

YIMBY - Yes in my Backyard.

2016-04-04

Dnr: 2010-20840

2016:7

Yttrande om Bromma - Brommaplan med omgivning.

YIMBY är positiva till intentionen att bebygga detta område. Vi är dock mycket tveksamma till den föreslagna bebyggelsen. Brommaplan är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken och dess omgivning utanför stationsområdet är idag relativt lågexploaterat med stora möjligheter för utveckling. Vi är även positiva till att det aktuella planområdet är så pass stort då det möjliggör ett helhetstänk i planeringen. Området utgör en del av de områden i innerstadens förläggning som kommer att vara helt centrala för att Stockholm ska kunna växa och möta behoven av bostäder och en sammahängande stadsmiljö som beskrivs i stadens översiktsplan.

Vi är samtidigt extremt kritiska till planens utformning. Vi anser att en tät kvartersbebyggelse är att föredra framför modernistiska lamellhus och punkthus i park, vilket är den huvudsakliga bebyggelseformen i den aktuella planen. Fyller man på med än mer av det som redan finns i området så underminerar man kvaliteten i det existerande utan att tillföra nya kvalitéer. Planen har dessutom en dålig koppling till omkringliggande områden och på kartan har gröna stråk utan större faktiskt värde samt trafikleder prioriterats framför urbana stråk, vilket i praktiken leder till döda stadsmiljöer samt oklara förhållanden mellan det offentliga och det privata. Slutligen tycker vi att exploateringsgraden är väldigt låg för ett så centralt område. Nedan beskriver vi de tre huvudsakliga invändningarna vi har mot nuvarande plan, 1), den övergripande stadsplanen, 2) ett icke stadsmässigt byggande och byggnadstyper, och 3) den låga tätheten i förslaget.

Gatunät och kopplingar till angränsande områden.

Vi menar att utformningen av denna plan står i direkt strid med översiktsplanen. Bygger man enligt förslaget så blir det komplett omöjligt att bygga sammanhängande stadsmiljö från Traneberg/Alvik till Brommaplan och sedan vidare. Genom att *totalt förstöra* potentiella stråk här så kommer staden aldrig kunna växa vidare västerut. Det saknas helt en vilja att på riktigt förtäta för att bidra med urbana inslag vilket är minst sagt anmärkningsvärt. Brommaplan har chansen att bli en nod och stark kärna utanför innerstan, vilket är intentionen i den demokratiskt beslutade översiktsplan som man här väljer att ignorera. Höj tätheten närmare själva Brommaplan och omöjliggör inte vidare utveckling senare genom att ställa ut smalhus och lameller utan tydlig kvartersbildning via ett spretigt gatunät med en stor mängd återvändsgränder.

Det planerade gatunätet uppfyller inte alls de krav på en lättorienterad gator med tydlig definierade gaturum som beskrivs i planen på sidan 22. Snarare är det de slingriga vägarna i koloniområdet som används som mall för det nya området. Gatunätet har ett stort inslag av återvändsgränder som leder till enklaver, istället för integrerade stadsmiljöer. Detta anser vi i en så

central del av kommunen vara något som står i direkt motsägelse både till Stockholms stads och läns översiktsplaner. Huvudgatan som planeras i nord-sydlig del kommer knappast fungera som tydligt stråk med sin snirkliga utformning. Med tanke på koloniområdena i området är det extra viktigt att planen innehåller ett tydligt och rakt stråk i nord-sydlig riktning, eftersom den norra bebyggelsen annars kommer att bli väldigt avskärmad från övriga Bromma, något som förstärks med de dåliga kopplingarna till omgivande områden. Gatunätet skulle också bli betydligt bättre med en anslutning till Spångavägen i det nordvästra delen av planområdet.

En annan brist i planen är att den försvårar framtida stråk som kan koppla ihop framtida bebyggelse på Bromma flygplats med Brommaplan, trots att det är något som programförslaget faktiskt säger sig ha tänkt på. En övergripande stadsplan och ett robust vägnät kommer att påverka bebyggelsestrukturen i betydligt mer än 50 år, och det vore mycket olyckligt om man nu bygger en struktur som inte är förenlig med att Bromma flygplats enkelt kan omvandlas till stad om ett sådant beslut tas. Närmast flygplatsen planeras för en kvartersstruktur som nog kan förlängas mot en framtida bebyggelse mot flygplatsen vilket är positivt, dock saknas helt ett tydligt nord-sydligt stråk som på ett naturligt sätt kan koppla samman området norr om detaljplaneområdet med Brommaplan. Även om Stockholms stad inte vill eller kan planera för en stadsmiljö som förutsätter att Bromma flygplats bebyggs med kvartersstad, förutsätter vi att man kan få fram en plan som inte i små bitar omöjliggör en sådan utveckling.

Slutna kvarter är också att föredra i området om man vill minimera ljudföroreningen från flygplatsen. Öppna kvartersformer och ensamstående huskroppar fortplantar ljudvågor medan slutna kvarter är utmärkta för att minska bullerproblematiken från flyget liksom från andra bullerkällor såsom biltrafik. Vi förutsätter att stadsbyggnadskontoret i det fall man framhärdar med att vilja bygga utan slutna kvartersform tar fram bullerstudier som jämför byggnadsformerna. Detta är extremt viktigt med tanke på att bebyggelsen är planerad mellan flygplatsen och den extremt trafikerade Brommaplansrondellen.

Planering för kommersiella lokaler

Kommersiella fastigheters ranking i området är den högsta väster om Stockholms central på gröna tunnelbanelinjen. Rimligen bör staden då se till att maximera antalet kommersiella lokaler i bottenplanen nära tunnelbanan med tydliga stråk ut från den. Det är viktigt att man tillvaratar värdet och skapar en tydlig stadskärna likt andra stationssamhällen nu när möjligheten finns. Fastighetsvärdena motiverar de stora investeringar som krävs i området samtidigt som boende och framförallt kommersiella aktörer efterfrågar mer stadsmiljöer utanför den befintliga innerstaden. I området är det också vanligt med egenföretagare. I delar är det mer än nästan vart 5-6:e hushåll som är egenföretagare, det innebär att det finns stort underlag för små kontor och kommersiella lokaler. I ett vanligt 7-våningshus finns det alltså underlag för sina egna lokaler om man bygger yteffektivt, smart och gärna integrerar nygamla koncept som bokaler där man har möjlighet till kontor på en nedervåning i direkt anslutning till sin egen lägenhet.

Exploateringsgrad och täthet

Vi anser att det inte går att motivera en så låg täthet som 3000-4000 bostäder i ett planområdet så stort som 95,3 hektar, en siffra man får om man exkluderar områden med befintlig bebyggelse samt

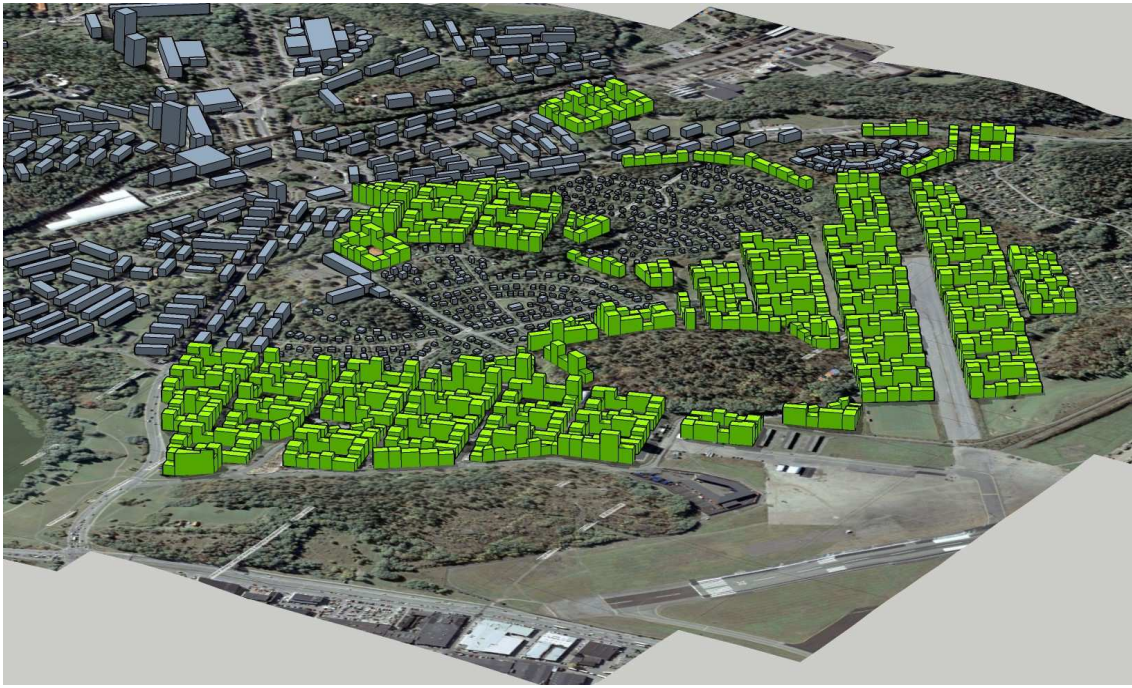
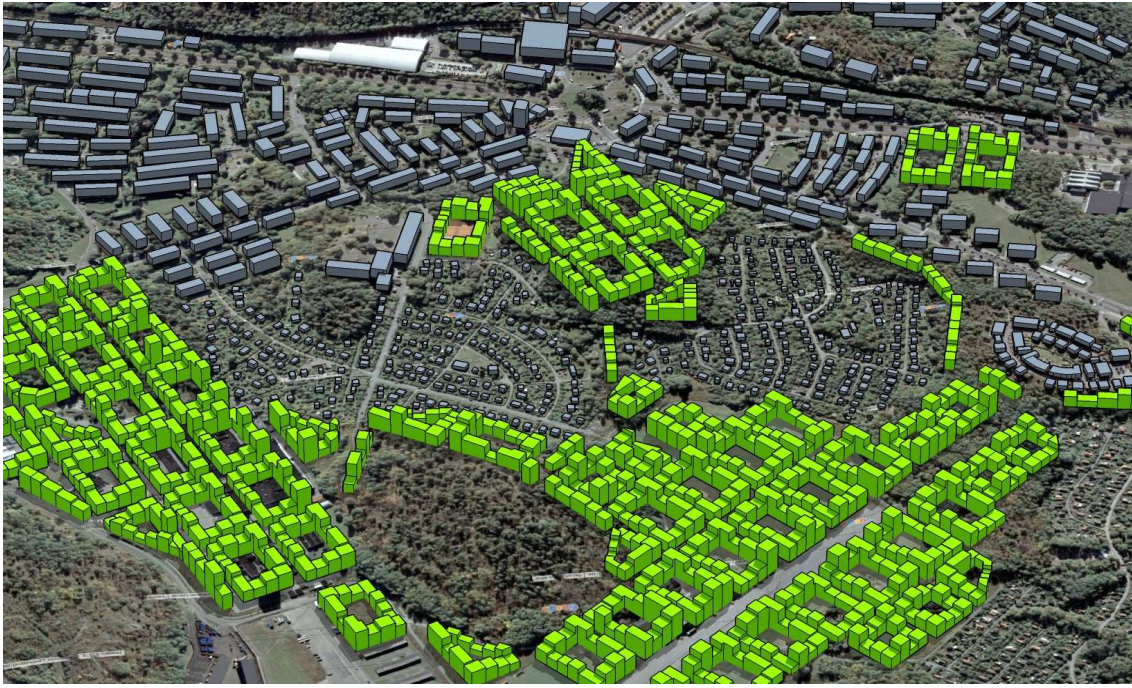
området kring Kyrksjön. Området är ungefär lika stort som Östermalm söder om Karlavägen, ett område med betydligt många fler invånare än vad som görs plats för här. **Med tanke på hur mycket yta som tas i anspråk och hårdgörs så är det direkt oansvarigt att inte exploatera mer i anslutning till det nya gatunätet.**

Samma mängd bostäder, plus en hel del verksamheter, planeras det för just nu i Slakhusområdet, ett område med en areal på 25,5 hektar. En liknande exploateringsgrad för det aktuella området borde således absolut vara möjlig.

Med den bostadsbrist vi har i Stockholm är det oansvarigt att inte ge plats för fler bostäder än man har gjort i den här planen. Man måste fråga sig om planförfattarna över huvud taget har lagt märke till att vi behöver 200-300.000 lägenheter i Stockholms län under de kommande 15 åren (enligt länsstyrelsens "Regional bedömning av nya bostäder i Stockholmsregionen fram till 2030"). Ett sådant här slöseri med tomtmark är knappast någon hjälp för kommunen att tillgodose behovet. Om man inte menar allvar med att bygga utefter intentionerna i översiktsplanen samt göra verklighet med att göra Brommaplan till en stadsnod så är det bättre att avvakta att bygga tills man tar problematiken seriöst..

Eget förslag

YIMBY har i samband med det här yttrandet tagit fram en egen konceptskiss på hur man kan exploatera området med kvartersbebyggelse utefter det omåttligt populära Östermalms kvartersformer på 60x90m med fastigheter på 15 meters bredd. Förslaget rör inte någon existerande bebyggelse som skulle bevaras i planförslaget och är menat för att visa på hur mycket mer effektivt man kan använda marken om man bygger efter etablerade innerstadsprinciper snarare än att försöka uppfinna hjulet ännu en gång med en ny förortsbebyggelse. Det är inga exakta placeringar och utformningar av kvarteren men det är ett förslag för hur man kan tänka sig området i framtiden om man menar allvar med att utvidga stenstaden istället för att som idag bara låta det vara fluffiga ord i visionsdokument som man sedan helt ignorerar i faktiskt planarbete.





- Om YIMBY

YIMBY är ett partipolitiskt obundet nätverk av medborgare som genom konstruktiv feedback vill se en positiv stadsutveckling med mer tät och levande blandstad, ökat kollektivtrafiksresande och städer och infrastruktur som utvecklas på ett både attraktivt och miljövänligt sätt. Vi vill att stadsbyggandet ändrar inriktning från gles bilstad till tät blandstad.

YIMBY Stockholm har ungefär 7400 medlemmar.

Vår hemsida kan besökas på

<http://www.yimby.se/>

Kontaktperson för detta yttrande är:

Anders Gardebring

Torbjörn Klockares gata 21

11330 Stockholm

E-post: anders.gardebring@yimby.se