



Handläggare: Karin Månsson  
Tfn 08-50828105

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

## **Startpromemoria för planläggning av Grammet I m m i stadsdelarna Åkeslund och Riksby, överdäckning av bussterminalen vid Brommaplan, (ca 600 lägenheter)**

### **Förslag till beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete ska påbörjas.

Susanne Lindh

Nina Åman

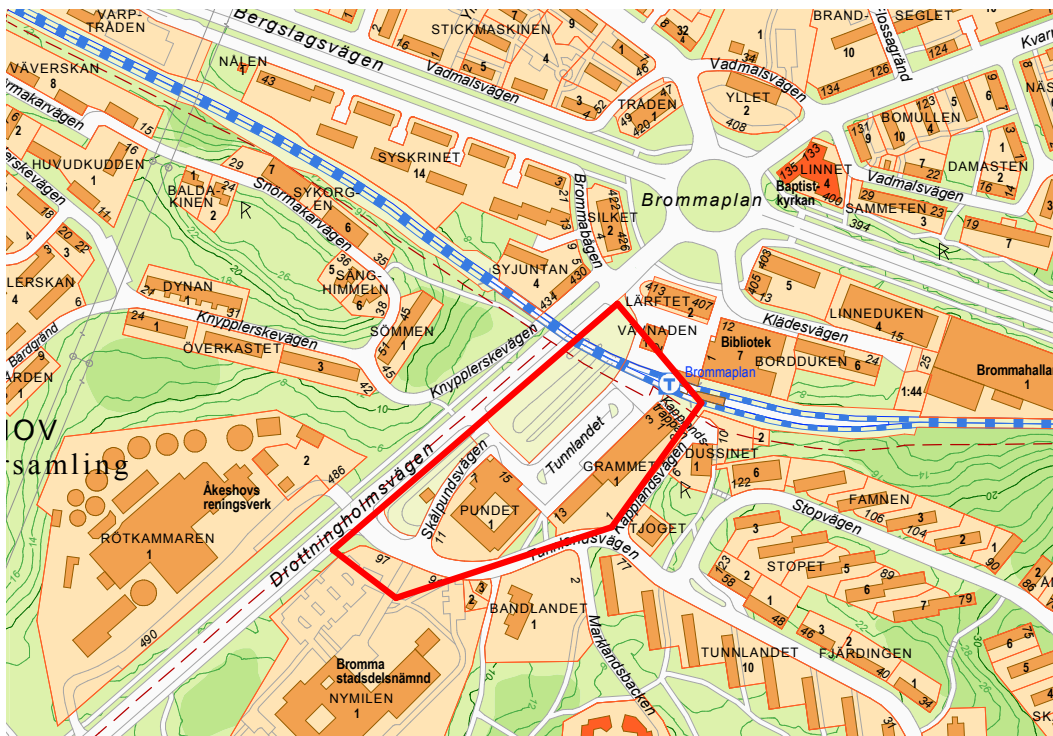
### **Sammanfattning**

Brommaplan är en kollektivtrafikknutpunkt med tunnelbana och bussterminal och pekas i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, ut som tyngdpunkt, vilket öppnar för förtätning med fler bostäder och en högre byggnadsskala. Planområdet omfattar Brommaplans bussterminal och angränsande fastigheter med butiker, bank, hotell, vårdlokaler, kulturskola m m. De befintliga centrumbyggnaderna är grönklassade av stadsmuseum.

Planens syfte är att däcka över bussterminalen till en klimatskyddad och trygg bytespunkt för resenärerna och utveckla och förnya stadsmiljön med utökad handelsyta, upprustade torgytor och nya bostäder i kollektivtrafiknära läge.

Förslaget innebär en total omvandling av centrumområdet söder om tunnelbanan. Alla befintliga byggnader föreslås rivras. Hela ytan täcks av en envåningsbyggnad som rymmer ny bussterminal och utökade handelsytor. Garage anordnas i källare. På ett däck ovanpå föreslås ca 600 lägenheter i 8-12-våningshus runt planterade gårdar och gator. Norr om T-banan studeras ett läge för ett ev hotell. SL planerar upprustning av tunnelbanestationen och tunnelbanebron.

I planarbetet måste bl a studeras yttre gestaltning av det stora byggnadskomplexet, hushöjder, torgutformning, riskfrågor, antikvariska frågor, tillgång till lek- och grönytor, samt föras dialog med nyttjare och företagare. En förutsättning för nya bostäder är att problem med störningar (lukt, buller) från Åkeshovs reningsverk på andra sidan Drottningholmsvägen kan lösas. Stockholm Vatten och Staden har i samråd med länsstyrelsen utrett möjligheterna att åtgärda störningarna. Reningsverket är ett övergripande samhällsintresse och länsstyrelsen bevakar att verkets fortsatta verksamhet och expansionsmöjligheter inte begränsas.



Orienteringskarta med ungefärligt planområde

## Utlåtande

### Tidigare ställningstaganden

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av KF 2010, anger området kring Brommaplan som tyngdpunkt, med viktiga samband mot Alvik i öster och Vällingby i väster. I Promenadstaden sägs bl a: *”En mer sammanhållen stadsmiljö utvecklas vid Brommaplan”* *”Själva centrum är i behov av upprustning och utveckling. På sikt skulle en överdäckning av bussterminalen vara en möjlighet att utveckla stadsmiljön vid Brommaplan.”* *”Brommaplan utvecklas som tyngdpunkt med starka samband till övriga Västerort”*

ÖP99 anger markanvändningen som tät stadsbebyggelse, med planeringsinriktningen att bygga i goda kollektivtrafiklägen, återanvända redan exploaterad mark, integrera bostäder och verksamheter samt förbättra närservice och tillgänglighet för funktionshindrade.

Detaljplan 7476A från 1982 anger centrum respektive trafikändamål.

Exploateringsnämnden fattade 2010-12-09 beslut att utreda förutsättningarna för att överdäcka bussterminalen och bygga bostäder, handel och övriga lokaler och gav en tidig markreservasjon till JM AB för del av fastigheten Åkeshov 1:1 (bussterminalen). Utredningsarbetet har gjorts tillsammans med SBK under 2011 och exploateringskontoret avser att ta upp förslag till markanvisningsavtal i exploateringsnämnden under våren 2012.

Byggnaderna i Grammet 1 och Pundet 1 är grönmärkade av stadsmuseum, dvs har stort kulturhistoriskt värde.

Drottningholmsvägen är primärled för trafik med farligt gods, vilket kräver minst 25 meters avstånd mellan väggkant och bostäder vid nybyggnad.

Trafikkontoret planerar att starta en övergripande trafikutredning och trafikanalys för Västerort.

#### **Pågående planarbete i omgivningen**

Stadsbyggnadskontoret avser att påbörja programarbete för ett större område runt Brommaplan för att utreda utvecklingsmöjligheterna utgående från översiktsplanens utpekande av Brommaplan som tyngdpunkt. Arbetet föreslås starta med en övergripande inventering och områdesanalys. En preliminär bedömning är att själva centrumdelen kring busstorget och Klädesvägen tillhör de områden som har bäst förutsättningar för förtätning. Programarbetet och detaljplanen för överdäckningen bedöms kunna bedrivas parallellt och kommer att samordnas.

På Linneduken 1 i östra änden av Klädesvägen planeras ca 165 lägenheter, med en för området ny högre skala (4-10-våningshus).

Även fastighetsägare i centrumets norra del har uttryckt intresse för att utveckla sina fastigheter, vilket på sikt skulle kunna möjliggöra upprustning och utveckling av hela centrumområdet.

#### **Fastighetsägare, tomträtthavare samt byggherre**

Planområdet omfattar Grammet 1, Pundet 1 samt delar av Åkeshov 1:1, Nymilen 1 och Vänvaden 1. JM äger Grammet 1 och innehar Pundet 1 och Vänvaden 1 med tomträtt. Bussterminalen i Åkeshov 1:1 ägs av staden. Nymilen 1, som berörs av omdragning av Tunnländsvägen, innehas med tomträtt av en bostadsrättsförening. Byggherre för projektet är JM AB.

#### **Befintliga förhållanden**

Namnet Brommaplan står för flera olika saker. Dels den intensivt trafikerade Brommaplansrondellen där Drottningholmsvägen, Bergslagsvägen, Spångavägen och Kvarnbacksvägen möts, dels tunnelbanestationen, bussterminalen och centrumområdet med butiker och torgytor i anslutning till tunnelbaneentrén och Klädesvägen.

Brommaplan ligger mitt i Bromma, där många stora vägar möts och där många människor byter mellan tunnelbanans Gröna linje och bussarna till Ekerö, Spånga m m. Det borde ge platsen förutsättningar att fungera som centrum för ett stort omland. Brommaplans roll som centrum är dock otydlig. Till en del kan detta förklaras med den fysiska utformningen. Rondellen med köer, trängsel och buller tar stor plats och präglar hela centrumet. Större delen av de öppna ytorna upptas av bussterminal eller markparkering. Trots detta är bristen på centrumparkerings-

platser stor. Bussterminalen saknar uppvärmt väntutrymme. Torgytorna är små och trånga och det saknas trevliga vistelseytor. Torghandel finns men är hänvisad till en liten yta under tunnelbanebron. Klädesvägen, där bl a bibliotek, systembolag och polis finns upplevs som en baksida.



*Ortofoto*

En första bedömning är att det finns behov av bättre ytor för vistelse, uteservering, torghandel, samt konstnärlig utsmyckning, planteringar, vatten m m.

För att få en tydligare bild av hur Brommaplans centrum används, vilka delar som uppskattas, vilka som uppfattas som otrygga och vad som saknas, så föreslås det i planarbetet/programarbetet ingå en tidig dialog med nyttjare (trafikanter och kunder), närboende och företagare.

#### **Bebyggelse/stadsbild**

Brommaplansrondellen med sex anslutande vägar och omgivande byggnader är ett storvulet stadsbyggnadselement från 1940-talet. Under 1960-talet tillkom centrumbyggnader söder om tunnelbanan (kv Grammet och Pundet) och på 1980-talet en större centrumbyggnad vid torgytan norr om tunnelbanan (Borrduken 7). Bebyggelsen är blandad och litet sliten. År 2008 byggdes ett högt bostadshus i 16 våningar (Dussinet 1) öster om centrum, som fick mycket uppmärksamhet för sin goda arkitektoniska gestaltning. På inflygningen till Bromma flygplats är det inte möjligt att bygga högre än huset i kv Dussinet.

#### **Trafik, kollektivtrafik**

Brommaplan är en viktig kollektivtrafikknutpunkt och bytespunkt mellan tunnelbanans Gröna linje och bussar mot Ekerö, Spånga m m. Brommaplansrondellen är

en av stadens trafikflaskhalsar, med långa köer i rusningstid. Bristen på parkeringsplatser för handel och arbetande är stor. På Klädesvägen finns en infartsparkering som drivs av Stockholm Parkering. Regionala cykelbanor finns utmed Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen.

*Text ur Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm, kap 4.2 Tyngdpunkter och samband i Stockholms ytterområden: "Brommaplan är på många sätt väl sammankopplat med omgivande stadsdelar genom den befintliga gatustrukturen. Samtidigt innebär de större vägarna barriäreffekter och det är viktigt att skapa säkrare övergångar." "Brommaplan är en viktig nod i ett tydligt samband i Drottningholmsvägen och Bergslagsvägen som ska värnas i planeringen. Förutsättningarna att minska trafikbelastningen i området hänger bland annat ihop med Förbifart Stockholm och en utbyggd Huvudstaled till Bergslagsvägen/Drottningholmsvägen."*

Trafikkontoret planerar att starta en övergripande trafikutredning och trafikanalys för Västerort.

#### Service

Brommaplan som helhet har ett relativt gott serviceutbud med två livsmedelsbutiker, systembolag, bibliotek, vård, polis, bank, hotell, torghandel med bl a lokala produkter från Ekerö, hamburgerrestaurang och ungdomslokaler m m. Inom det föreslagna planområdet finns idag ca 7.500 kvm lokaler, för bl a livsmedel (2.000 kvm) och vård, som avses ersättas i det nya komplexet. I anslutning till planarbetet och det parallella programarbetet föreslås en analys av den kommersiella och offentliga servicen runt Brommaplan och förutsättningarna för utveckling av dessa.

#### Grönytor och rekreation

I Brommaplans omedelbara närhet (inom 200 meter) är det påtagligt dålig tillgång till användbara gröna rekreationsytor. I söder finns mindre park- och naturytor med bollplaner kring Kristofferskolan. Inom 500 meter finns Kyrksjölötens naturreservat. Ca 750 meter väster om Brommaplan ligger Judarns naturreservat, Åkeshovsbadet och Åkeshovs ridhus. Med buss eller cykel är det lätt att ta sig de tre kilometrarna till natur och bad på Kärsön, Drottningholm och Ekerö. I kv Linneduken vid Klädesvägen har under några år funnits tillfälliga bollhallar i tält, som blivit mycket uppskattade, men som avses rivas när tomten skall bebyggas med bostäder.

#### Syftet med planändringen

Planens syfte är att möjliggöra inbyggnad och överdäckning av bussterminalen, vilket ger en bättre och tryggare bytespunkt för resenärerna och samtidigt ge möjligheter att bygga ca 600 nya lägenheter och förnya centrumet med utökad handelsyta, nya centrumlokaler, upprustning av torgytor och tunnelbaneentré och ökat antal parkeringsplatser för kunder.

Samordnat med bussterminalprojektet och en planerad översyn av hela Gröna linjen mot Hässelby strand avser SL att bygga om tunnelbanestationen med bl a ett nytt lyftpaket och att renovera tunnelbanebron.



*Vy från norr, som visar området idag. I mitten bussterminalen med träd mellan bussupställningsytorna. I förgrunden tunnelbanebron som går över torget och Drottningholmsvägen. Bakom ligger 16-våningshuset som byggdes 2008.*

## Beskrivning av projektet

### Omvandling

Förslaget innebär en total omvandling av centrumområdet mellan tunnelbanan, Drottningholmsvägen, Tunnländsvägen och Kapplandsvägen. Alla befintliga byggnader föreslås rivras. Hela ytan (grovt räknat 25.000 kvm) täcks av en envåningsbyggnad i torgets nivå, som närmast Drottningholmsvägen rymmer den inbyggda bussterminalen med kommunikations- och väntytor och där innanför ytor för handel. Under större delen av denna våning finns parkeringsgarage för handel och lokaler. På ett däck en trappa upp ovanför bussvåningen föreslås bostadshus i 8-12 våningar runt gator och planterade gårdar samt vissa lokaler. Ovanpå däck närmast Drottningholmsvägen finns en separat garagevåning för bostadsparkering. Befintlig mark sluttar ner mot Drottningholmsvägen, vilket innebär att bussterminalvåningen ligger i marknivå mot Drottningholmsvägen, medan det övre däck ansluter till Tunnländsvägens och Kapplandsvägens nivåer och kan få direktinfaller från dessa gator. Norr om Tunnelbanan studeras ett möjligt läge för ett ev nytt hotell.

För att få en väl fungerande och sammanhängande lösning för bussterminal m m har det bedömts som nödvändigt att riva befintliga handels- och centrumbyggnader i kv Grammet, hotellet i kv Pundet samt hamburgerrestaurangen i kv Vävnaden, trots att Grammet och Pundet är grönmärkade, dvs har stort kulturhistoriskt värde. Projektet innehåller bussterminal och anslutning mot tunnelbanan, butiksgalleria på ca 10.000 kvm, ca 3.000 kvm övriga centrumlokaler, ca 600 bostadslägenheter samt ev ett nytt hotell med ca 180 rum. Parkering för bostäder och centrum anordnas i garage. Preliminärt kan också infartsparkering för bil och cyklar rymmas i garaget.



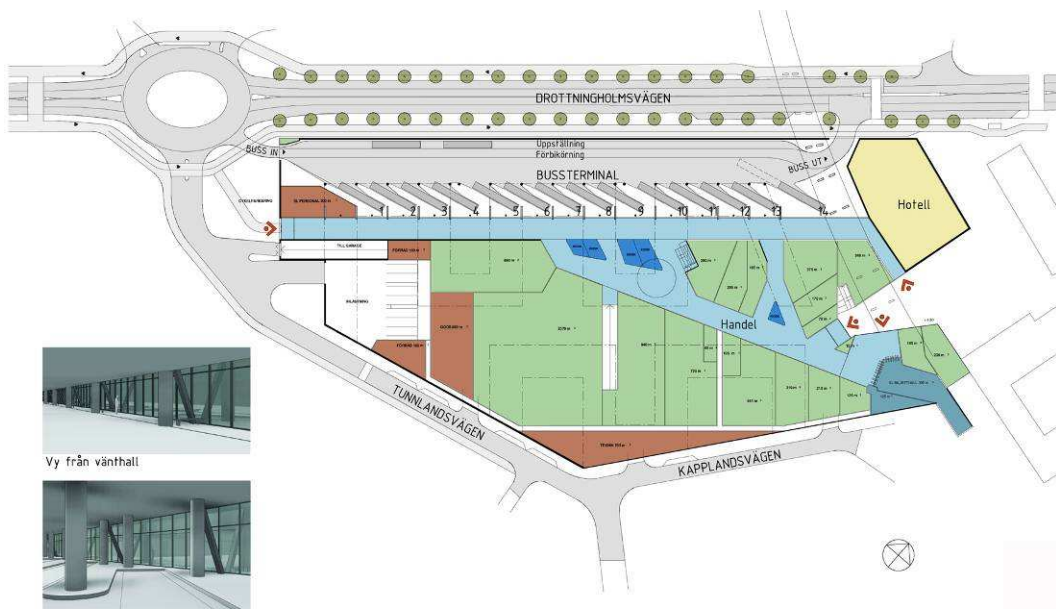
*Preliminär volymsskiss som visar överdäckning, med bostäder ovanpå och längst fram ett ev nytt hotell i höghusform. Bilden är tagen från norr. Den yttre gestaltningen med hushöjder, fasader m m kommer att arbetas fram under planarbetet.*

Byggprojektet är mycket komplicerat både byggnadstekniskt och logistiskt. I grunden ligger bussterminalens funktion. Byggherren har lagt ner ett stort arbete på att klara ut funktionella och tekniska frågor för bussterminalen, medan den yttre gestaltningen ännu är ofärdig. I planarbetet blir det en viktig fråga att studera komplexets yttre gestaltning, volymer, hushöjder och anslutning mot omgivningen. De utvändiga torgytorna är idag små och det är önskvärt att ett utvecklat centrum får större torg- och vistelsezoner. En ev hög byggnad för hotell (eller kontor) norr om tunnelbanan riskerar att dels ta för mycket yta, dels skugga torgytan, och placeringen och volymen måste därför studeras noga.

Byggnadskomplexet avses delas upp i olika fastigheter med tredimensionell fastighetsbildning. Bostäderna upplåts som bostadsrätter.



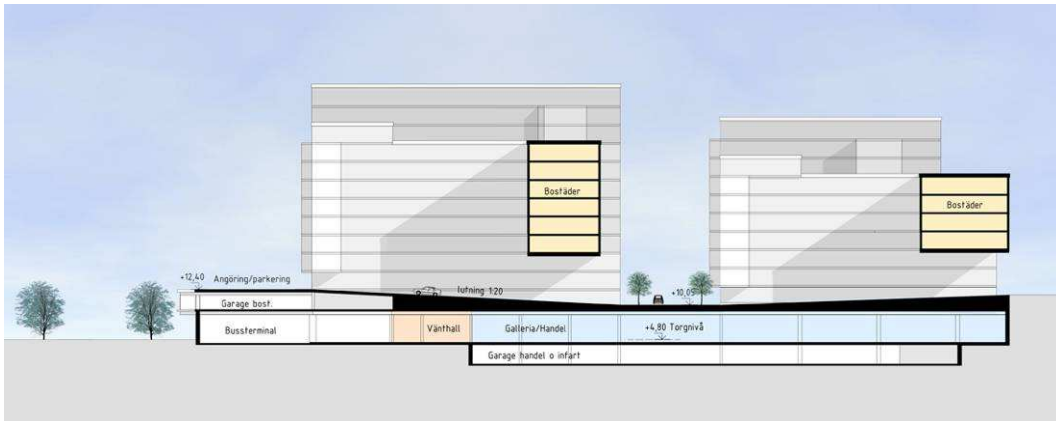
*Det nya förslaget med bostadshus i 8-12 våningar på ett däck ovanpå bussterminalen. Till vänster syns en ny oval cirkulationsplats med infart för bussterminalen. Gång- och cykelbro mot väster.*



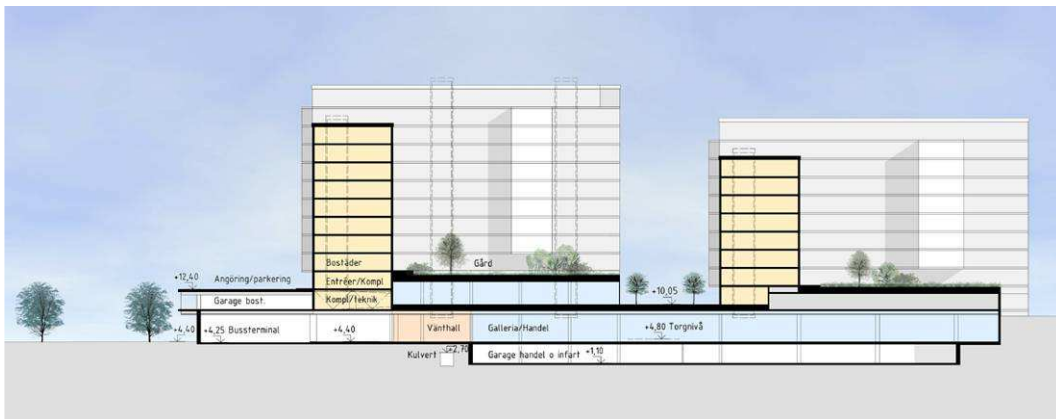
*Bottenvåningen med den inbyggda bussterminalen utmed Drottningholmsvägen och därinnanför väntutrymmen och handelsytor. T-banestationen till höger.*



Längdsektion. Längst till höger ett eventuellt hotell i höghusform.



Tvärsektion med Drottningholmsvägen till vänster. Bostadsdäcket får direktinfarter från Tunnländsvägen och Kapplandsvägen, till höger. Uppe på däcket finns körbara gator.



Tvärsektion. På däcket finns också möjligheter till lokaler utmed "huvudgatan"

### Det offentliga rummet

Parallellt med planarbetet föreslås en upprustning av torgytorna. Planarbetet och det parallella programarbetet för det större området kring Brommaplan ger en möjlighet att förbättra centrumets och de offentliga rummens utformning och funktion. Den begränsade park- och grönytetillgången kräver en studie samordnad med programarbetet av hur tillgången till park-, lek- och vistelseytor skall kunna tillgodoses. Arbetet föreslås inledas med en dialog med dem som använder centrumet.

### Angöring, parkering, trafik, kollektivtrafik

Trafikföringen till ny bussterminal, handel och bostäder har studerats i samråd med trafikkontoret. En ny oval cirkulationsplats med ny infart för bussar från Drottningholmsvägen föreslås mitt emot infarten till Åkeshovs reningsverk. Den löser också infarten till reningsverket respektive Scandinavian Biogas tankställe. Antalet parkeringsplatser för handel och arbetande ökas väsentligt. Cykelparkering ordnas. I planarbetet avses studeras möjligheten att flytta befintlig infartsparkering från Klädesvägen till det nya komplexet och samordna den med handelsparkeringen. Det skulle ge bättre anslutning mellan infartsparkering, handel och tunnelbana och bilar från Ekerö skulle inte behöva passera Brommaplansrundellen. En GC-bro föreslås västerut från överdäckningens bostadsplan över Drottningholmsvägen till Knypplerskevägen/Snörmakarvägen. I anslutning till det parallella programarbetet för Brommaplansområdet bör även en övergång över Drottningholmsvägen norrut studeras.

Detaljplanarbetet kan inte behandla genomfartstrafiken förbi Brommaplan, utan förutsätter att den övergripande trafiksituationen studeras samlat för ett större område. Trafikkontoret avser att starta en sådan övergripande utredning.

### Konsekvenser för miljön – behovsbedömning

#### Behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Planförslaget överensstämmer med översiktplanen ÖP99 och med Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm som antogs av KF 2010. Planförslaget innebär rivning av grönmärkade/kulturhistoriskt värdefulla byggnader, men i övrigt bedöms det inte strida mot kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Planförslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

#### Åkeshovs reningsverk

Åkeshovs reningsverk som ligger på andra sidan Drottningholmsvägen är ett övergripande samhällsintresse, som bevakas av länsstyrelsen. Reningsverkets verksamhet och möjlighet till utbyggnad får ej hindras. Reningsverket har genom åren medfört problem med bl a luktspridning och buller till närliggande bostäder. Vissa åtgärder för att minska störningarna har genomförts, men om nya bostäder skall byggas ovanpå den överdäckade bussterminalen så behöver ytterligare åtgärder vidtas bl a för att hindra luktspridningen. Staden och Stockholm Vatten har i samråd med länsstyrelsen utrett möjligheterna att åtgärda störningarna. Enligt en utredning om störningsorsaker och tänkbara åtgärder som genomförts på uppdrag av Stockholm Vatten och exploateringskontoret, så kan åtgärder som inkapsling av luktkällor m m preliminärt minska skyddsavståndet till nya bostäder

ner till 100 meter, vilket planförslaget skulle klara. Fördjupade utredningar avses genomföras för att tydligare beskriva åtgärderna, och också säkerställa reningsverkets framtida expansionsmöjligheter. Det är en absolut förutsättning för nya bostäder att problemet med störningar (lukt, buller m m) från reningsverket kan lösas. Åtgärdsförslag och skyddsavstånd måste förankras hos länsstyrelsen. I planarbetet skall det tas fram en samlad bedömning av miljö- och riskfrågor för reningsverket, Scandinavian Biogas som har ett tankställe för biogas norr om reningsverket, samt transporter med farligt gods på Drottningholmsvägen m m.

#### Övriga miljöfrågor

Övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet kommer att studeras under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen. Det gäller framförallt buller. Nya bostäder påverkas av buller från främst Drottningholmsvägen. Bullerutredning erfordras.

#### Tillgänglighet

Samtliga byggnader och miljöer skall ha en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

#### Kulturhistoriskt värde

För att få till bra lösningar för bussterminal, parkering, infarter och anslutningar till kringliggande marknivåer så bedöms det, trots grönmarkeringen, inte som möjligt att bevara befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader i kv Grammet eller det befintliga hotellet i kv Pundet. En antikvarisk utredning/dokumentation kommer att erfordras.

#### **Preliminär tidplan och fortsatt process**

Eftersom detaljplanen innebär en genomgripande omvandling av en stor del av centrumområdet vid Brommaplan och dessutom berör det övergripande samhällsintresset Åkeshovs reningsverk, så föreslås den hanteras med normalt planförfarande med program.

#### Preliminär tidplan:

Startpromemoria	kv 4 2011
Programarbete	kv 4 2011-kv 1 2012
Programsamråd	kv 1 2012
Ev remissredovisning och ställningstagande SBN	kv 2 2012
Plansamråd	kv 3 2012
Granskning	kv 4 2012
Godkännande i SBN	kv 1 2013
Antagande KF	kv 2 2013

## Stadsbyggnadskontorets bedömning

Förslaget stämmer väl både med planeringsinriktningen i ÖP99 och med utpekandet av Brommaplan som tyngdpunkt i Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm.

Ansökan om planändring har föregåtts av en lång mötesserie med representanter för exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoren, miljöförvaltningen, SL och JM AB. Stockholm Vatten, Staden, JM och länsstyrelsen har haft möten om hur störningarna från reningsverket skall hanteras. SL avser att samordnat med bussterminalprojektet och som en del i en planerad upprustning av Gröna linjen bygga om tunnelbanestationen med bl a bättre lyftpaket, och även renovera tunnelbanebrons betongkonstruktion.

Ett programarbete för ett större område runt Brommaplan påbörjas parallellt med detaljplanarbetet för att se på möjligheterna till utveckling och förtätning i enlighet med intentionerna i ÖP. En preliminär bedömning är att centrumområdet kring busstorget och Klädesvägen är ett av de områden som har bäst förutsättningar för förtätning. Det bedöms som möjligt att driva planarbete och det övergripande analysarbetet parallellt.

Också fastighetsägare i norra delen av centrumet har uttryckt intresse för att utveckla sina fastigheter, vilket på sikt kommer att möjliggöra upprustning och förtätning av hela centrumet. På Linneduken 1 i östra änden av Klädesvägen planeras ca 165 lägenheter.

För att få till bra lösningar för bussterminal, parkering, infarter och anslutningar till kringliggande marknivåer så bedöms det, trots grönmarkeringen, inte som möjligt att bevara befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader på Grammet 1 eller det befintliga hotellet i Pundet 1. En antikvarisk utredning/dokumentation kommer att erfordras.

De utvändiga torgytorna idag är små och det är önskvärt att ett utvecklat centrum får en större samlad torgyta med goda klimatförhållanden. Den föreslagna placeringen av ett ev nytt högt hotell (kontor) norr om tunnelbanan måste därför studeras noga, för att garantera att det går att kombinera med ett bra torg.

En förutsättning för nya bostäder är att problemet med störningar (lukt, buller) från reningsverket kan lösas. Tidigare gjorda utredningar om störningsorsaker och åtgärder som genomförts på uppdrag av Stockholm Vatten och exploateringskontoret avses fördjupas i ytterligare utredning och dess förslag förankras hos länsstyrelsen.

Byggprojektet är mycket komplicerat både byggnadstekniskt och logistiskt. I grunden ligger bussterminalens funktion. Byggherren har lagt ner ett stort arbete

på att klara ut funktionella och tekniska frågor för bussterminalen, medan den yttre gestaltningen ännu är ofärdig.

De frågor som blir särskilt viktiga i planarbetet är:

- Störningar från Åkeshovs reningsverk, skyddsavstånd till bostäder
- Bussterminalens och bytespunktens funktion
- Samordning med SL:s planerade upprustning av Gröna linjen, tunnelbanestationen och tunnelbanebron
- Yttre gestaltning av det nya byggnadskomplexet. Anslutning mot det offentliga torgrummet och mot befintlig smalhusbebyggelse i Åkeslund, samt den 250 meter långa fronten mot Drottningholmsvägen. Utformning av ett ev nytt hotell i form av ett höghus. Volym- och hushöjdsstudier i modell.
- Utformningen av det offentliga rummet, torgytornas storlek, gestaltning av torg- och fotgängarytor, klimatfrågor, handikapptillgänglighet
- Dialog med nyttjare och närboende. Hur används Brommaplan idag, vilka delar uppskattas och vad saknas.
- Dialog med företagare och övriga fastighetsägare i centrum
- God bostadsmiljö för de nya bostäderna på överdäckningen
- Tillgång till lek- och park-/grönytor
- Nya lokaler för befintliga verksamheter t ex Kulturskolan, placering, utformning

Dessutom studeras riskfrågor, antikvariska frågor, fotgängarkopplingar över Drottningholmsvägen, förskoletillgång, trygghetsfrågor och förutsättningar för kommersiell och offentlig service m m.

Kontoret ställer sig positivt till förslaget, eftersom det ger en möjlighet att utveckla Brommaplan i enlighet med översiktsplanens intentioner, och föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete skall påbörjas.