn* anser att de komplexa servitutförhållanden som gäller måste utredas.

Planering för äldre

Bromma stadsdelsnämnd anser att Alvik har behov av seniorbostäder. I förslaget saknas det och ett tydligare äldreperspektiv.

Service

Värna miljön i Alvik/Äppelviken anser att lokaler i bottenvåningarna inte bedöms fungera då Alvik har problem med vikande kundunderlag. Bättre att behålla service på ett ställe, förslagsvis Alviks torg. *Några boende* anser att det är önskvärt med en jourbutik, helst vid torget.

Brottslighet

Några boende anser att förslaget saknar en bedömning på hur den ökande befolkningen och exploateringen påverkar tryggheten och säkerheten i området och undrar hur den ska säkerställas i området.

En plan på hur brott och vandalism kan minskas behövs. Staden bör tilldela en polis som kan patrullera området.

Hundrastgård

Värna miljön i Alvik/Äppelviken och några boende anser att hundrastgård inte finns ombesörjt.

Namnfråga

En boende undrar hur man kan döpa något i området till Calle Schröder, nära Salkhallen där Björn Borg började sin framgångsrika karriär. Calle förknippas inte alls med Bromma, men med Kungliga Tennishallen på Lidingövägen.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Kontoret anser att kvarter E är en viktig byggnad och markör av hållplatsläget samt det nya Stationstorget och mötesplatsen som tillskapas där. Det är svårt att flytta på byggnaden. Avstånd mellan föreslagen husfasad och perrongkant är drygt 8 meter. Byggnader finns placerade ännu närmare vid andra befintliga tvärbane-hållplatser. Byggaktören föreslås göra en riskbedömning och utreda hur och när man kan uppföra byggnaden med bibehållen säkerhet för resenärer på plattformen och utan att spårvagnstrafiken påverkas på ett oacceptabelt sätt. E-område (elnätsstation) för skolan ligger uppe vid Runda vägen och bör inte påverka spårvägen som ligger på en annan nivå. Ellevio som ska uppföra elnätsstationen får ta kontakt med trafikförvaltningen samt ta fram erforderlig utredning om så behövs. Genomförandeavtal kan tecknas mellan trafikförvaltningen och aktuell byggaktör. Ansvar för bryggor, kajer etc. ska tydliggöras. Normalt är trafikkontoret ansvarig för tyngre parkmarkskonstruktioner och stadsdelsförvaltningen av övrig parkmark. Trottoaren (x1) under byggnad är i praktiken en del av den allmänna gatan. Lämpligt är att trafikkontoret ansvarar för drift och underhåll av den. Utbyggnadsordning och byggtrafik är inte planerad i detalj. Diskussion förs med byggaktörerna. En byggväg till och från området kommer att behövas. Upplägg kommer att krävas för byggmaterial. Rivningsmassor kan vara möjliga men inte helt enkelt att frakta sjövägen. Störningar och framkomlighetsproblem ska minimeras under byggtiden, men vissa störningar kommer sannolikt att förekomma som man måste acceptera. Hur kvarter T ska ansluta mot Alviksberget studeras för närvarande. Genomförandet kan säkerställas genom reglering i exploateringsavtalet.

Skolgården och förskolegårdarna har gjorts så stora som möjligt och i avvägning gentemot behovet av offentliga ytor och exploateringsmöjligheter. Bromma stadsdelsnämnd har tidigare under programsamrådet angivit att förskolegårdarna ska dimensioneras för minst 15 kvm/barn, vilket förslaget har planerats för. Höjdsättning av skolgård kommer att ses över. Med tanke på att eventuella komplementbyggnader på förskolegårdarna skulle ta friyta i anspråk, anser kontoret att förrådsutrymmen etc. istället får lösas inom föreslagen byggrätt. Förslag på överdäckning av tvärbanan har tidigare avfärdats av ekonomiska skäl. Skolgårdens utformning ska studeras vidare med bland annat hänsyn till slitage. Exakt utformning av skolgård regleras inte i detaljplan. Viss växtlighet är möjlig på förskolegårdarna, även om de är underbyggda.

Den del av planområdet som innefattar spårområde kommer att regleras som T. Plattform/perrong bedöms kunna kvarstå som allmän plats TORG. PARK norr om tunnelmynningen utgör huvudanvändning och T1 ska därför inte vara prickmark, däremot kan den justeras i sidled samt korrekta höjdangivelser måste fastställas. Sektionerna i plankartan kommer att ses övre. C1 innefattar i bestämmelsen även centrumändamål under mark. E nära spårvägen ska förses med prickmark mot PARK. Orangeriet vetter direkt mot en allmän trappa på PARK. Plan Pl 8200A berörs inte och det ska vara Dp 2007-36219. Planbestämmelse (n3) om att marken ska ha en anslutning i nivå med intilliggande skolgård/förskolegård, kommer att omformuleras eller ersättas med +höjder. Att utöka byggrätten för skolan, som utgör en mycket stor volym på en känslig plats med höga naturvärden, bedöms olämpligt. Den har samma byggrättsmarginal som övriga byggnader. Nockhöjd och totalhöjd har använts istället för våningsantal. Höjder på vissa kontor har inte reglerats då de är befintliga byggnader som ska bevaras och som försetts med skyddsbestämmelser och rivningsförbud. Att centrum (C1) ska placeras i vissa bottenvåningar är reglerat. Planbeskrivningens formuleringar kring "ska" och "kan", kommer att ses över och justeras. Planen bedöms inte vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till syftet.

Stycket om fastighetsrättsliga frågor i planbeskrivningen kommer att ses över. Information om förrättning för del av Racketen 9 utanför planen tas bort, område under allmän plats på Racketen 10 ska kompletteras med gata och gång, det ska framgå att garage kan utgöra 3D-fastigheter samt att kvarter T och U behöver ingå i gemensamhetsanläggning för garage i kvarter med befintlig parkering eller lösas med avtal. Kontoret noterar att kvarter T inte

har planstöd att bilda 3D-fastighet. Planbeskrivningen kompletteras med att avtal om gemensamhetsanläggningar bör vara upprättade innan planen antas. Nuvarande gemensamhetsanläggning för VA ska förtydligas i planbeskrivningen. Servitutsförhållanden kommer att utredas vidare.

Dialog har förts med stadsdelsförvaltningen som inte uttryckt behov av seniorbostäder i området tidigare, men däremot LSS-boende vilket också planeras för. Kontoret anser att förslaget lämpar sig för alla. Offentliga platser ska kunna användas av både äldre och yngre. Seniorbostäder är inget som planen förhindrar. Det finns en boendepän för äldre som staden förhåller sig till. För seniorbostäder är dock platsen av mindre betydelse.

Kontoret anser att fler bostäder i området kommer att skapa ett större underlag för befintlig handel och närservice vid Alviks torg att finnas kvar och utvecklas samt underlag för tillkommande service i området. Framtagen handelsutredning visar att lokaler i bottenvåningarna skulle fungera vid stationstorget, längs Gustavslundsvägen samt längs strandparken, där det även finns en önskan om att levandegöra stadsmiljön med aktiva bottenvåningar.

Kontoret anser att tryggheten i området kommer att öka när stadsrum som idag är oövervakade särskilt efter kontorstid, kommer att befolkas. Hur brott och vandalism kan minskas är svårt att styra genom utformning av en detaljplan. Att tilldela en patrullerande polis är inte en planfråga.

Inom planområdet har inte bedömts finnas plats för en särskild hundrastgård. Detaljplanen förhindrar inte en hundrastplats på parkmark i framtiden.

Kalle Schröders Torg är en sedan tidigare namngiven plats norr om Alviks torns bebyggelse utanför planområdet och är inte en planfråga.

Stadsbyggnadskontorets sammanvägda ställningstagande

Alviks strand utgör en viktig del i att uppfylla stadens bostadsbyggnadsmål vilket kan ske i en mycket attraktiv miljö nära vatten och i ett läge med mycket god kollektivtrafik. Förslaget följer översiktsplanens mål. Alviks strand har goda möjligheter att utvecklas till en attraktiv stadsmiljö med bostäder, verksamheter, skola, förskolor och nya attraktiva offentliga rum.

Inkomna synpunkter från samrådet redovisar i huvudsak en positiv syn på att man bygger i ett kollektivtrafikhärläge nära innerstaden och att det idag slutna området öppnas upp och ges en ny användning och stadsmiljön därmed kan förbättras, även om frågor och utmaningar lyfts. Samtidigt har många invändningar mot olika delar av planförslaget.

Från de inkomna synpunkterna har intressekonflikter identifierats mellan omfattning av rivning och bevarande av kontorsbebyggelsen ur miljö- och klimatsynpunkt samt mellan tillkommande bostadsbebyggelse och en befarad försämring av trafiksituationen. Motstridiga intressen finns även mellan exploateringsnivån och skolans placering på Alviksberget med höga naturvärden samt i viss mån mellan utfyllnader i vattnet och påverkan på vattenmiljön.

Stadsbyggnadskontoret avser att vidare utreda återbruk och återvinning inom området men med en bibehållen struktur med god tillgänglighet. Angående den övergripande trafiksituationen ser kontoret att området bör kunna utvecklas i linje med stadens framkomlighetsstrategi där gång- cykel- och kollektivtrafik prioriteras före biltrafik. Kontoret anser att områdets läge lämpar sig väl för en hög exploateringsnivå men i avvägning gentemot behovet av offentliga ytor. Kontoret anser att en skola vid Alviks strands tvärbanestation och Alviksberget har en bra placering. Kontoret anser att strandparken med utfyllnad i vattnet och en ny ö kan bli en stor tillgång för området och är viktiga att säkerställa även om utformning och genomförande behöver studeras vidare.

Mot bakgrund av Stockholm stads mål om att 140 000 nya bostäder ska byggas fram till 2030, ser stadsbyggnadskontoret att det är motiverat att gå vidare med planeringen av Alviks strand.

Förtätningen av Alviks strand är en viktig del av stadens långsiktiga stadsutvecklingsmål. Alviks strand har ett strategiskt läge med närhet till tvärbana, tunnelbana, Nockebybanan och bussar.

Föreslagna förändringar

Med anledning av de synpunkter som framförts under samrådet kommer följande frågor att studeras vidare:

- Återbruk, återvinning
- Bebyggelsens och de allmänna platsernas utformning
- Anpassning till strandskydd
- Gatusektion vid befintlig hotellbyggnad
- Antikvariska konsekvenser
- Buller, huvudsakligen från spårväg
- Risk, urspårningsrisk och påseglingsrisk

- Dagvatten, skyfall och översvämning
- Föroreningar i mark och vatten
- Geoteknik, ras och skred
- Artskydd av främst fåglar och fladdermöss
- Naturvärden vattenmiljöer
- Utformning av utfyllnad och ö i strandparken
- Byggnation nära tvärbanan
- Utbyggnadsordning och byggtrafik
- Ansökan miljödom vattenverksamhet

Kontoret föreslår att förslaget ändras och får ett större fokus på återbruk och återvinning av byggnadsmaterial, kvarter D ritas om för att anpassas till strandskyddet, gränsen för upphävande av strandskydd justeras, en sänkning av de högsta takvåningsdelarna på kvarter T och U studeras och de överkragande byggnadsdelarna över gångbana i kvarter Q och R minskas. Byggnadernas gestaltning utvecklas och ett arkitekturprogram tas fram, skolan har fått en annan gestaltning och inbyggd teknik på tak, den låga byggnaden vid Bergsplatsen utgår, det allmänna gångstråket vid Laboratoriet breddas, storlek på pumpstationen justeras, höjdsättning av allmän plats justeras och kompletteras samt byggnadernas anslutning mot Alviksberget ändras.

Skyddsbestämmelse (q7) kompletteras för Båghuset och varsamhetsbestämmelse läggs till för Vita villan. Planbestämmelse om lägsta golvnivå kompletteras med vattentäta grundkonstruktioner, en planbestämmelse införs som reglerar att markföroreningar ska vara åtgärdade innan startbesked, planbestämmelse om elektromagnetisk strålning omformuleras samt planbestämmelse (n3) ändras. Del av spårområde regleras som T, gränsdragning mellan TORG och PARK justeras vid hållplatsen, T1 justeras i höjd- och sidled, sektionerna för 3D-fastighetsbildning i plankartan justeras och E-område nära spårväg förses med prickmark mot PARK.

Planbeskrivningen kompletteras med tydligare förslag på dagvattenanläggningar samt tekniska åtgärder och planlösningar för bostadskvarter mot tvärbanan. Stycket om fastighetsrättsliga frågor justeras, felaktigheter korrigeras samt redaktionella ändringar görs i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att ovanstående revideringar innebär en lämplig avvägning mellan olika intressen.

Inkomna synpunkter

Nedan redovisas en sammanfattning av inkomna synpunkter. För yttrandena i sin helhet hänvisas till planakten för projektet, dnr 2019-07846. Planakten för ärendet finns tillgänglig i Tekniska Nämndhuset på Fleminggatan 4.

Statliga och regionala myndigheter och förbund

Länsstyrelsen

Länsstyrelsen bedömer att förslaget behöver bearbetas vad gäller miljökvalitetsnormer, strandskydd samt hälsa och säkerhet.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

I planbeskrivningen och dagvattenutredningen står olika uppgifter om hur stort planområdet respektive hur stort fördröjningsbehovet är. Kommunen behöver förtydliga områdets storlek samt vilket fördröjningsbehov som gäller. Kommunen behöver klargöra planens påverkan på hydromorfologiska kvalitetsfaktorer samt föreslå skyddsåtgärder för att säkerställa möjligheten att följa MKN. Föreslagna dagvattenanläggningar bör finnas markerade på plankartan med avsatt yta eller med planbestämmelser.

Strandskydd

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att strandskyddet kan upphävas inom de områden som redan är ianspråktagna. Det gäller även området mellan Vita villan, Laboratoriet och Hus K. Betydande delar av förslaget kvarter D är idag inte anspråktaget utan utgörs av orörd strandnära natur inom Alvik 1:1. Länsstyrelsen anser att det saknas skäl att upphäva strandskyddet inom dessa delar av kvarteret.

Länsstyrelsen anser att kommunen inte visat att behovet av bryggor (W1) inte kan tillgodoses utanför strandskyddat område. Bryggor kan i vissa fall utgöra områden som behövs tas i anspråk för ett angeläget allmänt intresse. Detta behöver motiveras och bryggornas funktion tydligare beskrivas.

Länsstyrelsen anser generellt att strandskydd bör ligga kvar inom områden som planläggs för allmän plats. Upphävande av strandskydd kan motiveras gällande den befintliga strandpromenaden. Det gäller även det mindre området för teknisk anläggning. Men det gäller inte för den skogsbeklädda höjden i planområdets södra del som markerats med illustrationstext lek.

Då förbud i strandskyddsbestämmelserna inte gäller verksamheter som tillståndsprövas enligt miljöbalken, finns inte skäl att upphäva

strandskyddet i detaljplanen för markutfyllnaden i söder, den konstgjorda ön eller de två broarna (W2). I tillståndsprövningen enligt 11 kap. miljöbalken för dessa, kommer även frågan om tillåtlighet med hänsyn till strandskyddet att hanteras.

Buller

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver förtydliga om tekniska åtgärder i form av delvis inglasade balkonger krävs och i vilken omfattning. De anser att tekniska lösningar ska användas restriktivt. Kommunen behöver säkerställa att lägenhetsutformning följer trafikbullerförordningen genom att specifikt reglera detta i plankartan samt i planbeskrivningen redovisa att planlösningar är möjliga som följer trafikbullerförordningen.

Förorenade områden

De miljötekniska utredningar som har gjorts är av översiktlig karaktär. Val av åtgärd återstår. Det saknas även undersökningar för delar av planområdet. Länsstyrelsen anser att kommunen inte visat att marken är lämplig för planerad markanvändning. Kommunen behöver ange vilket åtgärdsområde som gäller för planområdet.

Översvämningsrisk

Det behöver förtydligas att man utgår från ett 100-årsregn med klimatfaktor som planeringsförutsättning. Om åtgärder som att entréer och färdigt golv ska anläggas högre än omgivande mark samt gator och vistelseytor lutas bort från byggnader och entréer, krävs för att hantera översvämningsrisken behöver de säkerställas i plankartan. Kommunen behöver visa hur översvämningsrisk ska hanteras för utrymmen under marknivån. Kommunen behöver säkerställa att byggnaderna intill rinnstråket norr om planområdet inte påverkas negativt vid ett skyfall.

En teknisk anläggning tillåts inom de lägre delarna närmast vattnet. Kommunen behöver säkerställa att tekniska anläggningar av vikt inte riskerar att översvämmas. Även grundkonstruktioner behöver placeras i förhållande till Mälaren så att de inte riskerar att hamna under den rekommenderade nivån.

Ras och skred

Länsstyrelsen anser att det saknas en bedömning av hur stabiliteten ser ut för befintliga som planerade förhållanden. Kommunen behöver redogöra för hur ett förändrat klimat kan påverka stabiliteten samt hur riskerna för erosion ser ut vid strandkanten. Länsstyrelsen rekommenderar en totalsäkerhetsanalys till minst detaljerad nivå i fortsatta beräkningar. Den genomförda partialkoefficientanalys som genomförts kan innebära vissa brister.

Eventuella områden där stabilitetshöjande åtgärder krävs ska redovisas på plankartan.

Länsstyrelsen anser att det inte framgår i vilken omfattning utfyllnader kommer att göras. Planerade utfyllnader behöver redovisas och stabiliteten beräknas utifrån planerade markhöjder, utfyllningar, terrasseringar, laster från bebyggelse, trafik och underhållsfordon.

Kommunen behöver förtydliga statusen för befintliga bergskärningar och de geotekniska förutsättningarna för planerade, för att säkerställa att ingen risk för blocknedfall eller ras föreligger.

Påseglingsrisk

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av eventuella påseglingsrisker och eventuella åtgärder för att förhindra påsegling för de vattennära ytor där stadigvarande vistelse uppmuntras.

Klimat och energi

Länsstyrelsen konstaterar att ett stort antal byggnader rivs för att ge plats för nya. Genom en livscykelanalys som omfattar både rivningarna och uppförandet av de nya byggnaderna kan planens klimatkostnad beräknas och ställas mot stadens uppsatta mål.

Social hållbarhet

Länsstyrelsen anser att kommunen bör redogöra för hur planförslaget förhåller sig till kommunens riktlinjer för bostadsförsörjning. Skolgården och förskolegårdarna är i planförslaget små i förhållande till Boverkets och Moviums riktlinjer (2015). Tillsammans med relativt små bostadsgårdar ger förslaget litet utrymme för barns utevistelse. Kommunen bör se över om skolgårdarna kan utökas.

Naturmiljö

Länsstyrelsen saknar en bedömning om området för skolgård är lämpligt med hänsyn till hur naturvärdena kan påverkas av ökat markslitage. Uppgifter om anpassningar och förstärkningsåtgärder för att minimera slitage och kompensera för försvagningar av barrskogs- och ädellövssamband saknas.

Av handlingen *Naturvärdesinventering av vattenmiljöer (2022-02-25)* framgår att inventeringen skett under september-oktober, en tid som inte är lämpligast, för snart fem år sedan samt att det föreligger osäkerheter och att bedömning är preliminär. Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa aktuella och relevanta underlag för vilka naturvärden och arter som förekommer i vattenområdet.

Så många gamla grova lövträd, tallar och träd med håligheter som möjligt bör sparas och skyddas. Under genomförandetiden bör träd som avses att sparas, skyddas enligt *Standard för skyddande av träd vid byggnation* (Östberg & Stål).

Kulturmiljö

Kommunen bör överväga skyddsbestämmelser avseende klockan på Fabrikens tak och karaktärsdragen på Båghusets fasad. En utformningsbestämmelse för Vita villans fönsterbågar skulle kunna övervägas för att påskynda ett byte till spröjsade fönster av ursprunglig modell.

Elektromagnetisk strålning

Kommunen behöver förtydliga vilka riktvärden som bestämmelsen om elektromagnetisk strålning syftar på.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen påpekar att den föreslagna utfyllnaden, broarna och den konstgjorda ön är avhängiga tillstånd för vattenverksamhet som kommer prövas i separat ordning och rekommenderar att man söker tillstånd eller anmäler i god tid.

Artskyddsförordningen

Kommunen har inte visat att detaljplanen är förenlig med artskyddsförordningen. En bedömning av planens förenlighet med artskyddet har delvis gjorts i naturvärdesanalys av programområdet Alvik östra. Länsstyrelsen vill understryka vikten av att tillkommande ljusemission och störning vid planerad skolgård tas med i artskyddsutredningen.

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen konstaterar att förslaget bostadshus och en elnätsstation ligger mycket nära tvärbaneanläggningen, vilket medför svårigheter som behöver redas ut och tydliggöras för att detaljplanen ska kunna accepteras. Det är viktigt med fortsatt dialog. Att placera en byggnad närmare än 10 meter från anläggningen är inte lämpligt. Gångavstånden till befintlig kollektivtrafik är tillräcklig men topografin gör att de kan upplevas längre varför det hade varit bra med möjlighet till busstrafik.

Trafikförvaltningen bedömer att kvarter E inte kan uppföras så nära spåranläggningen med bibehållen säkerhet för trafik och resenärer på plattformen. E-området för skolans elförsörjning kan komma att göra intrång på tvärbanans spårvägsanläggning. Teknisk utredning krävs. Staden behöver visa att det är möjligt att uppföra den under

pågående trafik. Det är föredömligt av staden att planera för bättre tillgänglighet mellan Stationstorget och hållplatsens östra plattform. Ett genomförandeavtal kommer sannolikt behöva tecknas mellan AB SL/Trafikförvaltningen och Staden.

Trafikförvaltningen vill lyfta att det eventuellt kan finnas behov av en planskild korsning vid tvärbanans hållplats Alviks strand, för god tillgänglighet och trafiksäkerhet med anledning av ökade flöden.

Trafikförvaltningen vill lyfta frågan om hur cykelbanan vid hållplatsen påverkar tillgängligheten och säkerheten för gångtrafikanter till och från hållplatsen.

Trafikbullerutredningen bör kompletteras med hur akustiska tillägg för Alviksbron hanterats. Spårskrik kan förekomma. Bestämmelse om stomljud välkomnas. Planbeskrivningen kan även kompletteras med text om buller vid underhåll av spåren samt buller från hållplatsen, exempelvis högtalarutrop, grus-, snöröjning och klottersanering.

Planförslaget överensstämmer inte med hur tvärbanan är byggd. Område reglerat som PARK intill hållplatsen omfattar spår och plattform och måste justeras så det ligger utanför tvärbanans anläggning eller få ändrad reglering till T. Parkområdet norr om tunnelmynningen, T1 bör ändras till prickmark och utökas i sidled för att inkludera tunnelns konstruktion.

Innan byggnationer påbörjas ska ”Blankett för anmälan av aktiviteter som påverkar kollektivtrafiken” skickas till trafikförvaltningen samt samordning med trafikförvaltningens produktionsamordnare skett och överenskommelser träffats. Alla kostnader som uppstår för trafikförvaltningen ska bäras av exploitören.

Storstockholms brandförsvar (SSBF)

SSBF anser att det bör redovisas att risken för transport av farligt gods har beaktats. Avståndet mellan närmsta byggnad inom planområdet och Drottningholmsvägen är 150 meter.

SSBF anser att underlaget avseende urspårningsrisk inte är tillräckligt. Den i riskbedömningen låga urspårningsrisken på grund av begränsad hastighet, inkluderar inte servicetåg som inte nödvändigtvis stannar vid perrong. Vidare bör höjdskillnaden mellan spår och planerad bebyggelse beaktas. Konsekvenserna av en urspårning och kollision med planerad bebyggelse har inte beskrivits. Riskbedömningen bör kvantifiera kraften med vilken ett urspårat tåg kan träffa byggnad samt konsekvenser på personer och

byggnad. En tydligare redovisning av acceptanskriterier samt verifiering att befintliga åtgärder är tillräckliga, genom till exempel kvantifiering av riskerna, behöver göras. SSBF menar att en skola utgör särskilt skyddsvärd bebyggelse ur ett riskperspektiv och behöver beaktas i riskbedömningen.

SSBF rekommenderar att risken för påsegling utreds för att kunna säkerställa om några åtgärder behövs eller inte. SSBF anser att suicidrisk bör lyftas då bebyggelse planeras nära spårområde. Åtgärder för att förhindra suicid, kan exempelvis vara stängsel, hinder för hoppning eller liknande.

Framkomlighet till byggnader för räddningsfordon måste beaktas. Avståndet mellan körbar väg och byggnadens angreppspunkt för räddningsinsats bör inte överstiga 50 meter. SSBF önskar att skolgården planeras så att åtkomlighet för höjdfordon mot byggnadens fasader skapas. Utrymning av byggnader kommer behöva ske via Tr2-trapphus, där det är omöjligt att passera eller ställa upp höjdfordon. SSBF ser det som fördel om tvärbanan förses med fasta punkter för arbetsplatsjordning, för att minska tid för livräddande insats vid olycka nära tvärbanan. SSBF anser att behovet av nya brandposter i området behöver ses över.

Trafikverket

Trafikverket har ingen erinran.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket anser att det är viktigt att angöringsplatser/knutpunkter för sjöburen kollektivtrafik beaktas. De anser att möjligheten för kollektivtrafik på vatten med koppling till annan kollektivtrafik inte får glömmas bort eller försvåras. Vidare menar man att det inte framgår vad som händer med befintlig kaj som idag trafikeras av Vasakronans passagerartrafik. Det är viktigt att inte planera bort kajlägen för att möjliggöra transporter på vatten.

Nya bostäder mot farleden måste utformas och anpassas så att de inte kommer att störas av fartygstrafiken. Bryggor bör utformas och konstrueras med hänsyn till sjötrafiken i området. Belysning bör utformas så att den inte bländar sjötrafiken eller påverkar navigation. Sjöfartsverket vill hållas informerad i framtida planarbeten som kan påverka farled och övriga vattenområden.

Luffartsverket (LFV)

LFV har inget att erinra mot detaljplanen. Det åligger byggaktören att beställa och bekosta en flyghinderanalys av LFV för den höga byggnad som ska uppföras på fastigheten. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet gällande störningar på CNS-utrustning. Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning. Flygvägar till och från flygplats samt CNS-utrustning ägd av flygplats har inte analyserats.

Swedavia AB

Swedavia påpekar att planområdet ligger inom influensområdet för flyghinder gällande Bromma flygplats. En mindre del av det norra planområdet ligger inom område där vilseledande belysning för flyget inte för förekomma. Planens högsta tillåtna totalhöjd på +59,5 meter för kvarter E kommer inte att påverka flygplatsens in- och utflygningssprocedurer. Höjdrestriktioner behöver även beaktas under byggnation, där kranar kan genomtränga hinderytorna. Uppförande av eventuella solceller på byggnaderna kräver en egen påverkansanalys och godkännande från Swedavia Radioråd.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB avstår från att yttra sig i ärendet. Ett antal skyddsrum finns inom planområdet. MSB beslutar om ett skyddsrum kan avvecklas vilket hanteras i en separat tillståndsprocess. Det är fastighetsägaren som ska ansöka om avveckling av skyddsrum. Särskilda skäl krävs.

Kommunala nämnder, bolag och förvaltningar

Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten anser att sektionerna i plankartan kan behöva utvecklas så att hela utbredningen av P2 framgår. C1 under GATA bör redovisas med annat index, C2. Byggrätt mot park finns vid E vid spårvagnshållplatsen och vid ”orangeriet”, det bör finnas marginal för underhållsarbeten inom egen fastighet.

Vidare ställs frågan om befintlig plan P1 8200A berörs samt om det inte ska vara Dp 2007-36219 istället för Dp 2007-36619. De frågor om information om pågående lantmäteriförrättning för Racketen 9 utanför planområdet, behövs. De påpekar att det under Racketen 10 ska vara områden för parkering och bostadsändamål under allmän plats (gata och gång). Det bör framgå att garagen (P1, P2) kan utgöra separata 3D-fastigheter även om syftet är att de ska inrättas som gemensamhetsanläggningar. Frågan prövas i lantmäteriförrättning. Vid nyttjande av garage i kvarter Q behöver kvarter T och U ingå i gemensamhetsanläggning alternativt lösa

parkering med avtal. Garage i kvarter T har inte planstöd att bilda 3D-fastighet. Avtal om omprövning av befintliga gemensamhetsanläggningar samt nybildning av gemensamhetsanläggningar bör upprättas innan planen antas. Detsamma gäller ändring av servitut.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd välkomnar byggnation i området samt att man för nybyggnation använder sig av redan bebyggda ytor istället för orörda grönområden. Rivningarna av befintliga byggnader är allt för omfattande och bör ses över för möjlighet till större återanvändning. Se över om fler byggnader kan renoveras till bostäder eller fortsatt kontor istället för att riva och bygga nytt. Att riva ställer krav på att säkerställa att en ombyggnad av befintliga fastigheter innebär en större påverkan ur miljö- och klimatsynpunkt. Livscykelanalys eller utredning av klimateffekten av andra alternativ har inte gjorts. Avfall från byggplats och hus som rivs bör bättre tas omhand. Mer byggmaterial behöver kunna återanvändas.

Skolans placering på stadens mark och i en grön friyta är inte bra, det gröna sambandet får inte kapas.

Utfyllnad i vattnet och strandområdet bör undvikas och de biologiska konsekvenserna utredas tydligare.

Staden behöver utöver bostäder även planeras för förskolor, idrottsytor, grönområden och rum för kultur och möten. Genom att bygga högre kan marken till viss del användas mer effektivt.

Trafiklösningen bör ses över och en noggrannare analys över hur området kan få ett så effektivt trafikflöde som möjligt bör göras.

Användningen av takytorna bör öka för solenergi och omhändertagande av dagvatten.

Det behöver tydliggöras vem som förväntas ta ansvar för planerade bryggor, kajer, scen/dansbana samt dagvattenansvar under planerade perennytor – stadsdelsförvaltningen eller trafikkontoret. Träkonstruktioner är underhållskrävande. För att minska kostnaderna bör mindre underhållskrävande material väljas.

Stadsdelsförvaltningen anser inte att det finns starka skäl för ytterligare en trappa till skogen/naturmarken, då det ökar risken att bli ett tillhåll. Naturmarken bör på grund av fladdermöss lämnas utan belysning alternativt vara släkt efter visst klockslag.

Förvaltningen ser positivt på 18 förskoleavdelningar fördelade på 3 förskolor med 6 avdelningar vardera och menar att behovet kommer att täckas. Förskolegårdarna är planerade för drygt 15 kvm per barn. Stadsdelen påpekar att man inte har några egna beslutade gränser vad gäller friytan.

Stadsdelen föreslår att ytterligare framtida åtgärder förbereds om buller på förskolegårdarna överstiger gränsvärden.

Alvik är ett stadsdelsområde med behov av seniorbostäder. I förslaget saknas både seniorbostäder, ett tydligare äldreperspektiv samt en beskrivning av hur tillgängligheten ska lösas för personer med rörelsesvårigheter.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kvarter D bör utformas med genomgående planlösningar för att möjliggöra bullerskyddad sida. Dagvattenåtgärder i enlighet med stadens åtgärdsnivå för vatten bör preciseras. Den södra utfyllnaden bör utformas så att nya grundområden tillskapas för att ersätta livsmiljöer som går förlorade, så att planen inte försvårar möjligheten att följa miljö kvalitetsnormerna för vatten. Eventuell påverkan på skyddad art samt intrång i värdefull natur bör minimeras och kompenseras för genom ekologiska skydds- och kompensationsåtgärder.

Avgränsningen av miljöaspekterna i den MKB som tagits fram är väl avvägd. Det behöver förtydligas hur och när uppföljning av miljöaspekterna planeras genomföras och ansvar för detta.

Miljöförvaltningen anser att samtliga lägenheter i kvarter D bör utformas så att de får tillgång till bullerskyddad sida. Det är ingen bra lösning att placera små lägenheter (< 35 kvm) mot bullerutsatta fasader även om bullerförordningen medger det. De rekommenderar att en planbestämmelse tillförs som reglerar bullernivå inomhus motsvarande ljudklass B för lägenheterna mot tvärbanan. De anser att planbestämmelse (m1) bör ändras till att bullerskydd ska uppföras för att skapa bullerskyddad uteplats. De är positiva till att en stomljudsutredning ska genomföras och vill upplysa att om en marginal ska tillämpas bör en lägre stomljuds nivå efterstävas än 32 dBA.

De instämmer i att behovet av en skola väger tungt och är positiv till en kvalitativ skolgård, men exploateringen innebär en negativ påverkan på stadens gröna infrastruktur. De föreslår att det undersöks hur det ekologiska spridningssambandet längs med strandzonen kan stärkas som kompensation för den försämrade

spridningen över Alviksberget. Grönkompensation behöver stärka ekologiska funktioner, träd som fälltas bör tas tillvara och placeras ut som död ved, kanske som lekmaterial på skol- och förskolegårdarna.

De anser att det föreslagna långsgående trädäcket vid den södra utfyllnaden tillför rekreativa värden, men bör flyttas längre upp på land så att kontakten mellan strandzon och vatten upprätthålls och nya grunda områden inte beskuggas. Den södra utfyllnaden behöver utformas så att nya grundområden tillskapas. Höjdkurvor under vattenytan och bottenmaterial som sand eller liknande finmaterial behöver förtydligas.

De anser inte att området för den södra utfyllnaden kan anses vara ianspråktagen på ett sätt som saknar betydelse för strandskyddets syften. Förvaltningen anser att strandskyddet bör ligga kvar inom allmän platsmark och föreslår att staden istället ansöker om strandskyddsdispens för åtgärder som inte är förenliga med strandskyddets syften.

De anser att förutsättningarna för att klara stadens åtgärdsnivå för dagvatten är goda. Dagvattenutredningen bör tydligare samordnas med den miljötekniska markundersökningen avseende markföroreningar och saneringsåtgärder med hänsyn till MKN vatten. Dagvattenutredningen bör kompletteras med förslag på dagvattenanläggningar inom samtliga kvarter. I kvarter där det inte är möjligt att fördröja dagvatten från hälften av takytorna bör det i första hand kompenseras genom större fördröjning på gården. I andra hand bör fördröjning på allmän plats diskuteras och i sista hand kan avsteg vara aktuellt. Dagvattenutredningen bör kompletteras med tydligare förslag på var anläggningar inom allmän platsmark ska placeras för att åtgärdsnivån ska uppfyllas. Förvaltningen bedömer att dagvattenåtgärderna inom skolan är tillräckliga, men det behöver förtydligas med rinnpipor i principskissen vilka delar som fördröjs och renas i respektive åtgärd.

De anser att det för kvarter T, behöver förtydligas om det föreligger översvämningsrisk vid skyfall samt hur eventuell risk ska minimeras. Gård och vägar behöver höjdsättas så att vatten kan avrinna ut från gården. För skolgård och angränsande förskolegård kan höjdsättning behöva regleras i plankarta.

De anser att kompletterande undersökningar och fördjupad riskbedömning bör genomföras för markföroreningar. Platsspecifika riktvärden bör formuleras med hänsyn till MKN vatten. En

planbestämmelse bör införas som reglerar att markföreningar ska vara åtgärdade så att marken blir lämplig för avsett ändamål innan startbesked ges.

Trafikkontoret

Trafikkontoret ser positivt på den planerade bebyggelsen, som kan höja tryggheten i området. Förslaget behöver inkludera en riskbedömning i trafikanalysen med eventuella konsekvenser av att endast ha en in/utfart från området, som korsar spår och är signalreglerad. Det bör finnas en alternativ väg för att minska sårbarheten.

I trafikutredningen föreslås korttidsangöring längs sträckor på båda sidor huvudgatan. Om de båda används för angöring/sophantering kommer gatan i praktiken att stoppas för motorfordon och blåljusfordon inte kunna komma fram.

Det behöver redovisas varför viss sophantering kommer ske från gatemark och inte från kvartersmark samt var angöringsplatserna ska anordnas. Det behöver redovisas hur garagen löser parkeringsbehovet över dygnets alla timmar, om det kommer att vara öppet för allmänheten eller endast för boende och besökare. Hur ägandeskapet kommer att se ut för de större garagen behöver utvecklas.

Gatuutformningen av torgen och lågfartsgatan behöver redovisas, som beläggingsmaterial och kantstenshöjd. Gång- och cykelpassagen över spåret behöver ses över inom projektet. Huvudgatans sektion behöver bearbetas mer i detalj. Trafikkontoret ser gärna att man arbetar med andra sätt än pollare som skiljer körbana från plateringszon längs strandgatan, exempelvis en låg mur.

Det är positivt att gatusektionen vid det befintliga hotellet studeras vidare i fortsatt arbete. Utöver gång- och cykelbana kräver stolpar och belysning plats. Korsningen mot Gustavslundsvägen bör hanteras inom projektet.

Det saknas en barnkonsekvensanalys som innehåller risker och utmaningar kopplat till trafiklösning och skolverksamheternas koppling över tvärbanan. Det är en positiv ambition att placera korttidsangöring under mark vid stationsgatan, men det bedöms inte komma efterlevas i praktiken. Det behöver skapas möjlighet till korttidsangöring på ett antal valda platser. Trafikkontoret anser att föreslagna åtgärder vid Runda vägen ingår i detaljplaneprojektet.

Det behöver redovisas vilka egenskaper som gör gångbanor samt entréer tillgängliga. Bredd på gångbanor behöver redovisa mått. Belysning och grönska behöver samspela för att skapa en trygg miljö för gående i trapploppen. Cykelkoppling norrut mot Drottningholmsvägen och Traneberg som behandlas i intilliggande detaljplaneprojekt bör förtydligas i karta. Utanför planområdet vid stationen föreslås 30 cykelparkeringsplatser som behöver kompletteras med syfte och ägandeskap. Det behöver redovisas vem som ansvarar för drift- och underhåll av x-område under byggnad längs gångbana.

Fastighetskontoret

Fastighetskontoret önskar möjlighet att uppföra mindre komplementbyggnader på förskolegårdarna och att en del av gårdsytan planläggs med kryssmark istället för prickmark.

Stadsmuseet

Stadsmuseet anser att det är positivt att det sparas representanter från samtliga av platsens utbyggnadsfaser, från industrihistoria till kontorsbebyggelse. Däremot förespråkar de ett större bevarande av den grönklassade kontorsbebyggelsen. Det är positivt att kulturhistoriskt värdefull bebyggelse såsom Vita villan, chaufförsbostaden, laboratoriebyggnaden och den äldre fabriksbyggnaden bevaras och förses med skyddsbestämmelser.

Kontorsbebyggelsen inom Alvik 1:18 är ritade av CAN på 1980-talet och har bedömts som särskilt värdefull. Stadsmuseet anser att en så omfattande rivning (4 av 5 kontorshus + galleria) strider mot PBL 2 kap 6 §.

Inom Racketen 10 föreslås sju kontorshus från 1970- och 80-talen rivas och två sparas. De anser att det är positivt att bevara representanter från 1970-talet, men beklagar att en så stor del av bebyggelsen rivs och inte kan konverteras eller på annat sätt tas om hand.

Nybyggnationens höjder bör sänkas så att skogssilhuetten mot Alviksberget inte skymms. Ett av platsens starkaste karaktärsdrag är det skogbeklädda berget som utgör en fond bakom bebyggelsen. Det är positivt att det går skymta skogen mellan kvarteren för upplevelsen av topografin och kopplingen till berget.

De förespråkar även ett större bevarande av strandparkens utmärkande karaktärsdrag som går i den typiska Stockholmsstilen.

Idrottsförvaltningen

Idrottsförvaltningen har inget att erinra mot förslaget. Det är positivt att gående och cyklister prioriteras samt att den underjordiska kvartersmarken möjligen skulle kunna inrymma idrott.

Utbildningsförvaltningen

Utbildningsförvaltningen anser att de dramatiska höjdskillnaderna och den relativt lilla friytan på 11 kvm/elev begränsar skolgårdens möjliga utformning och kvalitet. Det är svårt att anlägga ytkrävande zoner för idrott. Förslaget ger inte tillräckliga förutsättningar att leva upp till kraven. En överdäckning av tvärbanan skulle ge bättre förutsättningar för en kvalitativ skolgård, men projektet har inga förutsättningar att bära de ekonomiska konsekvenserna av en överdäckning. Projektet har stora ekonomiska utmaningar.

Vidare anser de att bestämmelserna om att fasaden mot torget ska vara inglasad samt att huvudentré ska placeras mot torget, tas bort. En inglasad fasad kan bli kostnadsdrivande och huvudentré kan inte bestämmas i detta skede. Särskilda åtgärder krävs för att leva upp till säkerhetskrav intill järnväg mellan torg och skolans varuintag.

Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB)

SISAB anser att en stor andel uppglasad fasad försvårar möjligheterna till en energieffektiv byggnad med gott inomhusklimat. Omfattningen av uppglasning kan inte fastställas i detta skede. SISAB anser att det i gestaltungsprogrammet bör förtydligas vilka gestaltungsprinciper som gäller för samtliga byggnader och vilka som gäller enbart för bostäderna, alternativt tydliggöra att de inte gäller för skolbyggnaden. När fritan för skolan är så liten som ca 11 kvm/elev kan viktiga funktioner inte anläggas. Slitaget på naturmarken kommer att bli så hårt att god lekfunktion begränsas. Utbildningsförvaltningen har krav på minst 15 kvm/elev. Verksamheten kan tvingas begränsa barns möjligheter att nyttja allmän plats av säkerhetsskäl då torget ligger i direkt anslutning till tvärbanan och ett cykelstråk passerar nära skolans entré. Skolbarnens miljö har fått för låg prioritet. Cykeltrafiken måste underordnas barnens behov vid skolentrén. Hinder som minskar risk för utspringning mot tvärbanan bör placeras mellan entré och spår. Marken framför skolan bör tydligt gestaltas som entréplats. Planbestämmelse om att marken ska ha anslutning i nivå med intilliggande förskolegård/skolgård innebär ett ömsesidigt krav på anpassning och rättsosäkerhet vid tillämpning. Den som söker bygglov först kommer avgöra nivåerna. Byggrättens utbredning i plan bör utökas för större flexibilitet.

Rådet till skydd för Stockholms skönhet (Skönhetsrådet)

Skönhetsrådet anser att förslaget innehåller förbättringar från programförslaget 2019, genom att fler byggnader bevaras, att gatukopplingen till Traneberg utgått samt att tillgängligheten lösts på ett bra sätt genom hur gator, bebyggelse och torgytor hanterar den branta terrängen och nivåskillnaderna. Men eftersom utfyllnader i vattnet och en rivning av en stor del av 1980-talets kontorspark kvarstår, är rådet negativt till förslaget.

Det saknas en analys av de stora kvantiteter betong som kasseras och vilka konsekvenser detta får för klimatet. Rådet önskar se en livscykelanalys och att återbrukskrav tas fram. En flygbild som tydligt visar vilka hus som avses rivas bör tas fram.

Rådet anser att parktillgång bör skapas inom fastigheterna i området. Förslaget tar vattnet i anspråk för att skapa parkmark på en konstgjord ö. Strandlinjerna är ett uttryck för Stockholms särart och utgör lekområde för fisk och är därför viktiga att bevara.

Rådet förstår beslutet att lägga skolan på kommunal mark men området har höga naturvärden och innebär högt slitage.

Rådet önskar att bebyggelsen generellt sänks en eller två våningar för att inte bli för dominant i förhållande till trädsiluetten. Husen kommer att framstå som en alltför mäktig front.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) – Vatten

SVOA anser att det finns otydligheter i planbeskrivningen gällande nuvarande gemensamhetsanläggning för VA som behöver förtydligas. Beroende på bebyggelsens höjdsättning kan en ny tryckstegringsstation behövas inom området för de högsta våningarna. VA-försörjningen är idag privat genom en gemensamhetsanläggning. Om den upplöses och ansvaret överlämnas behöver SVOA fatta ett eget beslut om det. Kapaciteten bedömd som god i spillvattennätet, men nedströms råder kapacitetsbrist i det kombinerade nätet. Avledning av spillvatten med självfall tillåts inte för våningsplan under mark, utan det kommer att behöva pumpas till högre anslutningsnivå. Det bekostas inte av SVOA.

Dagvattenutredningen bör säkerställa att ytor reserveras för reningsanläggningarna och redovisas i detaljplanen. Ytbehovet bör redovisas så att de kan avsättas i planen. Det är viktigt att följa riktlinjer för kvartersmark angående dagvattenhanteringen. När fördröjning och rening av takvattnet inte kan ledas in mot gård eller fördröjas i förgårdsmark, används kompensationsalternativet.

E-området för VA-pumpstationen behöver förses med parkeringsytor för servicebilar. SVOA påpekar att befintlig pumpstation inte är särskilt dagvattenpåverkad och att ledningarna i Gustavslundsvägen inte är kombinerade. Den södra delen saknar allmänna dagvattenledningar. Kapacitetsbrist i området är knappast troligt då planen ligger intill recipienten.

Stockholm Vatten och Avfall (SVOA) – Avfall

SVOA prioriterar vid nybyggnation maskinellt system med stationär sopsug, bottentömmande behållare (underjordsbehållare) eller mobil sopsug framför manuell insamling med kärllhämtning. SVOA uppmanar att en utredning gällande maskinell hantering görs i första hand. SVOA rekommenderar utsortering av förpackningar och tidningar i alla soprum. Skärpt lagstiftning är att vänta. Dragväg till hämtställe ska vara kort, plan, hårdgjord och jämn samt hållas fri från hinder. Trappsteg, trösklar, tunga dörrar och tränga passager får inte finnas. Fastighetsägaren ska möjliggöra omhändertagande av hushållens grovavfall. Verksamheter som riskerar släppa ut mer fett än normalt hushållsavloppsvatten måste ha godkänd fettavskiljare installerad. Angöringsplatser bör anordnas i anslutning till alla soprum. För hämtning i garage ska krav på fri höjd för hämtfordon uppfyllas. Backning och vändning av hämtfordon bör undvikas. Stadens riktlinjer *Projektera och bygg för god avfallshantering* ska följas.

Stockholm Parkering

Stockholm Parkering har inga synpunkter så vida förslaget inte påverkar transport och framkomlighet till bolagets garage vid Gustavslundsvägen 30.

Stockholm Exergi

Stockholm Exergi är involverad och deltar i ledningssamordningen. Ingen erinran angående undermarksanläggningar.

Övriga remissinstanser

Ellevio AB

Ellevio rekommenderar att planbestämmelse E specificeras som ”Teknisk anläggning, nätstation” för att veta vilka områden som avser nätstation. Ellevio förespråkar i första hand fristående nätstationer och förutsätter att nya lokalnätsledningar för eldistribution läggs i allmän plats. Nätstationer bör lägst placeras på nivå +2,7. De i planen anvisade områdena för teknisk anläggning är

inte optimala för nätstationsfunktionen. Ellevio önskar bli kallade till fortsatt ledningssamordning.

Skanova (Telia Company) AB

Skanova önskar så långt möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader i samband med flyttning. Tvingas vi flytta eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter vi att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

PostNord

PostNord påpekar att de ska godkänna placering och standarden på postmottagningsfunktionen i samband med nybyggnation. I flerbostadshus ska post tas emot i en fastighetsbox på entréplan.

Samfundet S:t Erik

Samfundet S:t Erik vidhåller sin uppfattning att de omfattande rivningarna av befintliga kontor inte kan accepteras, varken av miljömässiga eller kulturhistoriska skäl och att utfyllnader i vattnet inte är acceptabla. De noterar att förslaget till bebyggelse är så omfattande att skolan lokaliserats på stadens mark, som har stora naturvärden och att utfyllander längs stranden föreslås för att tillgodose behovet av friyta. De menar att miljöbedömningen gjorts från en alltför begränsad utgångspunkt. Alternativa möjligheter att återanvända, bygga om eller komplettera den befintliga bebyggelsen har inte redovisats samt en livscykelanalys behöver göras. Förslaget är inte klimatsmart och inte förenligt med internationella, nationella eller stadens egna lokala miljömål.

Förslaget att riva mer än tio stora fungerande byggnader som är endast 20-50 år gamla, för att sedan uppföra ny högexploaterad bebyggelse går emot målen om effektiv energi- och resursanvändning, ett klimat- och resurssmart Stockholm och målet att minska byggavfall. Att samrådsförslaget bortser från klimatomställningen är uppseendeväckande. Det är anmärkningsvärt att inte återanvändning, ombyggnad och komplettering av befintlig bebyggelse redovisats samt att miljökonsekvensbeskrivningen inte behandlar effekterna på miljön av föreslagna rivningar. En livscykelanalys behöver redovisas för projektets energi- och klimatpåverkan, rivning och omhändertagande av byggavfall, produktion och transporter av byggmaterial, den nya bebyggelsens driftskede, framtida renoveringar och destruktions. Detta ska jämföras med återanvändning samt eventuell ombyggnad och komplettering av

befintlig bebyggelse. De delar inte slutsatsen i MKB:n att planen inte motverkar uppfyllandet av miljö kvalitetsmålen. De anser att kontorsbebyggelsen håller sådan standard och kvalitet överlag att det är oförsvarligt att riva dem och att det är anmärkningsvärt att riva kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i så stor omfattning. Förslaget kan inte läggas till grund för fortsatt planering.

Bromma Hembygdsförening

Bromma Hembygdsförening anser att bebyggelsen som presenteras kan bli ett positivt steg i Stockholms utveckling. Det är även positivt att den ödsliga platsen vid tvärbanestationen Alviks strand blir bebyggd. Nuvarande strandpromenad har stort värde. Bevara så många av de stora träden längs Gustavslundsvägen som möjligt, spräng inte bort den vackra bergväggen norr om Vita villan samt bygg inte de nya husen söder om Fabriken högre än denna. De befintliga konstverken i området bör finnas kvar i området samt ytterligare utsmyckning tillkomma. Förslaget kommer att generera mer trafik än idag och den besvärliga trafiksituationen vid Alviksplan att förvärras. Åtgärder bör genomföras. Cykelväg bör anläggas under/invid Alviksbron upp mot Runda vägen, då man idag måste cykla runt hela området.

Stockholms Naturskyddsförening

Föreningen konstaterar att Alviksberget är ett exempel på mark med lång kontinuitet och rik biologisk mångfald. Flera av arterna pekas ut i Stockholms handlingsplan för biologisk mångfald. Planförslaget i sin nuvarande utformning går emot stadens egna mål. Det är viktigt att spridningsvägar för olika arter inte försvagas. De grönytor som finns i planförslaget inte kan kompensera för de värden som skulle gå förlorade. Föreningen anser att skogen bör bevaras intakt och att en alternativ lokalisering av skolan bör sökas om det inte går lösa på annat sätt.

De föreslår att förslaget kompletteras med fler trädplanteringar och eventuellt gröna tak och fasader.

Föreningen anser att vattenmiljön och inte minst de rödlistade arterna ska skyddas så långt som möjligt genom att minimera beskuggning från bryggorna och att man genomför de föreslagna åtgärderna för vattenmiljön enligt MKB:n. De anser också att det är viktigt att man minimerar att föroreningar når recipienten under byggprocessen.

Svenska Turistföreningen STF Stockholm Lokalavdelning
Föreningen önskar att ny bebyggelse vid strandområdet inte sträcker sig längre söderut än 30-40 meter norr om tvärbanan. Området Mälarparken och Borgberget är värdefulla grönområden med hållmarker, tallar och lövskog samt viktiga för rekreation, friluftsliv, skolor och hälsa. Förslaget får inte negativt beröra strandpromenaden och vandringsleden. Föreningen föreslår ett uppförande av en informations- och entréavla för strandpromenaden. Flera av planhandlingarnas bilder är missvisande och bör tas bort.

Bevara Bromma Grönt

Föreningen konstaterar att någon konsekvensbedömning av klimatpåverkan eller annan miljöpåverkan från rivning av de befintliga byggnaderna för att sedan bygga nytt inte gjorts. Det är ett enormt resursslöseri att riva byggnader som är cirka 35 år gamla. Den planerade rivningen går emot stadens egna miljömål. Föreningen motsätter sig därför rivning av alla kontorsbyggnader av klimat- och miljöskäl. Husen bör byggas om till bostäder och andra lämpliga lokaler.

Föreningen konstaterar att Alviksberget är ett exempel på mark med lång kontinuitet och rik biologisk mångfald med flera fridlysta och rödlistade arter. Planförslaget går emot stadens egna mål. Det är viktigt att spridningsvägar för olika arter inte försvagas. De grönytor som finns i planförslaget inte kan kompensera för de värden som skulle gå förlorade. Föreningen motsätter sig att skogen exploateras. Den planerade skolan får flyttas till lämpligare plats om det inte går lösa på annat sätt.

De föreslår att förslaget kompletteras med fler trädplanteringar och eventuellt gröna tak och fasader.

Föreningen anser att vattenmiljön och inte minst de rödlistade arterna ska skyddas så långt som möjligt genom att minimera beskuggning från bryggorna och att man genomför de föreslagna åtgärderna för vattenmiljön enligt MKB:n. De anser också att det är viktigt att man minimerar att föroreningar når recipienten under byggprocessen.

Värna miljön i Alvik/Äppelviken

Föreningen anser att det är anmärkningsvärt att förslaget inte presenteras vid ett öppet samrådsmöte, då det inte längre möter hinder på grund av pandemiskäl. Det är bra att man lyft ut markområdet mellan Runda vägen och Terrassvägen. Men förslaget

kommer att öka trycket på trädgårdsstaden med fler bilar och belastning på villaområdets begränsade trafiknät och grönytor.

Det är positivt att man bibehållit mer av den befintliga bebyggelsen än förra förslaget. Men det är fortfarande för mycket rivning av väl fungerande byggnader och inte hållbart med dagens klimatutmaning. De befintliga kontoren borde kunna användas till skola och förskola istället för att bygga den nya skolan vid spåren. Det är för många bostäder i förslaget, närområdet klarar inte att ta upp ytterligare uppskattningsvis 3000 personer. Den artificiella ön känns som ett sätt att kringgå grönytefaktorn. Dessutom minskar total grönyta efter utbyggnaden.

Frågan om den svåra trafiksituationen har ännu en gång skjutits på pga. korsningen mellan tvärbanan och Gustavslundsvägen. Swecos trafikanalys ifrågasätts. De anser att förslaget kommer att skapa ytterligare komplikationer i Alviks rondellen. Det saknas lek- och idrottsytor inritade i förslaget till skolan. En skola utan egen skolgård känns verklighetsfrämmande. Skola och idrott kommer att dra till sig smittrafik genom det gamla villaområdets smala vägnät. Det finns stor risk för friparkerare som söker sig ut i villaområdet intill. P-normen är alldeles för låg i förslaget.

Hundrastgård finns inte ombesörjt. Hur skyddsrum för samtliga boende och arbetande är ombesörjt bör redovisas. Hur byggtransporterna planeras ske bör redovisas. Höjden på skolbyggnaden bedöms orimligt hög och smälter inte in i den känsliga miljön mot Runda vägen. Komplettera med en illustration norrifrån. Illustrerade lokaler i bottenvåningarna bedöms inte fungera då Alvik redan idag har problem med vikande kundunderlag. Det är bättre att behålla all service på ett ställe, förslagsvis Alvis torg.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Brf Alviks Torn, Gustavslundsvägen

Bostadsrättsföreningen anser att de komplexa servitutsförhållandena mellan Racketen 10 och 11 måste utredas och konsekvenser synliggöras. Det är positivt att man vill satsa på Alvik då det behövs en upprustning och förnyelse, men antalet huskroppar och mängden bostäder är alldeles för stort för den begränsade ytan. Den massiva innerstadsarkitekturen ifrågasätts, liksom nödvändigheten att riva befintliga fastigheter. En mer varierad bebyggelsesiluetten efterfrågas. Det är viktigt att grönskan får utrymme mellan husen.

Den föreslagna förskolan i kontorshuset blir ett positivt tillskott, men bör få en tydlig avgränsning mot vår gård för att hindra smitvägar över gården. Lastkajen och miljörummet mellan vårt höghus och JM:s fastighet ger buller som en överbyggnad av ett tak kan avhjälpa.

Föreslagen bebyggelsen måste studeras mer utförligt avseende dagljus på gård samt i lägenheterna. Nivå på dagsljus i lägenheterna befaras inte bli acceptabelt. De ekonomiska konsekvenserna för boende blir avsevärda som behöver kompenseras. Förslaget innebär en annan insyn i lägenheterna än idag.

Gatan sänks vid vår fastighet med tre meter och flyttas närmare och innebär att tillgängligheten försvinner för rörelsehindrade, utryckningsfordon, fordon för skötsel av gård, barnvagnar och cyklar, vilket är oacceptabelt. Uteplatser i markplan och balkonger kommer närmare gatan. Angöring till vårt cykelrum försvinner. Infarten till vårt garage tas bort och 25 parkeringsplatser försvinner. Kompensationsplatserna har vi inte direktaccess till. Den nya dragningen av Gustavslundsvägen finner vi oacceptabel.

Som del i samfälligheterna för Gustavslundsvägen förutsätter föreningen att de får delta i planeringen av vägen. Förslaget tar inte hänsyn till den som de menar ökande trafiken. Trafiksituationen behöver studeras i sin helhet. De frågar hur leveranstrafik, hämtning och lämning till skola påverkar. Det är för litet fokus på tillgänglighet för äldre och rörelsehindrade.

Föreningen ifrågasätter att förslaget möter stadens miljömål och FN:s klimatmål. Sprängningarna i naturmiljö blir omfattande och rivningarna är anmärkningsvärda. Dagvattenhanteringen är inte trovärdig. Solceller och gröna tak redovisas inte. De undrar vad den nya ön innebär för vattenlivet och miljön samt varför inte nuvarande strandpromenad rustas upp istället.

En plan för genomförande och logistik för rivnings- och byggmaterial behövs. Transporterna under byggtiden bör minimeras och transporter via vattnet utredas.

KP, Gustavslundsvägen

Boende anser att förslaget innebär en alldeles för omfattande förtätning med för många människor på för liten yta. Ta tillvara på det småskaliga, trivsamma, gröna, kuperade och variationsrika Bromma istället för att utvidga innerstaden med dess trångboddhet, folkmyller, buller, oljud, trafiksituation och barnvänliga miljö. Utveckla olika boendeformer som stadsradhus, parhus, lägre

flerfamiljshus och ett mindre antal stora flerbostadshus, med mer luft och yta mellan husen.

PB, Gustavslundsvägen

Boende skulle vilja se en solstudie på hur den egna bostaden påverkas. Det är svårt att se i modellen. Boende frågar om det är möjligt att sänka tillåten byggnadshöjd på första kvarteret höger om norra entrén med minst två våningar eller till befintlig huskroppshöjd. Vidare ställs frågan om vad som hindrar att lägga igen Klara sjö eller Karlbergskanalen om det är acceptabelt med en ö utanför Alviks strand.

MB, Gustavslundsvägen

Boende anser att det är positivt med omvandling i området med fler bostäder, skolor, förskolor och arbetsplatser samt liv och rörelse under större delen av dygnet än idag. Boende undrar om det är en privat operatör som ska driva förskolan i kvarter P. Boende menar att många byggnader har generösa bestämmelser, det saknas våningsbestämmelser för flera kontor och frågar om det bör förtydligas att centrum ska ligga i nedersta våningen. Det är bra att det blir ett gångstråk mellan hotellet och kvarter U. Man skulle kunna ha ett litet torg eller platsbildning utanför kvarter Q där gatan breddas i svängen. Det är bra att många träd bevaras på nedre delen av skolgården. De önskar att en del av kvarter U sänks då det annars kommer att bli högre än befintligt kontorshus och högre än trädtopparna och påverkar ljusinsläpp i vår lägenhet samt kan göra gården mörkare. Solstudier efterfrågas. Fartdämpande åtgärder på strandpromenadens gata vore önskvärt. Att kvarter T och U ansluter mot Alviksberget med en sågad bergskant är en viktig kvalitet för att inte hela berget ska sprängas bort och boende undrar hur man säkerställer detta. Boende undrar varför det inte byggs sopsug i området samt om den ombyggda gatan kommer försvåra skyfallshanteringen inom vår fastighet Racketen 11. Det är önskvärt med en mindre jourbutik i området, helst vid torget. De är positiva till den kommande förändringen.

Brf Racketen 12, Gustavslundsvägen

Bostadsrättsföreningen konstaterar att fastigheten kommer utsättas för stor risk för skador och miljöpåverkan av de tunga transportererna med rivnings- och byggmaterial. Byggtransporterna bör så långt möjligt ordnas vattenvägen. I annat fall bör de inte ske via västra tillfarten förbi vår fastighet och fartbegränsning som minimerar vibrationer och buller bör uppföras. Avgaser, buller, damm och skakningar måste minimeras. Balkonger blir troligen obrukbara

under byggtiden. De ser även risk för buller och trafik efter färdigställande. De kräver att staden/byggaktören genomför och finansierar en besiktning av vår fastighet innan arbetena påbörjas samt en när byggnation är klar. Rivning och byggande bör endast ske på vardagar under kontorstid.

Trafiksituationen är redan idag besvärlig vid Alviksplan. Kapacitetsproblemen vid korsningen med tvärbanan blir värre när den öppnar till Helenelund och Kista. Köbildning vid spåren och Alviksplan rikerar instängning och att ambulans inte kan komma fram. Den ökande tunga trafiken samt att trottoarens bredd krymper och gatan kommer närmare vår fastighet, ökar risken för olyckor. Det innebär även olycksrisk med en cykelbana nedför berget vid dubbelriktad fordonstrafik. Staden bör istället utreda och ordna en tillfart från Alviksvägen. De ser en risk att trafik till och från skolor och förskolor kommer medföra mycket trafik genom området. Genomfartstrafiken genom Alviks strand bör inte vara en rundslinga. Överväg alternativ angöring från Runda vägen till Alviks strand. Arrangera yta för hämtning och lämning till skolan vid Runda vägen.

KN och RN, Gustavslundsvägen

De boende känner stor oro inför hur byggtransporterna från rivning och byggnation ska ske. Den smala gatan med tvära svängar kan inte klara av lastbilstransporter av den mängd som krävs under en mycket lång tid, vilket innebär trafikfara, buller, avgaser och damm för oss boende. De föreslår att transporter istället sker sjövägen och via strandgatan efter breddning.

Brf Alviksgården, Runda vägen

Bostadsrättsföreningen anser att ett öppet samrådsmöte borde hållits och samrådstiden förlängts. Att biltrafik prioriteras bort är bra, men förslaget lägger ett större tryck på omkringliggande vägnät. Trafiken på Runda vägen kommer att öka, men hur ökningen ska tas omhand är inte förklarad. Idag är särskilt rondellen vid Alviks måleributik ansträngd i rusningstrafik. De uttrycker en oro för ökad biltrafik i villabebyggelsen och på Runda vägen, där ytterligare trafik även kommer att störa cykeltrafiken. Det befaras att många som skjutsar till skolan med bil kommer att parkera i villaområdet, vilket gör det svårare att hitta parkering för boende och besökare.

Den nya skolbyggnaden bör sänkas en våning för att endast ha tre våningar mot Runda vägen likt övrig struktur. Utformningskravet om en synlig takfort med lutande tak har förbigåtts och taket upplevs som ett platt tak i modernistisk anda. Byggnaden bör ha en

detaljnivå som matchar kringliggande bebyggelse. Fönsterbanden sticker ut i sin storskaliga detaljering. Byggnaden behöver agera mer som en samlande roll och inte kronjuvel. Räddningstjänstens angöring till skolan från Runda vägen över tunnelmynningen får inte göra att den endast utformas till en hårdgjord yta, då det är en viktig del av parken.

Föreningen anser att kvarter D ska sänkas minst två våningar för att det nuvarande motivet med bebyggelse i sänkor och dalgångar ska bevaras samt att det planerade höghuset förstärks som landmärke.

Skyfallssituationerna behöver utredas vidare. Det behöver redogöras för hur byggtransporter kommer ske. Hissar för gång och cykel behöver förtydligas.

KU, Runda vägen

Boende anser att det är anmärkningsvärt att förslaget inte presenteras vid ett öppet samrådsmöte, då det inte längre möter hinder på grund av pandemiskäl. Det är bra att man lyft ut markområdet mellan Runda vägen och Terrassvägen. Men förslaget kommer att öka trycket på trädgårdstaden med fler bilar och belastning på villaområdets begränsade trafiknät och grönytor.

Det är positivt att man bibehållit mer av den befintliga bebyggelsen än förra förslaget. Men det är fortfarande för mycket rivning av väl fungerande byggnader och inte hållbart med dagens klimatutmaning. De befintliga kontoren borde kunna användas till skola och förskola istället för att bygga den nya skolan vid spåren. Det är för många bostäder i förslaget, närområdet klarar inte att ta upp ytterligare uppskattningsvis 3000 personer. Den artificiella ön känns som ett sätt att kringgå grönytefaktorn. Dessutom minskar total grönyta efter utbyggnaden.

Frågan om den svåra trafiksituationen har ännu en gång skjutits på pga. korsningen mellan tvärbanan och Gustavslundsvägen. Swecos trafikanalys ifrågasätts. De anser att förslaget kommer att skapa ytterligare komplikationer i Alviksrondellen. Det saknas lek- och idrottsytor inritade i förslaget till skolan. En skola utan egen skolgård känns verklighetsfrämmande. Skola och idrott kommer att dra till sig smittrafik genom det gamla villaområdets smala vägnät. Det finns stor risk för friparkerare som söker sig ut i villaområdet intill. P-normen är alldeles för låg i förslaget.

Hundrastgård finns inte ombesörjt. Hur skyddsrum för samtliga boende och arbetande är ombesörjt bör redovisas. Hur byggtransporterna planeras ske bör redovisas. Höjden på

skolbyggnaden bedöms orimligt hög och smälter inte in i den känsliga miljön mot Runda vägen. Komplettera med en illustration norrifrån. Illustrerade lokaler i bottenvåningarna bedöms inte fungera då Alvik redan idag har problem med vikande kundunderlag. Det är bättre att behålla all service på ett ställe, förslagsvis Alvis torg.

GD, Runda vägen

Boende anser att man bör vara varsam med den lilla naturmark som finns på Alviksberget och hoppas att skolgården utformas mer som naturlek än anlagd skolgård med stadsanpassad basket- och fotbollsplan. Vi har farhågor kring trafiken när bygget är klart, med hämtning/lämning till skolan och hastighetsbegränsningen på Runda vägen. Tydligare skyltning och hastighetsdämpande åtgärder behövs.

CM, Runda vägen

Boende anser att utbyggnad av nya bostäder, kontor och service är bra, men är oroad över utbyggnadens omfattning och genererad trafik. Man bör dessutom planera för en vårdcentral. Redan idag är infarten till Alvik igenkorkad i rusningstid. Trafiken kommer öka markant till skola och förskolor. Vägarna från Alviksvägen till Runda vägen som är smala och snirkliga kommer att bli kraftigt trafikerade och kan innebära en säkerhetsrisk. Vi behöver se en tydlig utredning av trafiksituationen med en realistisk syn på ökad trafik. Det bör framgå hur många parkeringsplatser man planerar för. En underdimensionering kan leda till att även Äppelviken kommer bli ett parkeringskaos. Utryckningsfordon måste kunna komma fram.

CB, Runda vägen

Boende anser att skolan på Alviksberget kommer att skada naturvärden och minska tillgängligheten för boende i området. Alviksberget är ett viktigt naturområde och bör lämnas orört. Befintliga bostäder på Runda vägen och kring Alviksberget är anpassade efter befintlig terräng. Skolan kommer att ha negativ påverkan på miljö och kulturvärden. Det finns även risk att föräldrar med bil lämnar barn till skolan via Runda vägen, vilket innebär ökad belastning som området inte är byggt för. Skolan bör flyttas och Alviksberget lämnas helt obebyggt.

Höghuset, kvarter E, måste helt tas bort och resterande byggnaders höjd måste anpassas och sänkas för att inte störa och bryta den viktiga siluetten samt området måste skylas i större grad av träd,

grönska och andra naturvärden. Det saknas även en solstudie. Det finns risk att höghuset påverkar befintliga byggnaders solljus, särskilt på morgonen vintertid.

JF, Runda vägen

Boende anser att planförslaget verkar utgöra en positiv utveckling, men att det finns flera begränsningar i förslaget och negativa effekter. Det är oklart hur 1300 bostäder bidrar till mindre eller lika mycket trafik. Det är också oklart vad planerna för att minska bilanvändningen är. Planförslaget kommer att öka trycket på kollektivtrafiken och både tvärbanan och tunnelbanan är fyllda i rusningstrafik. Det preciseras inte huruvida endast närboende har tillträde till skolorna. Det är även oklart om trafiken på Runda vägen kommer att öka på grund av föräldrars körade till skolorna. Om möjligt bör det ställas krav på att eleverna måste bo i området. Anlägg farthinder för att sakna ner trafiken på Runda vägen. Förbättra kollektivtrafiken med kompletterande bussförbindelse.

Planförslaget innehåller ingen bedömning på hur den ökande befolkningen och exploateringen påverkar tryggheten och säkerheten i området. En plan på hur brott och vandalism kan minskas måste tas fram. Staden borde betala eller tilldela en polis som kan patrullera området.

Solpaneler bör placeras ut i hela området. Mer grönytor bör tillskapas på taken. Se till att gatorna kantas av träd.

HE, Tranebergs strand

Boende anser att det med vilja och rätt arkitekter borde med minimerad rivning, gå att bygga så många bostäder, förskolor, lokaler som önskas i området. Det behövs många nya bostäder i centrala lägen i Stockholm. Planförslaget går emot två av målen i Agenda 2030. Gör en livscykelanalys för båghusen. Minimera rivningar och maximera konvertering från kontor till lägenheter. Behåll samtliga båghus och bygg om dem till små och medelstora billiga hyresrätter, studentbostäder samt LSS-boende. Anlägg ingen konstgjord ö. Bygg en promenadbrygga i trä från spårvägsbron till Sjöpaviljongen, med bredare avsnitt och badstegar. Riv de byggnader som visar sig inte gå att konvertera till bostäder och bygg nytt. Återvinn så mycket av byggmaterialet, från det som måste rivs som möjligt. Utlys en arkitektävling.

Rivningen av alla båghus utom ett ligger inte i linje med narken Agenda 2030 eller Stockholms stads handlingsplan för cirkulärt byggande. I MKB:n finns ingen koppling till målen med minskade

växthusgasutsläpp eller kalkyl kring hur rivningen och nybyggnation påverkar stadens klimatmål. Den boende frågar efter vilka fakta bedömningen gjorts att planen inte påverkar miljö kvalitetsmålet negativt. Det frågas om kalkyl för växthusgasavtrycket tagit fram. De boende undrar vad som ligger till grund för att befintliga kontorshus inte kan byggas om till bostäder.

Det finns ett stort behov av bostäder för låg- och medelinkomsttagare i Stockholm. Det framgår inte hur många av bostäderna i planförslaget som planeras bli studentbostäder, LSS-boende, bostadsrätter eller hyresrätter. Bygg blandat. Konvertera båghusen till billiga hyresrätter. Bygg bostadsrätter där detta inte är möjligt med annat än rivning och nybyggnation.

ML, Tranebergs strand

Boende undrar hur entreprenörer ska nå fram till byggplatserna. Gustavslundsvägen är inte särskilt bred vid vattnet och vägen förbi hotellet är också trång. Kan man ta material via vattnet.

RJ, Tranebergs strand

Boende önskar att framtida byggtransporter till största delen sker via vattnet och inte på den redan belastade Gustavslundsvägen.

GR, Tranebergs strand

Boende anser att exploateringen är för hög, att det fortfarande rivs för mycket. Om området ”Sjöpaviljongen” också ska bebyggas så försvinner bland annat en lekplats.

Övriga, ej sakägare

HL och RR, Runda vägen

Personerna påpekar att de inte bedömts som sakägare men berörs av detaljplanen på flera sätt. De menar att 1300 nya bostäder ger minst 500-600 tillkommande bilar och en omöjlig framkomlighet morgon och eftermiddag/kväll för polis, ambulans, brandkår och är därför en oroande säkerhetsrisk. Förslaget till höghus, kvarter E i direkt anslutning till Runda vägen kommer att skada karaktären och den värdefulla bebyggelsemiljön som trädgårdsstad. De föreslagna höghuset har fel skala, skymmer utsikten för befintliga hus och bryter horisonten. Det bör därför utgå eller sänkas till nivå med intilliggande ny bebyggelse. Att riva fullt fungerande byggnader kan inte anses uppfylla kravet på en hållbar stadsutveckling. Det finns många bra exempel på att bygga om befintliga kontorshus till nya

bostadshus. Att anlägga en ny ö påverkar och kan skada platsens naturvärde, växt- och djurliv och bör därför utgå ur förslaget.

KW, adress saknas

Personen anser att förslaget är fantastiskt med en sällsynt möjlighet att bygga ut och förlänga innerstaden. Mera kvarter, gammaldags gatunät och kanske några fler våningar här och där. Vi har nog med mellanmjölksarkitektur och icke-urbana, döda områden i skogen. Bygg snart och tätt. Bostäder behövs. Lyssna inte på gnällspikar.

NA, adress saknas

Personen tycker att det är tråkigt med en så stark exploatering av Alvik. Det ifrågasätts hur trafiken ska fungera och vem som gjort beräkningar och simulerat trafiksituationen. Boende undrar vilka biotoper som finns i området. Risk finns för att vattennivån höjs. Analys efterfrågas för beslutet att bygga på låglänt mark. Har den planerade skolan erforderlig skolgård. Exakt utformning efterfrågas. Personen frågar vem som är ytterst ansvarig för exploateringen och vad avsikten är. Nya bostäder kan byggas på Bromma flygplats.

GN, adress saknas

Boende har inte sett några planer på skyddsrum. Idag finns 11 skyddsrum i planområdet. Förhoppningsvis kommer det nu bli kapacitet för samtliga boende i området. Planerat antal parkeringsplatser verkar alldeles för lågt. Både boendeparkering och besöksparkering behövs i högre grad. Biltrafiken lär bli värre och behöver lösas. Boende undrar vad den konstgjorda ön kostar och vill hellre att pengarna används till förbättrad infrastruktur.

FK, adress saknas

Boende anser att biltrafiken måste lösas om en utbyggnad ska ske. Kö in till Alvik från tvärbankorsningen till Drottningholmsvägen kommer att skapa större problem än idag. Problemen kommer sannolikt förvärras då ytterligare en tvärbanelinje till Bromma flygplats tillkommit och då folk återvänder till kontoren efter pandemin. Idag är det kö åt andra hållet från tvärbankorsningen ned till vattnet. Det är svårt för fotgängare, särskilt barn, att korsa Gustavslundsvägen från centrumområdet mot hotellet. Ett övergångsställe med signal skulle underlätta passering. Boende anser att den södra delen av Alviksberget bör bevaras som grön lunga och rekreationsplats och att föreslagen skola med skolgård och intilliggande bostadskvarter utgår. Området används av hundägare, lekande barn och för geocaching. Det finns även

myrstackar i området. Antalet bostäder kan reduceras och skolan integreras i dagens kontorsområde istället.

EA och LV, adress saknas

De boende anser att förslaget strider mot översiktsplanen. Hus ger stora klimatavtryck. De bostäder som byggs i Alvik blir trefaldigt belastade, först när kontorshuset uppfördes, sedan när de rivs och därefter byggandet av de nya bostadshusen. De omfattande lastbilstransporterna är avskräckande. Kontorshuset kan mycket väl byggas om och kompletteras med nya hus. Förslaget innebär motsatsen till minskad klimatpåverkan och begränsad resursförbrukning. Staden har inte tagit fram ett alternativ för återanvändning, inte visat vilka problem och möjligheter en ombyggnad skulle innebära.

GJ, adress saknas

Personen ställer sig frågande till den beräknade trafikmängden. Staden räknar med 50 trafikrörelser på Runda vägen på grund av skolan och att var tionde elev får skjuts. Med 630 elever borde det bli minst 126 trafikrörelser. Många kommer att cirkulera runt och leta parkering på Runda vägen. Angöring till Runda vägen sker via Ekstigen eller Äppelviksvägen/Poppelvägen/Klövervägen, som inte är anpassade för ökad trafik. Den idag hopplösa situationen på Gustavslundsvägen med kö till Alviksrondellen kommer att bli värre. Fler kommer att försöka parkera i Äppelviken. Påverkan på trafiken i Äppelviken måste klargöras.

MH, adress saknas

Personen anser att man inte tagit tillräcklig hänsyn till volymen biltrafik. Trafikberäkningarna tar inte hänsyn till att det redan finns boende i området som kör ut därifrån, vilket medför att trafikvolymen kommer bli markant större. Det är redan idag underdimensionerat då det kan ta 20-30 minuter att ta sig från Sjöpaviljongen till trafikljus vid Alviksrondellen. Det går inte planera bostadsområden och anta att hushåll inte kommer att använda sig av bilar.

AT, adress saknas

Personen anser att det är ett dåligt förslag, husen är för höga och passar dåligt in i omgivningen. Arkitekturen är oinspirerad och kommer att se daterad ut när den är färdigbyggd, särskilt förslaget på grundskolan som är under all kritik estetiskt. Bygg istället ett område som på riktigt samarbetar med områdets natur. Det går att göra betydligt bättre.

AP, adress saknas

Personen anser att det ur ett miljöperspektiv är idiotiskt att riva ett kontorsområde som inte ens är 30 år gammalt och efterfrågar en bättre mer hållbar stadsplanering. Byggnadsstilen är fel, husen för höga och ligger för tätt. Påståendet att trafikmängden kommer att i princip bli oförändrad saknar verklighetsförankring. Bygg om båghusen till bostäder. Den enda byggnaden med estetiskt värde är förskolan med studentbostäder på. Skolan är närmast sovjetisk oattraktiv.

P, adress saknas

Personen frågar varför man bygger traditionell förortsbebyggelse med punkthus trots att folk efterfrågar stadsbebyggelse med kvarter.

PAE, adress saknas

Personen invänder starkt mot placeringen av den tilltänkta skolan mitt på Alviksberget. Skolan och skolgården kommer att täcka hela toppen av Alviksberget, vilket begränsar tillträde för andra boende i området.

MS m fl, adress saknas

Personerna anser att man i Alviks strand har möjlighet att driva ett stadsbyggnadsprojekt där det redan byggda blir den utgångspunkt och möjlighet vi måste se och ta tillvara. Planförslaget möter inte de krav om hållbarhet och resurshantering som krävs för att vi ska nå de klimatmål vi åtagit oss och strävar efter. Att tala om hållbarhet samtidigt som planförslaget går ut på att riva en stadsdel och jämna större delen av dess topografi med marken är varken hållbart eller försvarbart. De anser att planen ska dras tillbaka och göras om från grunden.

YB, adress saknas

Personen menar att då delar av förskolegårdarna är underbyggda begränsar det möjligheten till växtlighet. Den fria ytan på den planerade skolans gård når inte upp till de krav som Skolverket respektive Boverket ställer på skolgårdar och förskolegårdar. Det blir långt att gå till skogen i Mälarparken för de yngre barnen och det kuperade området gör det svårt för personal att köra barnvagnar. Personen undrar hur det är möjligt att medvetet ignorera känd forskning liksom statliga myndigheters rekommendationer gällande barns lekyta. Det finns idag skyddsrum inom planområdet, men det saknas en beskrivning av vad som händer med dessa när området

exploateras med bostäder. De befintliga skyddsrummen kommer inte att räcka till alla tillkommande personer.

Att trappor dimensioneras för barnvagnsramp och entréer görs tillgängliga är inte tillräckligt. Personer med rörelsehinder måste kunna ta sig runt i området. Staden borde förse området med hissar eller rulltrappor. Cykelutredningens förslag på en hiss mellan Alviks strand och Alviksbron vore välkommet. Punkthuset i kvarter E blir väldigt högt och kommer förstöra enhetligheten i områdets horisont. Det är alltid blåsigt på marken nära höghus. Utsikten för befintliga boende på Runda vägen påverkas.

EJ, adress saknas

Personen anser att utfyllnad och breddning av stranden innebär att den största delen av den nuvarande strandkanten försvinner. Många träd är gamla och vackra, vilka som ska sparas är inte angivet. Även om stammarna skyddas riskerar tung trafik att komprimera marken vid träden och skada dem. Särskilda skydd behövs. Analysen av befintlig mark är svag. Planerna på att anlägga en cykelväg långs gångstigen vid vattnet bör inte genomföras. Det skulle innebära omfattande sprängningar och annan markberedning. Cyklister kan lätt ta sig fram på gatan ovanför strandskogen istället.

FF, adress saknas

Personen undrar hur man tänker säkerställa säkerheten i området. Vi som bor på Runda vägen har inbrott regelbundet. Personen undrar även hur man kan döpa något i området till Calle Schröder, vägg i vägg med Salkhallen där Björn Borg började sin framgångsrika tenniskarriär. Calle förknippas inte alls med Bromma men däremot med Kungliga Tennishallen på Lidingövägen.

JD, adress saknas

Personen anser att det är anmärkningsvärt att förslaget inte presenteras vid ett öppet samrådsmöte, då det inte längre möter hinder på grund av pandemiskäl. Det är bra att man lyft ut markområdet mellan Runda vägen och Terrassvägen. Men förslaget kommer att öka trycket på trädgårdsstaden med fler bilar och belastning på villaområdets begränsade trafiknät och grönytor.

Det är positivt att man bibehållit mer av den befintliga bebyggelsen än förra förslaget. Men det är fortfarande för mycket rivning av väl fungerande byggnader och inte hållbart med dagens klimatutmaning. De befintliga kontoren borde kunna användas till skola och förskola istället för att bygga den nya skolan vid spåren.

Det är för många bostäder i förslaget, närområdet klarar inte att ta upp ytterligare uppskattningsvis 3000 personer. Den artificiella ön känns som ett sätt att kringgå grönytefaktorn. Dessutom minskar total grönyta efter utbyggnaden.

Frågan om den svåra trafiksituationen har ännu en gång skjutits på pga. korsningen mellan tvärbanan och Gustavslundsvägen. Swecos trafikanalys ifrågasätts. De anser att förslaget kommer att skapa ytterligare komplikationer i Alviksrondellen. Det saknas lek- och idrottsytor inritade i förslaget till skolan. En skola utan egen skolgård känns verklighetsfrämmande. Skola och idrott kommer att dra till sig smittrafik genom det gamla villaområdets smala vägnät. Det finns stor risk för friparkerare som söker sig ut i villaområdet intill. P-normen är alldeles för låg i förslaget.

Hundrastgård finns inte ombesörjt. Hur skyddsrum för samtliga boende och arbetande är ombesörjt bör redovisas. Hur byggtransporterna planeras ske bör redovisas. Höjden på skolbyggnaden bedöms orimligt hög och smälter inte in i den känsliga miljön mot Runda vägen. Komplettera med en illustration norrifrån. Illustrerade lokaler i bottenvåningarna bedöms inte fungera då Alvik redan idag har problem med vikande kundunderlag. Det är bättre att behålla all service på ett ställe, förslagsvis Alvis torg.

TE, adress saknas

Personen menar att planbeskrivningen innehåller påståenden som att något ska finnas, ska utformas, ska göras och så vidare, men inte alltid har stöd i en planbestämmelse. Då planbeskrivningen till skillnad från planbestämmelserna saknar juridisk kraft är det då ärligare att skriva kan finnas, kan utformas som eller kan göras. Planens bestämmelser är oerhört detaljerade och går in på småsaker som annars behandlas vid bygglovprövningen. Det ifrågasätts om inte planen strider mot 4 kap 32 § 3 st PBL, att detaljplanen inte får vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte.

UT, adress saknas

Personen anser att planförslaget påverkar på ett negativt sätt och anser att husen som planeras byggas mellan de norra kontorshusen och Vita villan inte ska byggas närmare strandkanten eller högre, än de befintliga husen. Annars försvinner utsikten från lägenheten, himmelsvy och solljus med försämrad trivsel och ekonomiska konsekvenser. Samma antal lägenheter kan uppnås om byggnaderna längst ner i söder istället görs större och högre. Vidare önskas att

strandkanten lämnas orörd och att den konstgjorda ön inte byggs, då den skulle ta bort vattenspegeln och påverka djurliv och miljö.

MK, adress saknas

Personen anser att området är lämpligt att bygga bostäder i samt välkomnar skola och förskolor, men är skeptisk till trafiksituationen. Information saknas om planerade parkingsplatser. Den enda bilvägen till området är redan idag ansträngd, särskilt under rusningstid. Vidare undrar personen hur byggtrafiken ska hanteras.

SH och ÅK, adress saknas

Personerna anser att planförslaget är oanständigt ur klimatsynpunkt och strider mot översiktsplanen. Alvik kan utvecklas till en levande stadsdel med bostäder och verksamheter utan rivning och utan ett enormt CO2 avtryck. Förslaget är ett resursslöseri i stor skala. När det krävs åtgärder för att minska utsläpp, är det ett förlegat förhållningssätt till stadsutveckling. Argumenten som anförs för att riva de befintliga kontorshusen håller inte. Området har stora befintliga värden i form av tegelarkitektur med god gestaltning, byggnader lämpliga för kultur- och skolverksamhet, terrasser, garage, träd och utblickar mot vattnet. De kvaliteter staden efterfrågar går att uppnå utifrån ett bevarande av de befintliga byggnaderna. De menar att det är möjligt att lösa tillgängligheten i området, i synnerhet till Alviks strands station, utan rivning, genom att bygga om området huvudgata och tillföra nya gång- och cykelvägar och hissar. Om regelverket inte uppfylls till fullo, kan kraven ifrågasättas och avsteg göras. De menar vidare att det går att skapa minst lika många bostäder genom att göra om de befintliga byggnaderna till bostadshus och komplettera med nybyggnation.

I planförslaget har enstaka byggnader bevarats för den historiska läsbarhetens skull, vilket är ett anmärkningsvärt svagt svar på kritiken. Förslaget borde göras om med återanvändning av hela den befintliga strukturen som utgångspunkt. Detta skulle kunna bli sättet för politikerna att leva upp till sina klimatambitioner.

Karin Norlander
planchef

Per Jerling
stadsplanerare