

## § 12

### Samråd om program för centrala Bromma

#### Beslut

Stadsdelsnämnden beslutar att i huvudsak besluta i enlighet med förvaltningens förslag till beslut och därutöver tillägga:

Stadsdelsnämnden menar att förvaltningen på ett förtjänstfullt sätt har lyft fram många viktiga aspekter för planprogrammet för Centrala Bromma. Nämnden vill här betona vissa frågeställningar.

Det är mycket bra att många bostäder planeras för området, men planeringen måste i högre grad ske i form av ekologiskt och socialt hållbar stadsutveckling, med hänsyn tagen till kulturmiljön. Centrala Brommaområdet är idag mycket rikt både på kultur- och fornminnen samt naturområden med stora ekologiska värden och med viktiga spridningssamband. Området hyser idag även gott om service, kultur, mötesplatser, möjlighet till rekreation, sport och friluftsliv.

Närförorter ska inte ges sämre boendemiljöer med mindre av kultur, service och tillgång till idrott, park- och naturmark än innerstaden. Detta måste därför utvecklas parallellt med bostadsbyggandet.

Brommaplans centrum och reningsverkstomten bör ingå i planeringen av helheten då ytterligare ett- till två tusen bostäder planeras i dessa områden. Risken finns annars att man inte skapar den samhällsplanering som eftersträvas, med för snål planering av förskolor, skolor, vårdinrättningar, service, parker, idrottsytor, hallar, kulturlokaler och mötesplatser för befintlig och tillkommande befolkning. En viktig fråga är också hur transportinfrastrukturen med bil- och kollektivtrafik, ska klara av resandeströmmar från boende i dessa då totalt 5 000-6 000 nya bostäderna. Det är väsentligt att tidigt hantera infrastrukturen i planeringen.

Nämnden ser gärna att planeringen även omfattar olika typer av boendeformer för äldre. Nya former av boenden behöver tas fram och finnas med tidigt i planskedet.

Den utritade barriären i form av de stora verksamhetskvarteren gentemot Bromma flygplats bör omformas till bostadskvarter i den framtida planeringen. Området ska utformas för att bli del av en mångfunktionell stadsväv och öppna upp för den kommande bebyggelsestrukturen på flygfältet. Genom att räkna in bostadsbebyggelse i Bromma centrum och i verksamhetsdelarna kan större hänsyn tas till värdefull natur- och kulturmark som finns inom planområdet.

Stor hänsyn måste tas till topografiska förhållanden och den föreslagna vägdragningen rakt upp för det branta berget i Riksbyskogen stämmer inte med ambitionen att terränganpassa gator och ny bebyggelse, så vida inte plansprängning av stora områden ska ske, är delar av de i planeringen inlagda områdena tveksamma. Genom omdisponering av ytor och omfördelad bebyggelse kan värdefulla biotoper och kulturmiljöer värnas.

Nämnden vill påpeka att:

- Kolonistugor ska inte behöva rivas eller flyttas. Att lägga lokalgator genom koloniområdet är inte en bra ide. Befintlig asfalterad väg kan bli till gåfartsgata.
- Ingen bebyggelse kan ske i Kyrksjölötens naturreservat som därutöver är Natura 2000-område.
- Tennisbanorna är välanvända och viktiga för ungdomsverksamhet och bör inte bebyggas.
- Det är väsentligt att planerad bebyggelse anpassar sig till befintlig karaktär i området.
- Man bör lämna delar av ängsmark norr om Kvarnbacksvägen obebyggd för att knyta samman kulturmiljön mellan Kvarnkullen och den västar fornminnestäta kullen.
- Området vid Bårdgränds förlängning, är en mycket värdefull natur- och kulturmiljö och även området mellan Stop- och Tunnländsvägen.
- Det borde vara givet att en miljökonsekvensbedömning tas fram.

### **Ärendet**

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett program för centrala Bromma som anger mål och utgångspunkter för den fortsatta planeringen. Programmet föreslår en utveckling med 3000-4000 nya bostäder i stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund. Utöver bostäder föreslås även verksamheter, utveckling av förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur.

Förvaltningen hade redovisat ärendet i ett tjänsteutlåtande från den 24 mars 2016. Dnr 89-16-1.5.3.

### **Förslag till beslut**

Johan Heinonen m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Lillemor Samuelsson (V) lämnade ett förslag till beslut, se beslut ovan.

Jan Tigerström m.fl. (M) och Jonatan Ohlin (L) föreslog att nämnden skulle ställa sig bakom förvaltningens förslag till beslut.

### **Beslutsgång**

Ordföranden ställde förslagen mot varandra och konstaterade att nämnden ställde sig bakom förslaget från S, MP och V.

**Reservation**

Jan Tigerström m.fl. (M) och Jonatan Ohlin (L) reserverade sig till förmån för förvaltningens förslag till beslut.

**Särskilt uttalande**

Jan Tigerström m.fl. (M) lämnade ett särskilt uttalande:

”Vi menar att det är viktigt att understryka att detta programförslag rimligtvis förutsätter en planeringsprocess som ligger i tidshorisont 10 till 20 år för genomförande. Det är då av största vikt att redan från början utveckla dialogen med Brommaborna med insikten att projektet innebär att man förtätar och bygger ny stadsdel i ett område med redan befintlig bostads- och trafik/infrastruktur. Det skiljer sig från den stadsutveckling som ägt rum under senare tid, såsom Annedal, Norra Djurgårdsstaden och Hammarby sjöstad, där hela områden omvandlats från industri till bostadsbebyggelse. Det är därför dialog och medverkan är så viktig då Brommaborna redan idag har många synpunkter på den befintliga miljön. Detta inte minst för att uppnå smidiga genomförande processer. Här finns utrymme för innovativt tänkande.

Trafiksituationen i centrala Bromma är redan idag kaotisk. Staden har här en möjlighet att pröva nya grepp, gärna i samverkan med trafikforskningen, för att utveckla åtgärder som kan leda till en säkrare och mer hållbar trafiksituation än dagens.”

**Särskilt uttalande**

Jonatan Ohlin (L) lämnade ett särskilt uttalande samt en bilaga som bifogas till protokollet:

”Ifrån Liberalerna i Bromma har vi följande att säga i korthet om förslaget att:

-vi instämmer med förvaltningens synpunkter och tillägger:

- Eftersom ytterligare nästan 2000 bostäder planeras i närområdet bör man ta med hela detta bestånd när man tittar på trafiklösningar, kommunikationer och alla andra behov av service och handel. Äldreomsorg, vårdcentral, bvc bör också planeras in ytmässigt.

- För att kunna bygga överhuvudtaget behöver trafiksituationen lösas på ett långsiktigt hållbart sätt. Vi bygger för människor som ska bo och leva men vi kan inte bortse ifrån att trycket på trafiklösningar kommer att öka eftersom befolkningen ökar. Se bilaga 1 för ref.

- Kommunala transportmedel: förutom ytterligare T-baneutgång bör man titta på alternativa lösningar för att minska biltrafiken. T ex genom att bygga en linbana till Ekerö C. Ser ref i bilaga 1.

- Vi anser att stenstad ska skapas i Brommaplans direkta närhet. Det är framförallt här handel, kommunikationer och service kommer att ligga. Vi ser gärna fler riktigt höga hus med trädgårdstak här. Se bilaga 1 för ref.
- Kolonilotterna bör få sätta prägel på kommande närliggande bebyggelse.
- Då goda kommunikationer i princip helt saknas i dagsläget och under överskådlig tid framåt i områdets norra delar bör dessa bebyggas sist med eventuellt undantag för verksamheterna.
- Vi vill utveckla Lillsjöområdet ytterligare. Förutom som ett genomtänkt rekreativområde (med eventuellt vikingatema) skulle området skyddas av omkringliggande bullerdämpande bebyggelse i form av t ex kontor och eller skola. Bygg för att skydda och förbättra.
- Vi anser att förtätning ibland befintliga lamellhus borde vara genomförbar samt att man i största möjliga mån undviker att bygga nya lamellhus.
- Plats för rekreation, även spontanidrott. Om vi bygger tätare och högre nära Brommaplan kan fler gröna ytor sparas och utvecklas för den ökande befolkningen. Kreativa lösningar med bollplaner på t ex garagetak mm prövas. Se ref i bilaga 1.

### **Att tänka i helheter vid stadsbyggnation**

Vi anser att när man skapar nya områden behöver man ta ett helhetsgrepp om hela området, inte enbart den exploaterade marken. Brommaplan med närliggande områden är till stora delar en ful, rätt sliten stadsdel inte anpassad efter människors behov och hårt uppskuren i trafikleder. När man nu tar ett stort grepp om detta bör det göras som en helhet och inte utelämna delar som angränsar.

Inga tankar på hur de äldre områdena med flerfamiljshus skulle kunna utvecklas har framförts. Förtätning i områden som dessa lönar sig och blir ett attraktivt tillskott av bostäder och lokalytor.  
– Samhällsservicen ökar i takt med förtätningen, centrala Brommaplan blir större och äldre bostäder blir mer attraktiva.

Tänker man förtätning inte endast i nybyggnation utan även i befintligt bestånd kan samma antal bostäder byggas utan att offra grönområden i onödan.

### **Hur bygger vi ett ännu bättre Bromma?**

Vi Liberaler föreslår att man använder sig av kalkylen som finns i bostadspotential Stockholm när programmet för centrala Bromma i sin helhet fastslås. Då får man en tydlig beräkningsgrund för vilken sorts samhällsservice och hur mycket av vad som kommer att behövas. Så detta kan planeras in från början. I denna kalkyl saknas vård vilket naturligtvis ska ingå i en sådan plan.

Bygg mer dynamiskt och anpassa husen till omgivningarna. Husen ska stå länge och värdet i att lägga stor vikt vid att bygga hållbart och vackert är stort. Rent krasst lönar det sig dessutom för alla inblandade, från byggherrar till de blivande boende.

Vi Liberaler ser fram emot att ett ännu bättre Bromma skapas, där man kan bo, leva och arbeta. Där rekreation är tillgänglig för alla och det finns gott om både grönytor och samhällsservice.”

### **Ersättaryttrande**

Helen Törnqvist (C) lämnade ett ersättaryttrande:

”Centerpartiet vill se fler bostäder i Bromma och i staden 160 000 bostäder fram till och med 2030. Dessutom vill vi se Stockholm utvecklas under hundratals år efter det. När mark tas i anspråk är det viktigt att bygga tätt och högt.

För att skapa en urban blandstad måste det till en mix av bostäder, kontor och service, med naturliga flöden så att människor vistas i stadsdelarna både dag-, kvälls- och nattetid. En attraktiv stadsdel är uppbyggd kring cykel, gång och kollektivtrafik, samt gröninfrastruktur som stadsparker, grönområden och fickparker.

Remissen innehåller många intressanta förslag, men utnyttjar inte den fulla bostadspotentialen genom att bygga tätt och högt, vilket är en stor brist. Externa aktörer har lagt fram förslag som visar att det går att bygga minst 12 000 bostäder i centrala Bromma genom att höja husen till 5-10 våningar. Detta är något som staden behöver utreda närmare.

I samband med nybyggnationer måste kollektivtrafiken ses över. Centerpartiet föreslår en halvmåneformad linje mellan Åkeshov och Abrahamsberg, så att det nya området knyts ihop med tunnelbanan på ett smidigt sätt. Effekter av färdstätt som linbana, spårbil eller buss bör utredas.

Det är viktigt att återvinningsmöjligheterna i området är av hög kvalitet. Den nya stadsdelen kan bli ett miljöspetsområde.

Det är av stor vikt att Lillsjöparken får vara stadspark. En ev boulevardisering av Kvarnbacksvägen bör dock utredas. Med 30 km/h, fler träd längs med vägen och mer utrymme för cykelbana kan denna sträcka som nu upplevs stressig kännas tryggare och trevligare. I samband med detta kan man bygga en rondell i korsningen Kvarnbacksvägen-Linta Gårdsväg.

Även Tunnländsparken är omtyckt och välanvänd av Brommaborna. Denna park och naturreservaten Judarn och Kyrksjölöten ska värnas.

Där det finns fornlämningar bör man bygga i samklang med historien så att runstenar och hällristningar får en framträdande roll i förhållande till det nybyggda. På så sätt kan vi både värna vårt kulturarv och skapa nytt.

Vid Kvarnbacksvägen kan ett hus byggas istället för den undangömda tennisbana som ligger där nu. Genom att göra husentrén mot Kvarnbacksvägen eller ned mot gångvägen kan den mycket populära pulkabacken få finnas kvar. Tennisbanan kan flyttas ned till gräsmattan vid pulkabackens slut.

Vid Hemslöjdsvägen skulle en förtätning kunna ske. Den fotbollsplan sk ”kaninbur” som ligger där skulle kunna förläggas på annan plats, gärna närmare Båtsmanstorpets lekplats.

Den nya gångvägen över Drottningholmsvägen bör studeras noga och förläggas till en ny tunnelbaneutgång som kan ansluta till kvarter Linneduken och sammanlänkas med Riksbyvägen. Detta gör att IES-elevernas gångflöde går rakt upp till skolan.

I korsningen Riksbyvägen-Drottningholmsvägen bör byggas ett hus som passar in i topografin. En flervånings-förskolebyggnad i suterräng, där en del av skogsdungen sparas, skulle kunna projekteras.

Mindre förtätningar längs med Drottningholmsvägen t ex nr 364 och 370 bör övervägas.

Även kullen vid kvarnen vid Kvarnbacksvägen kan bebyggas med t ex radhus i likhet med Sedumbacken. Det är önskvärt att kvarnen kan fylla någon funktion i form av t ex café.

Genom att gräva ned kraftledningen kan mer mark frigöras för att bygga bostäder. Därmed kan hela gräsytan utmed Drottningholmsvägen ut mot Ekerö bebyggas, men också längs med Spångavägen, enligt förslaget.

Det är av stor betydelse att de verksamhetslokaler som föreslås byggas utmed flygplatsen blir så pass höga så att de blir effektiva bullerskärmar.

Centerpartiet ser en stor potential i taken på alla hus som ska byggas. Genom att anlägga parker, stadsodling, gemensamhetslokaler och förskolegårdar på taken kan vi skapa en fin utomhusvistelse för våra barn och övriga Brommabor. En plan för taken i de olika områdena bör finnas med redan från början så att de planeras utifrån bästa möjliga förutsättningar vad gäller partiklar, buller och säkerhet.”