



Handläggare
Gunnar Hedman
E-post: bromma@stockholm.se

Till
Bromma stadsdelsnämnd

Program för centrala Bromma

Förslag till beslut

Stadsdelnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på stadsbyggnadskontorets remiss om förslag till program för centrala Bromma med stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund.

Lena Holmdahl
stadsdelsdirektör

Peter Dacke
verksamhetsområdeschef

Sammanfattning

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 ställer sig i huvudsak positiv till programförslaget som ger ett värdefullt tillskott av lägenheter i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. En storskalig bostadsplanering förutsätter dock att goda infrastrukturella lösningar går att finna för bl.a. vägar och kollektivtrafik. Viktigt är även att bostadsområdena ges en placering och utformning som harmonierar väl med omgivande befintlig kolonibebyggelse och att grönområden i möjligaste mån anläggs som avskiljande buffert.

Bromma stadsdelsförvaltning
Förskola och teknik

Gustavslundsvägen 151 G
Box 15017
167 15 Bromma
Telefon 50806439
Växel 50806000
bromma@stockholm.se
stockholm.se

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av verksamhetsområde administration i samarbete med övriga verksamhetsområden. Lokala rådet för funktionshinderfrågor, ungdomsrådet och pensionärsrådet har getts tillfälle att yttra sig över remissen.

Den 10, 11 och 12 mars genomfördes samrådsmöten, i form av öppet hus, i stadens dialogpaviljong vid Brommaplan, då stadens representanter fanns på plats för att svara på frågor.

Programmet visas under tiden 22 februari – 4 april i Tekniska nämndhuset, Brommaplans bibliotek och Brommas medborgarkontor, Blackebergsplan 5 samt på stadsbyggnadskontorets hemsida. Eventuella synpunkter på programförslaget lämnas skriftligt och ska ha inkommit senast den 4 april 2016 till Stockholms stadsbyggnadskontor. Stadsdelsförvaltningen har begärt och beviljats förlängd svarstid.

Bakgrund

Stockholm växer snabbt och staden ska planera för 140 000 nya bostäder fram till 2030. För att nå denna målsättning behöver förtätning ske av befintliga områden, men även genom helt nya bebyggelseområden.

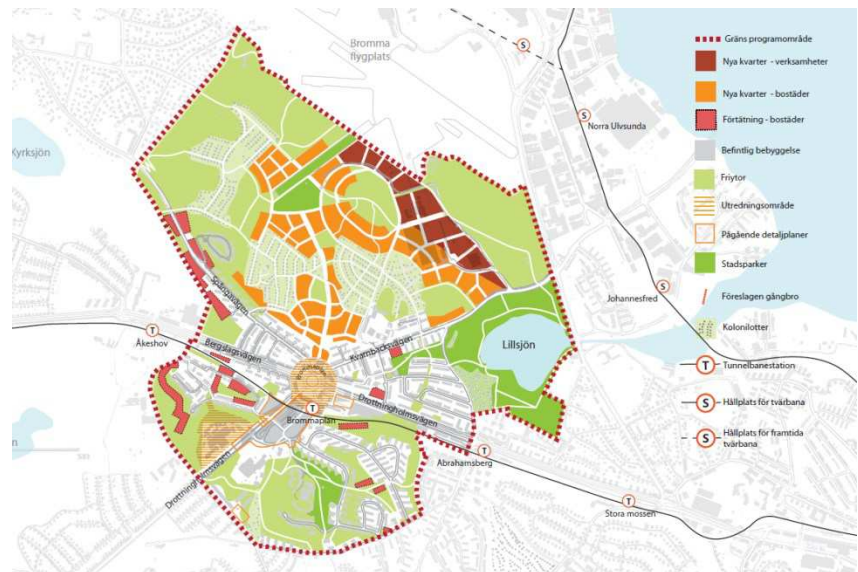
Den 19 januari 2012 beslutade stadsbyggnadsnämnden att inleda programarbete för centrala Bromma i syfte att beskriva hur Brommaplan kan utvecklas till en tyngdpunkt i enlighet med gällande översiktsplan. Programmet ska ge en helhetsbild av planeringsförutsättningarna inom området, utgöra planeringsunderlag för framtida detaljplaner samt fungera som stöd vid förfrågningar om markanvisningar.

Planområdet omfattar centrala Bromma med stadsdelarna Riksby, Åkeslund, Åkeshov samt del av Ulvsunda. Området gränsas i norr av Bromma flygplats, i öster av Lillsjöparken, i söder av Åkeshovsvägen och Gustav III:s väg samt i väster av stadsdelen Bromma kyrka.

Programförslag, utvecklingsområden

Programförslaget omfattar sammanlagt cirka 3000-4000 nya bostäder huvudsakligen i flerbostadshus, samt verksamhetslokaler. I det uppskattade antalet bostäder ingår inte bostäder i pågående detaljplaner som exempelvis kv Grammet vid Brommaplan där parallellt planarbete pågår för ca 850 nya

lägenheter. Utöver bostäder föreslås även verksamheter, utveckling av förskolor och skolor, idrotts- och rekreationsfunktioner samt förbättrad park- och grönstruktur. I centrala Riksby föreslås en helt ny stadspark medan de befintliga parkerna Lillsjöparken och Tunnländsparken föreslås komma att ombildas till stadsparker med nya attraktioner och förbättrade vistelsezoner.



Programmet redovisar ett övergripande utvecklingsförslag och är indelat i tre områden,

1. Ny stadsdel i norra Riksby
2. Förtätning i befintliga stadsdelarna Riksby, Åkeshov och Åkeslund.
3. Fortsatt utveckling av Brommaplans centrum.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen ställer sig i huvudsak positiv till programförslaget som ger ett värdefullt tillskott av lägenheter i ett centralt och kollektivtrafknära område. I helhetsplaneringen borde dock även Brommaplans centrum och reningsverkstomten, där ytterligare ett tusental bostäder planeras, ha ingått. Det finns annars en risk att parker, idrottsytor, service, förskolor, skolor, vårdinrättningar, kultur och mötesplatser m.m. inte möter den tillkommande befolkningens behov.

Bebyggelse i Riksby

Det goda läget, i kombination med rådande bostadsbrist, gör området intressant att exploatera. En stadsmässig bebyggelse bidrar till att behovet av transporter minskar inom staden samtidigt som möjligheterna ökar att kunna uppnå en levande stadsdel med god tillgång till kultur- och närservice. En storskalig bostadsplanering förutsätter dock att goda infrastrukturella lösningar går att finna för bl.a. vägar och kollektivtrafik. Viktigt

är att bostadsområdena ges en placering och utformning som harmonierar väl med omgivande befintlig kolonibebyggelse och att grönområden anläggs som buffert för att bidra till mjukare möte. I vissa områden måste också risken för skuggning av koloniträdgårdarna beaktas. Strävan bör vidare vara att inte dela upp koloniområdena utan att stärka deras gröna funktion med en sammanhängande stadspark. Om kolonistugor måste rivas, för att uppnå acceptabla lösningar för infrastruktur m.m. så ska dessa ersättas med likvärdiga hus.

Den föreslagna bebyggelsen i hörnet Drottningholmsvägen/Riksbyvägen bör utgå. Förutom att här finns flera fornminnen, som bör bevaras i sitt ursprungsskick, så är platsen starkt påverkad av buller och avgaser.

Kyrksjöns naturreservat letar sig, i dess södra del, ner mellan befintliga bostadshus. De boende här har redan idag svårigheter att uppfatta marken som naturreservat vilket är ett förhållande som, med nybyggnation och det centrala läget, förmodligen kommer att förstärkas allt mer i framtiden. Vid prövning av reservatets avgränsning utmed Spångavägen, där det planeras ny bebyggelse, så bör det övervägas om återstående mark, närmast Brommaplan, kan detaljplaneläggas och eventuellt bebyggas med fler hus. Därigenom kan kopplingen mellan skolan Nya Elementar och Spångavägen förbättras och en belyst parkväg anläggas vilket ger en tryggare skolväg för eleverna. Minskningen av mark inom reservatets södra del skulle kunna kompenseras med ny mark norr om Spångavägen, i anslutning till den nyligen anlagda grodtunneln, där grodornas har sina övervintringsplatser. (Se bilaga 2 Kyrksjölöten)

Bebyggelse i Åkeslund och Åkeshov

I Åkeslund, där parkmarken utgör lekyta för många förskolebarn, bör inriktningen vara att lägga exploateringsgraden på en lägre nivå. Området mellan Stopvägen och Tunnländsvägen känns ytterst tveksamt att bebygga medan området söder om tunnelbanan, som är relativt otillgängligt kan lämpa sig väl för kompletteringsbebyggelse.

I Åkeshov bör antalet hus reduceras så att fler grönytor, med ekologiskt värdefulla ekar, kan bevaras. Genom att bygga övriga hus något högre så kan exploateringsgraden ändå hållas oförändrat.

I befintliga bostadsområden är det angeläget att experimentell arkitektur undviks och att nya hus, för att vinna acceptans hos kringboende, gestaltas med samma tydlighet, läsbarhet och uttryck som omgivande bebyggelse.

Utemiljön

I takt med en allt ökande byggnation är det angeläget att staden förnyar och nyskapar parker och natur i syfte att öka kvaliteten på stadens grönska. Betydelsen av att vistas i naturen och parker för hälsa och välbefinnande är viktigt för alla kategorier och i synnerhet för personer med nedsatt hälsa eller funktionsförmåga. Förvaltningen finner det därför positivt att en ny stadspark föreslås i centrala Riksby och att Tunnlandsparken och Lillsjöparken föreslås ombildas till stadsparker med utvecklade attraktioner och kvaliteter. Det bör utredas om den planerade stadsparken och aktivitetsytorna som förlagts på en hårdgjord landningsbana, och som därmed är mindre ekologiskt värdefull mark, istället kan förläggas i anslutning till koloniområdena.

Förvaltningen ser även gärna att kompensationer, för ianspråktagen parkmark, fokuserar på utveckling av omgivande lekplatser och parkområden så att barns och vuxnas rekreations- och rörelsebehov kan tillgodoses. Därutöver finns ett allmänt behov av åtgärder för att göra stadsmiljön vackrare, tryggare och tillgängligare. Förvaltningen har nyligen renoverat en lekplats i Riksby centrala område som vi helst önskar ska bevaras och ingå i stadsparken.

Området är rikt på kultur- och fornminnen samt naturområden med stora ekologiska värden och viktiga spridningssamband. Det är därför angeläget att, innan planerna tar fastare form, görs såväl en behovsbedömning som miljökonsekvensbeskrivning.

I den fortsatta planeringen vore det även positivt om staden, tillsammans med hembygdsföreningen, kan samverka för att öka kunskaperna om vårt gemensamma kulturarv. Lillsjöparken har i tidigare planeringssammanhang nämnts som möjlig att utveckla till en kunskapspark där vikingatiden skulle kunna åskådliggöras genom exempelvis temalekparker, vikingaby, och informationstavlor

Integration

Staden har i sitt integrationsprogram angivit att bostäder bör byggas för alla grupper, inte bara de mest köpstarka. För att skapa förutsättningar för integration bör därför blandade upplåtelseformer medges.

Tillgänglighet

Förvaltningen förutsätter att tillgängligheten i olika aspekter noga beaktas i det fortsatta planarbetet. En god framkomlighet för rörelsehindrade och synskadade är grundläggande, men även att upplevelsekvaliteten beaktas för personer med nedsatt hälsa och funktion. All ny vegetation som planeras i den nya bebyggelsen bör, med hänsyn till allergi, följa anvisningarna i stadens

utemiljöprogram. Där höjdskillnaden utgör hinder för personer med funktionsnedsättning anläggs ramper eller annan likvärdig åtgärd. Intill bilparkering avfasas trottoarkant så att rullstolsburna självständigt kan rulla mellan gata och gångbana.

Behov av förskolor

Kommunen har huvudansvaret för att uppfylla barnomsorgen. Utrymme finns dock även för privata aktörer som inom Bromma stadsdelsområde, i dagsläget, omfattar nära 45 % av förskoleplatserna. En bas av friliggande förskolor bör ingå i exploateringen. Lägenhetsförskolor ska ses som ett komplement till de friliggande förskolorna och vid behov kunna omvandlas till lägenheter. När nya bostadsområden planeras ska kommunfullmäktiges riktvärde om 25 barn per 100 lägenheter användas för att dimensionera förskoleutbyggnaden. Om 3 000 nya lägenheter ska byggas så innebär det således ett behov av ca 750 förskoleplatser eller ca 40 nya förskoleavdelningar. Varje förskola bör innehålla minst 5 – 6 avdelningar och förskolegårdarna, för att kunna erbjuda barnen en god utemiljö, dimensioneras utifrån 15 kvadratmeter per barn.

Trafik

Trafiksituationen i Bromma är redan idag ansträngd varför konsekvenserna av en exploatering noga måste beaktas. I synnerhet Brommaplan har ett stort trafikflöde och en komplex trafiksituation med många trafikanter och är enligt trafikkontoret en av Stockholms mest olycksdrabbade platser. För att inte förvärra en redan komplex trafiksituation så bör den föreslagna vägförbindelsen, bakom den befintliga bensinstationen, flyttas till ett mindre utsatt läge. Förslag om tunnlar eller överdäckningar av rondellen har tidigare avslagits men i samband med de omvälvande planerna för området bör det finnas möjlighet att ta mer radikala grepp.

Förvaltningen anser det viktigt att planera för en sammanhållen och tät stad och delar programmets intentioner om att överbygga barriärer som utgörs av gator med stora trafikmängder och odefinierade stadsrum. Den föreslagna gång- och cykelbron, över Drottningholmsvägen har förvisso fördelar. Nackdelarna är dock att cyklister, och även i viss mån fotgängare, kan komma att avstå från att använda den och istället gå över körfälten med olycksrisker till följd. Efter vad förvaltningen erfar så upplever även funktionshindrade att det, p.g.a. bronns nivåskillnader, kan komma att bli besvärligare att ta sig över Drottningholmsvägen. Förvaltningen önskar därför istället att den i oktober 1998 lagakraftvunna detaljplanen för Brommaplans trafikplats genomförs. Denna plan var avsedd att förbättra framkomligheten,

säkerheten och miljön för gående, cyklister och bilister och inkluderade bl.a. en gångtunnel under Drottningholmsvägen.

Återvinning

Angeläget är att hanteringen av hushållssopor ägnas stor uppmärksamhet i planeringen och att kvalificerad sopsortering inkluderas i byggplanerna.

Kollektivtrafik

Det planerade nya bostadsområdet medför en kraftig befolkningstillväxt vilket förutsätter en väl fungerande kollektivtrafik. Goda kollektivtrafikförbindelser är en viktig förutsättning för en hållbar stadsutveckling och avgörande för att minska bilberoendet och därigenom avlasta Brommaplan och gatorna runt omkring. Med en allt växande befolkning i Västerort och på Mälardöarna anser förvaltningen att initiativ bör tas till bättre kollektivtrafiklösningar och att hinder inte byggs in för framtida kollektivtrafik.

Önskvärt är att bytespunkten vid Brommaplan kompletteras med spårbunden trafik till Ekerö centrum samt i nordvästlig riktning, via centrala Bromma och Beckomberga sjukhusområde, till Spånga station.

Brommaplans T-banestation har idag en mycket stor trafikantgenomströmning med en entré som ofta är överfylld av passagerare varför en ny entré bör anläggas i dess östra del.

Behov av gruppboende

I Bromma och staden som helhet råder brist på boenden för funktionshindrade varför förvaltningen vill framföra behov av ytterligare gruppboende inom programområdet.

Bilagor

1. Remissen
2. Karta med Kyrksjölötens naturreservat