

Tid Torsdagen den 14 april 2016 kl. 16.00 – 16.35
Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset
Justerat Torsdagen den 14 april 2016

Daniel Helldén

Cecilia Brinck

Närvarande

Beslutande ledamöter:

Daniel Helldén (MP), ordföranden
Cecilia Brinck (M), vice ordföranden

Jan Valeskog (S)
Bawer Kevir (S)
Kristina Öberg (S)
Lorentz Tovatt (MP)
Bo Arkelsten (M)
Eva Ekmehag (M)
Patrik Silverudd (L)
Karin Ernlund (C)

Tjänstgörande ersättare:

Martin Engman (S) för Anna Wedenlid (S)
Maja Zachrisson (S) för Lorena Delgado (V)
Anette Hellström (M) för Peter Jönsson (M)

Ersättare:

Roland Eliasson (S)
Viveca Wallqvist (MP)
Malin Ericson (Fi)
Jonas Lilleberg Eriksson (M)
Erik Persson (M)
Jan Erik Leijon (M)
Jill Eriksson (L)
Mikael Valier (KD)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Jonas Eliasson, Fredrik Alfredsson, Karin Dhakal, Ted Eil, Åse Geschwind, Inga-Lill Hultin, Lars Jolérus, Mattias Lundberg, Elisabet Munters och personalföreträdarna Luis Lopez och Magnus Sundin §§ 1-14 samt borgarrådssekreteraren Thomas Karlsson.

§ 19**Samråd för centrala Bromma. Svar på remiss från
stadsbyggnadsnämnden**

Dnr T2016-00539

Beslut

Trafiknämnden beslutar enligt kontorets förslag:

- 1 Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende programremiss för centrala Bromma.
- 2 Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Handlingar i ärendet

Trafikkontorets tjänsteutlåtande från den 9 mars 2016.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att avslå kontorets förslag till beslut.
 - 2 Att som svar på remissen anföra följande:

Stockholm växer och det är en utveckling som vi både stöder och tar på allvar. Läget idag är att Stockholm förväntas öka sin befolkning med 11 procent till 2020 och det behöver byggas mycket över hela staden. Att utveckla en storstad som Stockholm är av naturliga skäl en lång process, och vi måste ta stor hänsyn till att nya bostäder ska kunna stå kvar i minst 100 år. Under den tiden kommer befolkningen öka än mer än idag, och vi måste således verka för fler bostäder över hela staden och därtill nödvändiga samhällsfunktioner såsom skolor, förskolor, idrottsytor, parker med mera.

Genomförandet av stadens översiktsplan Promenadstaden innebär att vi kommer att skapa fler stadsmiljöer. Det handlar om att låta innerstaden växa långt utanför tullarna. Utifrån översiktsplanen togs rapporten "Bostadspotential i Stockholm" fram, som utifrån idag givna restriktioner visar var det är möjligt att bygga 140 000 nya bostäder till 2030. Exempelvis 20 700 i Hägersten – Liljeholmen och 20 100 i Bromma.

Översiktsplanen stödjer en utveckling av en flerkärning struktur med täta och attraktiva tyngdpunkter i ytterstaden för att skapa en bättre balans mellan stadens delar. I översiktsplanen anges nio tyngdpunkter varav en är området kring Brommaplan. Programmets syfte är att utreda hur området kring Brommaplan kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med strategierna i översiktsplanen samt beskriva vilka konsekvenser detta medför för närliggande stadsdelar.

Alliansen beslutade om att starta arbetet med programmet i stadsbyggnadsnämnden i januari 2012. Vi har nu följt utvecklingen och kan konstatera att det föreslagna antalet bostäder, 3 000 – 4 000, är alldeles för lågt satt. I detta centrala läge, och mot bakgrund av ett skriande bostadsbehov, är det rentav slöseri med markresurserna att planera för och genomföra en gles stadsbebyggelse. Detta på en yta som är tre gånger så stor som området vid Husarviken där 6 000 av Norra Djurgårdsstadens bostäder byggs. Det är också jämförbart med antalet bostäder som planeras i Slakthusområdet, också det på en betydligt mindre yta.

Inom programmet för centrala Bromma ska därför exploateringsstalet höjas markant i syfte att bygga stad på riktigt. Vi anser att de i programmet föreslagna lamellhusen och punkthusen i park i så stor utsträckning som möjligt ska ersättas av en kvartersstruktur, företrädesvis med stenstadens kvaliteter. Denna möjlighet går tyvärr förlorad om nuvarande programförslag genomförs.

Avslutningsvis är programområdet bullerutsatt ur flera perspektiv, exempelvis från de stora vägarna som går igenom rondellen vid Brommaplan. Slutna kvarter är således att föredra även ur ett bullerperspektiv, då det bättre skärmar av externt ljud än vad punkthus eller öppna kvarter gör.

Beslutsgång

Ordföranden Daniel Helldén (MP) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt förslag från ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), Jan Valeskog m.fl. (S) och Karin Ernlund (C).

Reservation

Vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Särskilt uttalande

Särskilt uttalande lämnas av ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande:

Nämnden är positiv till programmet för centrala Bromma där Brommaplan som tyngdpunkt stärks med tusentals nya bostäder och verksamhetslokaler möjliggörs i ett kollektivtrafikhögt läge.

I planen för centrala Bromma bör trafikföringen studeras ytterligare då både Kvarnbacksvägen och själva Brommaplan är starkt belastade. Framkomligheten ska vara god med stort fokus på gång, cykel och kollektivtrafik. Huvudgatorna inom området bör planeras med god framkomlighet för de prioriterade trafikslagen.

De kvarter som planeras för verksamheter mot Bromma flygplats bör utformas så att dessa i framtiden också är möjliga att omvandla till bostäder när man inte längre behöver ta hänsyn till flygbuller. Det bör redan nu prövas om vissa av de östra delarna kan rymma fler bostäder. Det är angeläget att området planeras för att längre fram vara en integrerad del av ett större sammanhängande stadsutvecklingsområde.

Särskilt uttalande lämnas av Karin Ernlund (C) enligt följande:

Gamla mönster går igen. Stockholm stad har återigen en stor möjlighet att bygga urban blandstad i ett centralt läge med en mix av bostäder, kontor och service. Något som efterfrågas av många Stockholmare och något som det finns alldeles för lite av i vår stad. I stället för att dra nytta av den möjligheten, i likhet med exempelvis planerna för Slakthusområdet, presenteras ett lagom glest område med beprövade Stockholmshus i skogsdungar.

Förslaget utnyttjar inte den fulla bostadspotentialen genom att bygga tätt och högt, det är tråkigt och det brister i attraktiv stadsmässighet.

Centerpartiet vill bygga minst 160,000 bostäder fram till och med 2030 och dessutom se till att Stockholm kan fortsätta att utvecklas under hundratals år efter det. Det innebär att vi måste värna stadens mark om vi på lång sikt ska kunna växa på ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart sätt med täta attraktiva stadsdelar uppbyggda kring cykel, gång och kollektivtrafik som dessutom sparar stora parkytor och grönområden.

Externa instanser har lagt fram förslag som visar på att det går att det skulle kunna gå att bygga 12,000 bostäder i centrala

Bromma. Detta är något som staden behöver utreda närmare.
Hur området ska kollektivtrafikförsörjas kräver därmed
ytterligare analyser.

Ersätтарыttrande

Malin Ericson (Fi) instämmer i särskilt uttalande från ordföranden
Daniel Helldén m.fl. (MP) och Jan Valeskog m.fl. (S).

Mikael Valier (KD) instämmer i förslag från vice ordföranden
Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L).

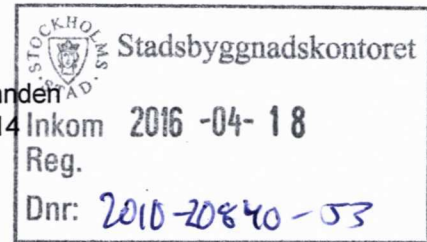
Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:



Handläggare
Pernilla Knutsson
08-508 261 80

Till
Trafiknämnden
2016-04-14 Inkom 2016 -04- 18
Reg.



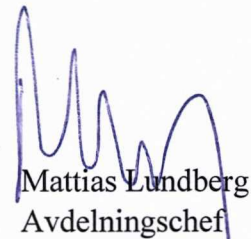
Samråd för centrala Bromma. Svar på remiss från stadsbyggnadsnämnden

Förslag till beslut

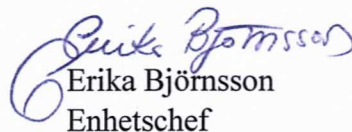
1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från stadsbyggnadsnämnden avseende programremiss för centrala Bromma.
2. Trafiknämnden justerar beslutet omedelbart.



Jonas Eliasson
Förvaltningschef



Mattias Lundberg
Avdelningschef



Erika Björnsson
Enhetschef

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har på remiss översänt ett programförslag för centrala Bromma. Programområdet omfattar sammanlagt ca 3000-4000 nya bostäder i stadsdelarna Riksby, Åkeslund, Åkeshov, del av Ulvsunda samt centrala Bromma. Utöver bostäder föreslås även verksamheter, utveckling av förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur. Målet med programförslaget är att området ska utvecklas till en hållbart levande stadsdel med Brommaplan som centrum för kommersiell och offentlig service men också som en nod för kollektivtrafiken i västerort.

Trafikkontoret
Trafikplanering

Fleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 261 80
Växel 08-508 272 00
pernilla.knutsson@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

Trafikkontoret tycker att programförslaget är väl genomarbetat och välkomnar att fokus ligger på att skapa en hållbar stadsdel där Framkomlighetsstrategins principer om att prioritera yt- och kapacitetseffektiva trafikslag tydligt lyfts fram. Kontoret vill gärna delta i fortsatt arbete.

Remissen

Stadsbyggnadskontoret har på remiss översänt ett programförslag för centrala Bromma:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-20840>

Stadsbyggnadskontoret har arbetat fram programförslaget tillsammans med exploateringskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret. Remisstiden sträcker sig till 2016-04-04, Trafikkontoret har dock fått förlängd svarstid till 2016-04-15.

Programmets syfte är att beskriva hur Brommaplan kan utvecklas i enlighet med översiktsplanen. Närheten till centrala Stockholm och till flera snabbt växande delar av stockholmsregionen gör centrala Bromma till en eftertraktad boendemiljö och ett bra läge för verksamheter. Centrala Bromma har stor potential att utvecklas till en attraktiv, mångsidig och hållbar stadsmiljö med Brommaplan som centrum för kommersiell och offentlig service samt nod för allmänna kommunikationer.

Programmet föreslår att 3 000 – 4 000 nya bostäder byggs i stadsdelarna Riksby, Åkeslund, Åkeshov, del av Ulvsunda samt centrala Bromma. Programförslaget har delats in i tre stadsutvecklingsområden som har olika förutsättningar och utvecklingsmöjligheter.

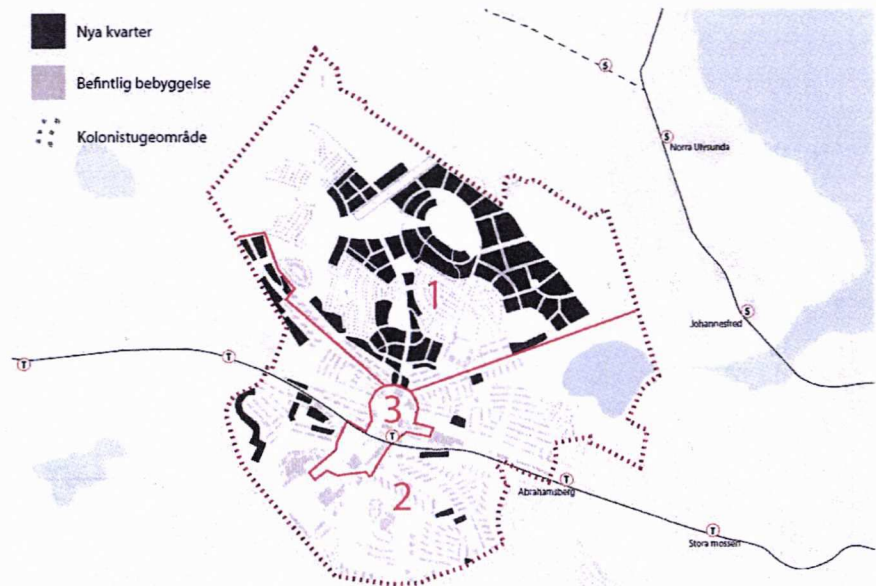


Bild 1. 1 Ny stadsdel i norra Riksby, 2 Förtätning av befintliga stadsdelar, 3 Utveckling av Brommaplans centrum.

1. Ny stadsdel i norra Riksby

Området nås främst via en ny gata från Kvarnbacksvägen som blir ett viktigt stråk som löper tvärs genom området med målpunkt i ett föreslaget aktivitetsstråk. I en framtid då hela området är utbyggt kan gatan eventuellt förlängas till Bällstavägen vilket skulle sprida angöringstrafiken och avlasta områdets in- och utfartstrafik från Kvarnbacksvägen samt utgöra en viktig gång- och cykelförbindelse. Kvarnbacksvägen föreslås utvecklas till en stadsgata med bebyggelse som definierar gaturummet tydligare.

Nya busslinjer kommer sannolikt att behövas för att försörja programområdets norra delar som är belägna mer än 700 meter från tunnelbanestationen Brommaplan. Gatusektionerna kommer att vara anpassade för god framkomlighet för kollektivtrafik.

I programmet beskrivs koppling till Brommaplan som avgörande för det nya områdets integration i den omgivande stadsbygden samt för att underlätta för gående och cyklister att ta sig till service och kollektivtrafik. En ny parkgata föreslås bilda ett stråk från Brommaplan/Vadmalsvägen, genom den nya bebyggelsen med målpunkt i en ny föreslagen stadspark och aktivitetsstråk på den gamla landningsbanan.

2. Förtätning av befintliga stadsdelar

Åkeshov och Åkeslund ska utvecklas med utgångspunkt i de lokala kvalitéerna där en förbättrad tillgänglighet till de offentliga

rummen, till exempel Tunnländsparken, och de kulturhistoriskt värdefulla miljöerna beaktas.

En ny bro för gående och cyklister över Drottningholmsvägen söder om Brommaplan föreslås i detaljplanen för kvarteret Grammet. Kopplingen ökar tillgängligheten till Brommaplans centrum, Tunnländsparken och Judarns naturreservat. Tillgängligheten till Brommaplans centrum och vidare till Riksby för boende i Åkeslund föreslås förbättras genom att möjliggöra för en ny entré vid tunnelbanestationens östra ände.

3. Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum

Brommaplans funktion som knutpunkt och omstigningsplats mellan olika trafikslag kommer att bli än viktigare i framtiden i takt med befolkningstillväxten. De flöden av människor detta medför skapar förutsättningar för ett levande stadsliv och aktivitet på gator och torg. De offentliga rummen ska utformas med hög kvalitet med inbjudande vistelseytor.

Goda kollektivtrafikförbindelser är också en viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling och avgörande för att minska bilberoendet. Framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik bör alltså prioriteras. Samtidigt är Brommaplan en viktig punkt i det regionala vägnätet vilket gör att goda förutsättningar att hantera den lite mer långväga trafiken också måste finnas.

Ett stort antal gående och cyklister passerar Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen vid Brommaplan, däribland många barn och ungdomar som promenerar mellan Brommaplans tunnelbanestation och Engelska skolan i Riksby. För att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten föreslås en gång- och cykelbro över Drottningholmsvägen. Passagen skulle även underlätta för boende i Riksby att ta sig till och från dels tunnelbanan, dels centrumanläggningen vid Brommaplan. Ytterligare passager kring Brommaplan för gång- och cykeltrafiken ska ses över i kommande detaljplanering liksom utformningen av trafikplatsen.

De barriärer som utgörs av flera gator med stora trafikmängder och odefinierade stadsrum vid Brommaplan ska överbryggas så att en sammanhängande stadsstruktur skapas. Utgångspunkten är att skapa en attraktiv, trygg och säkrare plats för samtliga trafikanter samt att arbeta för att minska de barriärer som flera av gatorna med stora fordonsmängder utgör. Hur trafiksituationen ska fungera vid Brommaplan behöver studeras i det fortsatta arbetet. Detta gäller för samtliga trafikslag. Även Huvudstaledens eventuella anslutningar

till Bergslagsvägen och Drottningholmsvägen behöver studeras i det fortsatta arbetet.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts internt inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontoret tycker att programförslaget är väl genomarbetat och välkomnar att fokus ligger på att skapa en hållbar stadsdel där Framkomlighetsstrategins principer om att prioritera yt- och kapacitetseffektiva trafikslag tydligt lyfts fram. Programmet är översiktligt och utgör ett bra underlag för fortsatt arbete. Det är dock svårt för kontoret att ta ställning till och peka på specifika konsekvenser eftersom stora delar av trafikfrågorna kommer att utredas vidare i kommande skeden. Det är viktigt att de utredningar som krävs för området och områdets påverkan på närliggande områden tas fram i kommande arbete.

Gator och trafik

Nya gator i Riksby delas upp i huvudgator, lokalgator och parkgator. Utformningen av dessa gator stämmer överens med stadens riktlinjer och bör vara flexibel och fungera i ett långsiktigt perspektiv. Eventuellt kan vissa mått behöva justeras i kommande arbete. Utmed områdets gator måste till exempel erforderliga funktions- respektive driftmått uppfyllas. Sektioner för nya gator medger inte gatuträd i den omfattning som illustreras i programmet. Gatuträd får inte planteras närmare fasad än 4 meter. De föreslagna lokalgatorna genom koloniområdena får inte plats inom nuvarande struktur. Det är viktigt att även passagerna igenom koloniområdet utformas med god kvalitet.

Norra Riksby angörs främst via Riksbyvägen, Linta Gårdsväg och Salixvägen. Precis som programmet föreslår behöver dessa korsningar och angöringspunkter studeras i det fortsatta arbetet.

Från Vadmalsvägen föreslås en ny parkgata igenom stadsdelen norra Riksby. Topografin och höjdskillnaderna behöver studeras vidare samt hur korsningen med Vadmalsvägen ska utformas.

Drottningholmsvägen är ett utpekad urbant stråk. Kontoret föreslår att arbetet med Drottningholmsvägen utformas i samverkan med programarbetet för Alvik. Kontoret önskar även här att få vara med i gestaltningen av gatan så att den utformas på ett trafiksäkert och framkomligt sätt för samtliga trafikanter.

Det är viktigt att korsningen Kvarnbacksvägen/Linta Gårdsväg studeras vidare i kommande utredningar. Korsningen är idag bristfällig vad gäller trafiksäkerhet och behöver utformas bättre för samtliga trafikanter.

Kontoret ser positivt på att Kvarnbacksvägen utvecklas till en stadsgata med bättre möjligheter för gående och cyklister. Möjligheterna att anlägga sammanhängande kollektivkörfält på Kvarnbacksvägen är högt prioriterat inom kontoret och bör studeras i det fortsatta arbetet. Likaså bör förutsättningarna för gående och cyklister studeras vidare. Gatan är utpekad som ett cykelpendlingsstråk och bör utformas enligt dessa principer.

Kontoret välkomnar att det pågår utredningar kring hur Brommaplans trafikplats i framtiden kan utformas på ett bättre sätt för att skapa en tydligare, trafiksäkrare och mer framkomlig plats för samtliga trafikanter. Trafikkontoret ser fram emot ett fortsatt deltagande i arbetet.

Gång och cykel

I programarbetet anges att cykelbanenätet längs de stora vägarna i området är väl utbyggt och ingår i Stockholms regionala nät. Potentialen för att utveckla trafiksäkerheten och framkomligheten för dessa cykelstråk framförallt kring Brommaplan är stor och bör utredas i ett kommande skede. God trafiksäkerhet och framkomlighet för gång- och cykeltrafikanter bör prioriteras högt i kommande planering där separering av gång- och cykeltrafikanter och trafiksäkra passager är viktigt.

I programhandlingen beskrivs att gator, torg, parker och byggnader ska utformas med god tillgänglighet i enlighet med stadens riktlinjer. Det är viktigt att dessa frågor studeras i detalj i kommande arbete. Det är bra att tillgängligheten från Brommaplan till Riksby klack utreds och att en hissförbindelse studeras, men alternativa tillgängliga rörelsestråk måste också prioriteras.

Trafikkontoret ställer sig frågande till avsnittet där avstånd till Stockholm C anges i restid med buss då det idag inte finns någon sådan bussförbindelse förutom nattbuss. Planeras det för en ny busslinje på Drottningholmsvägen mellan Brommaplan och vidare över Tranebergsbron? I enlighet med programmets inriktning borde restid med cykel likaså anges.

Kollektivtrafik

Det nya gatunätet i norra Riksby ska dimensioneras så att busstrafikens framkomlighet möjliggörs. Trafikkontoret ser positivt på detta. Att skapa bättre förutsättningar för busstrafiken på Kvarnbacksvägen är av stor vikt. Även framkomligheten för de bussar till och från Brommaplan som ska igenom Brommaplans trafikplats och vidare mot Solna och Ekerö via Kvarnbacksvägen behöver studeras. Eftersom det är trafikförvaltningen som ansvarar för planeringen av kollektivtrafik behöver fortsatta studier utföras i samarbete och dialog med dem.

Det är viktigt att Brommaplan som nod för kollektivtrafiken värnas och att förutsättningarna att nå platsen förstärks och tydliggörs. De två broar som planeras över Drottningholmsvägen ser trafikkontoret positivt på och vill gärna vara med i diskussionerna kring utformning i det fortsatta arbetet.

Parkering

Trafikkontoret rekommenderar att projektspecifika och gröna parkeringstal tas fram i fortsatt arbete med området. Boendeparkering och besöksparkering ska anordnas på kvartersmark. I detaljplaneskedet bör mobilitetsplaner och mobility managementåtgärder arbetas in.

Behovet av cykelparkering i anslutning till bostäder och arbetsplatser ska i första hand lösas inom fastigheten. Stadens rekommendation är 2,5 - 4 parkeringsplatser per 100 m² BTA. Den säkraste variabeln vid planeringen är att använda lägenheternas storlek eftersom det kan vara svårt att förutse antalet personer eller vilken målgrupp som kommer att flytta in. För exploatering med låga parkeringstal för bilar bör det istället finnas höga parkeringstal för cyklar.

Belysning

I programhandlingen beskrivs vikten av offentlig belysning. Eftersom en stor del av den nya bebyggelsen ligger långt ifrån befintlig bebyggelse, speciellt runt flygplatsen, är det viktigt att tänka på hur belysningen ska utformas i ett tidigt skede av exploateringen.

Grönstruktur – park och rekreation

Kontoret anser att det i programmet bör redovisas hur mycket natur-/parkmark som ianspråkats för blivande gatumark, kvartersmark med mera.

Det är positivt att programmet föreslår flera mindre parker i de nya bostadsområdena i kvartersnära läge. Det saknas i programmet uppgifter om den planerade mängden friyta för de boende i området och ett resonemang kring detta. Blir det mycket god, god eller mindre god standard? Detta är särskilt viktigt i de områden där topografi medför att stora delar av den allmänna friytan är otillgänglig och i begränsad omfattning kommer att kunna nyttjas för vistelse. Mängden friyta har betydelse för innehåll och möjligheterna till nyttjande. Få allmänna friytor leder till ökat slitage.

För tillkommande bebyggelse på park och naturmark bör flerbostadshus prioriteras framför radhus och liknande mindre bostadshus. På så sätt nyttjas den park- och naturmark som försvinner mer effektivt och större delar av omgivande park- och naturmark bör kunna bevaras. Nya byggnader bör alltid placeras i terrängen med stor hänsyn till rekreationsstråk och till befintliga äldre respektive värdefulla träd.

Det bör i programmet lyftas att utredning behövs avseende nya gränser för Kyrksjölötens naturreservat så att naturreservatet även omfattar del av området öster om Spångavägen där många av grodorna i dagens naturreservat övervintrar. Trafikkontoret har under 2014 anlagt groddjurstunnlar under Spångavägen för att underlätta för groddjurens årliga vandring.

Skolor och förskolor bör ordnas med god utemiljö på tillräckligt stora gårdsytor inom kvartersmark. Allmänna lekplatser på parkmark ska endast vara ett komplement till verksamhetens egna gårdar.

Kommunaltekniska ytor

Behovet av nya kommunaltekniska ytor bör lyftas fram i programmet. Detta gäller främst områdena Riksby klack, del av Riksby friområde och Linta Gårdsväg/Kvarnbacksvägen. De befintliga ytor som tas i anspråk behöver ersättas samtidigt som nya behov uppstår med ökad exploatering.

Vad gäller avfallshantering anser kontoret att det skulle vara positivt om plats för central sopsugsanläggning kan ordnas för den mer samlade bebyggelsen i norra delen av programområdet.

Samordning med angränsande projekt

Trafikkontoret tycker det är positivt med ett helhetsgrepp över stora delar av centrala Bromma. Det är dock viktigt att programarbetet

samordnas med det programarbete som pågår i Alvik så att bland annat Drottningholmsvägen får en enhetlig karaktär även på sträckan mellan Brommaplan och Ulvsundaplan.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadskontoret som svar på programremiss för centrala Bromma.

Slut**Bilaga**

Länk till områdesprogram:

<http://insynsbk.stockholm.se/Byggochplantjansten/Pagaende-planarbete/PagaendePlanarbete/Planarende/?JournalNumber=2010-20840>