

Yttrande Bromma - Brommaplan med omgivning | 2016-04-04

Yimby är positiva till intentionen att bebygga detta område. Yimby är dock extremt negativa 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 eftersom det möjliggör ett helhetstänk i planeringen. Området utgör en del av de områdena i innerstadens förlängning 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 idag. Vi anser att en tät kvartersbebyggelse är att föredra framför lamellhus och punkthus i park, vilket är den huvudsakliga bebyggelseformen i den aktuella planen. Fyller man på med en 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 gröna stråk utan större faktiskt värde samt trafikleder har prioriterats framför urbana stråk, vilket i praktiken leder till döda stadsmiljöer samt oklara ägandeförhållanden 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 anser att utformningen på denna plan direkt strider mot översiktsplanen. Bygger man enligt förslaget så blir det komplett omöjligt att bygga sammanhängande stadsmiljö från Traneberg/Alvik till Brommaplan och sedan vidare. Genom att 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. Brommaplan har chansen att bli en nod och stark kärna utanför innerstan, vilket är intentionen i översiktsplanen. 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 är 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 den nordvästra delen av planområdet.

En annan brist i planen är att planen försvårar framtida stråk som kan koppla ihop framtida bebyggelse på Bromma flygplats med Brommaplan, vilket ändå 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 på ett sätt där man inte får tysta innergårdar som man får med slutna kvarter. Det 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 det 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 folk och framförallt kommersiella aktörer efterfrågar mer stadsmiljöer utanför 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 för var 5-6:e lägenhet man bygger borde man bygga in små kontor eller kommersiella lokaler. På 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 planområde 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 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 till man är mer seriös med att kapa av bostadskön.

Eget förslag

YIMBY har i samband med det här yttrandet tagit fram en egen konceptskiss på hur man kan exploatera området med kvartersbebyggelse utefter 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.





Tobias Davidsson
För YIMBY Stockholm