



Programsamrådshandling

2012-04-07

Ny inomhusterminal för bussar, uppgraderad biljetthall för tunnelbanan, utökade butikslokaler och 600-700 nya lägenheter i kvarteret Grammet m m vid Brommaplan, Dp 2011-18029-54

Kollektivtrafikknutpunkt-centrum-tyngdpunkt

Brommaplan är en viktig kollektivtrafikknutpunkt och här samlas många centrumfunktioner för centrala Bromma. I den nya Översiktsplanen för Stockholm, Promenadstaden, pekas Brommaplansområdet ut som en tyngdpunkt. Att Brommaplan är en tyngdpunkt betyder att det är en plats som staden vill satsa på, med upprustning och utökning av centrumet och förtätning med fler bostäder.

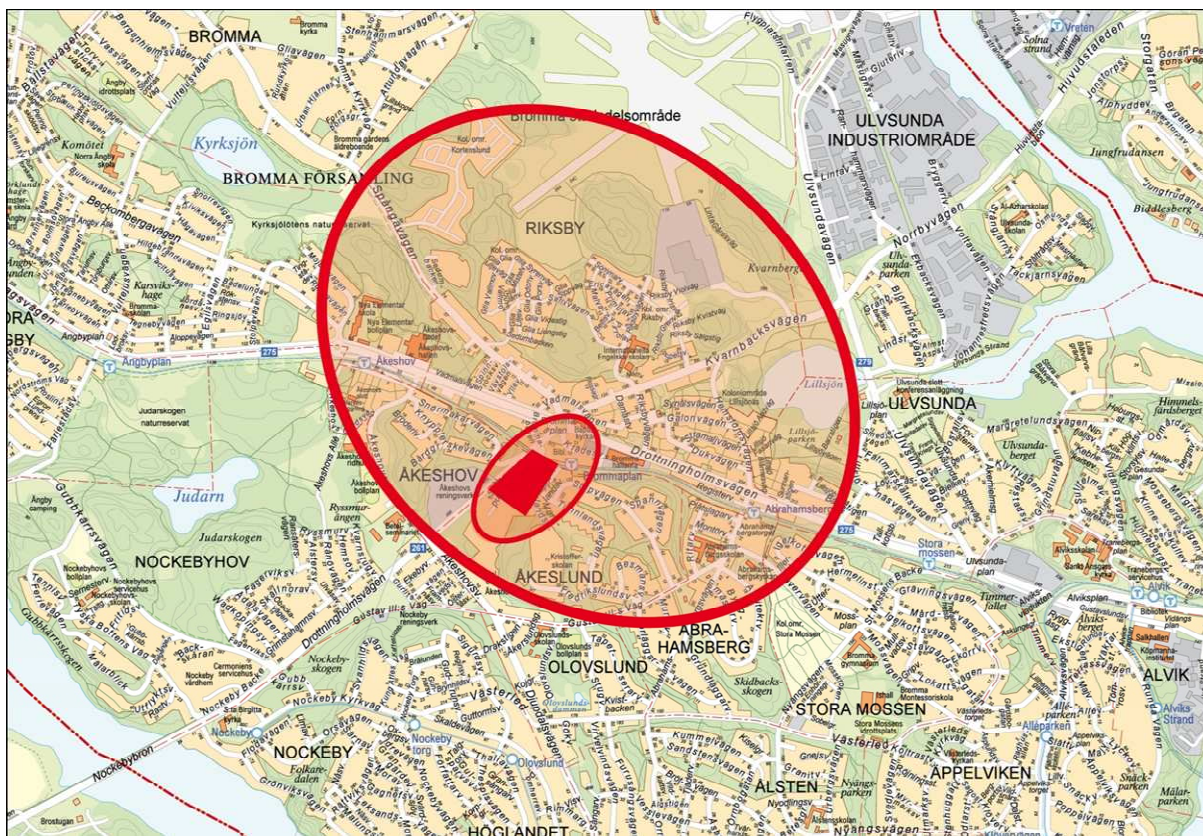
Programsamråd för detaljplaneprojektet Grammet

Programsamrådet för ny bussterminal m m i kv Grammet är ett sätt för stadsbyggnadskontoret att informera om de grundläggande tankarna i detaljplaneprojektet och få synpunkter från närboende, allmänhet, andra förvaltningar, länsstyrelsen m fl. Programsamrådet är ett formellt samråd enligt Plan- och bygglagen och eventuella synpunkter måste lämnas skriftligt inom samrådstiden för att räknas. Svaren sammanställs i en samrådsredogörelse. I slutet av år 2012 kommer plansamrådet, som är nästa möjlighet att ha synpunkter på detaljplaneprojektet. I plansamrådet presenteras utformningen av de nya byggnaderna mer detaljerat.



STADSBYGGNADSKONTORET

www.stockholm.se/brommaplan



Vi arbetar med tre olika nivåer: Den stora ovalen visar det övergripande analysområdet, den mindre Brommaplans centrum. Detaljplaneområdet visas som en helröd yta.

Flera olika projekt kring Brommaplan

Stockholms stad har startat två projekt kring Brommaplan, dels det här detaljplaneprojektet för inbyggnad och överdäckning av bussterminalen i kvarteret Grammet, dels ett mer översiktligt analys- och programarbete för ett större område i centrala Bromma. Vi har också genomfört en enkät om hur man upplever Brommaplans centrum. Under året kommer vi att bjuda in till olika samråds-, informations- och dialogaktiviteter.

All information finns på www.stockholm.se/brommaplan.

Enkät om Brommaplans centrum

För att få veta mer om hur alla som använder Brommaplans centrum upplever platsen genomförde stadsbyggnadskontoret en enkätundersökning under mars-april 2012. Vi tackar alla som svarade på enkäten.

Enkätsvaren visar att Brommaplans centrum av de allra flesta upplevs som grått, trist och tråkigt. Det är skräpigt och dåligt underhållet. Många upplever platsen som otrygg och oinbjudande. Det är inte en plats där man träffar och umgås med sina vänner. Biblioteket är en av de få platser som uppskattas, men det bör få en mindre undanskymd placering. Även torghandeln är ett uppskattat inslag.

Önskade förbättringar är att centrumet skall bli blivare, ljusare, renare, mindre grått, att det får bättre gång- och cykelmiljöer, bättre belysning, gröna planteringar, uteserveringar, mer torgkänsla, plats för torghandel och cykelställ för pendlare.

Hela resultatet av enkäten finns på www.stockholm.se/brommaplan.



Ungefärligt programområde

Detaljplaneprojektet för ny inomhusterminal för bussar, utökade butikslokaler och 600-700 nya lägenheter i kvarteret Grammet m m i Brommaplans centrum

Brommaplan är en viktig bytespunkt mellan tunnelbana och buss. Enligt SL:s statistik för år 2010 så steg 13700 kollektivtrafikresenärer på tunnelbanan vid Brommaplan varje vardag, varav 5200 i förmiddagens rusningstrafik kl 06-09. Totalt 9400 resenärer kom med buss till Brommaplan, varav 3800 i rusningstid kl 06-09, och 10100 personer tog bussen från Brommaplan varje vardag.

Idag är bussterminalen utomhus. Vi föreslår en ny inomhusterminal med inomhusförbindelse med tunnelbanan. Tunnelbanans entré och biljetthall föreslås bli rymligare. Kollektivtrafikåtgärderna planeras i samråd med Storstockholms lokaltrafik, SL. I projektet föreslås också utökade lokaler för handel och service, en kontorsbyggnad (ev hotell) vid torget, samt ca 600- 700 lägenheter på ett däck ovanpå terminalen.

En förutsättning för de nya bostäderna är att skyddsavståndet till Åkeshovs reningsverk, som ligger på andra sidan Drottningholmsvägen, kan minskas. Idag finns problem med luktstörningar, men genom olika åtgärder bedöms skyddsavståndet till bostäder kunna minskas till 100 meter.

Rivning av befintliga byggnader

Programförslaget innebär en total omdaning av området söder om tunnelbanan. Fastigheterna Grammet, Pundet och Vävanden, dvs ICA-butiken, Medborgarhuset, Scandic hotell och McDonalds föreslås rivas. Alla verksamheter som finns i dessa byggnader idag erbjuds att hyra lokaler i det nya centrumet.



Det föreslagna projektet sett uppifrån, med bostadskvarteren som överdäcker bussterminalen en trappa upp. Bebyggelsen sträcker sig från torget/tunnelbanan ner till Tunnlandsvägen och fyller ut hela området mellan Kapplandsvägen och Drottningholmsvägen. På torget norr om tunnelbanebron föreslås en kontorsbyggnad (ev hotell). Torget avses rustas upp med bl a planteringar och ny markbeläggning. I projektet ingår en ny cirkulationsplats på Drottningholmsvägen, som samordnar bussarnas infart i terminalen, avfart till Tunnlandsvägen samt infarter till reningsverk och gastankställe.



Jämförelse mellan befintlig bebyggelse och befintliga gator som visas med blå färg, och det nya förslaget som visas med brunt. Tunnlandsvägens dragning flyttas söderut.



Den avlånga bussterminalen ligger närmast Drottningholmsvägen. Innanför ligger en inomhusgalleria med en utökad ICA och ca 30 mindre lokaler för handel och service.

En invändig bussterminal

Förslaget grundidé är att bygga in bussterminalen, så att man kan gå inomhus mellan bussar och tunnelbana. Den nya bussterminalen som har en enkel och överskådlig utformning, ligger längs med Drottningholmsvägen. Den har sammanlagt 14 anföringsfickor för bussar. Dessa ligger på rad vilket gör det lätt att hitta rätt buss. Alla bussar kör in från söder, lämnar och hämtar passagerare i en av anföringsfickorna och kör ut i den norra änden. Det finns plats också för långa dragspelsbussar. Terminalstorleken är dimensionerad i samråd med SL för att klara även framtida kollektivtrafik. Bussarnas körutrymme skiljs från passageraryrorna av en glasvägg med slussar. Utmed vänthallen ligger butikslokaler. Vänthallen hänger ihop med den inbyggda "kundgatan", som övergår i tunnelbaneentrén. De invändiga resenärs- och kundutrymmena nås från en entré i söder, två entréer från torget, rulltrappor och hissar från bostadsdäcket samt från tunnelbanan.

Tunnelbanans biljetthall

SL planerar att rusta upp tunnelbanans Gröna Linje mot Hässelby, men det är inte bestämt när det skall ske. Bussterminalprojektet ger möjlighet att förbättra och utvidga den trånga biljetthallen med bl a fler rulltrappor. Bussterminalprojektet skall utformas så att det går att bygga om tunnelbaneentrén, biljetthallen, tunnelbanebron och ev perrongen oberoende i tid från centrumbygget.

Fler kommersiella lokaler

I anslutning till bussterminalen och tunnelbanan föreslås en mindre inomhusgalleria. ICA:s livsmedelsbutik får större yta och mer funktionell varuinlastning. Totalt blir det ett 30-tal lokaler i olika storlekar för butiker, restauranger och annan service.

Redan idag finns ett stort antal vårdrelaterade verksamheter vid Brommaplan, både i medborgarhuset och i det rosa centrumhuset. Den vård som finns i medborgarhuset föreslås flytta till ett nytt kontorshus, med arbetsnamnet "Hälsans hus", väster om torget. De befintliga verksamheterna har uttryckt önskemål om större ytor än vad de har idag. Ev blir del av huset hotell. Byggnaden får dock inte bli för stor eller skugga för mycket på torget.



Översikt från norr

Nya bostäder

På ett däck ovanför bussterminal och butiker planeras ca 600 -700 lägenheter, samt lokaler. Det exakta antalet lägenheter beror på den slutliga fördelningen mellan olika lägenhetsstorlekar. Miljön blir tät, med 8-11-våningshus utmed körbara gator uppe på däck. Däcket ansluter i samma nivå till Tunnländsvägen och Kappländsvägen, så att man kan gå/köra direkt från dessa. Hushöjderna är studerade så att det skall komma ner sol på gårdarna. Lägenheterna föreslås bli bostadsrätter. Därutöver föreslås ett mindre hus med ca 35 små ungdomslägenheter närmast tunnelbanan. Däcket förbinds med galleriaplanet med trappor, rulltrappor och hissar.

Lokaler för kultur och gym

I lokaler med ingång från den nya huvudgatan på däck föreslås bl a kulturskola och gym. Kulturskolan ligger idag ovanför ICA och behöver lokaler med högt i tak för instrumentundervisning, scen med 120 åhörarplatser m m. Kulturlokalen skulle kunna få en mindre "skyltlokal" på galleriaplanet med internt trappa upp till den större lokalen.

Förskola

Stadsdelsförvaltningen bedömer att behovet av förskoleplatser är ca 20 per 100 nya lägenheter. 600 nya lägenheter kräver 120 nya förskoleplatser. En ny förskola med 120 platser och egen gård föreslås på däck, mitt emot den befintliga förskolan vid Tunnländsvägen.

Bilparkering

Idag har Brommaplan och närliggande bostadsområden stor brist på parkeringsplatser. De nya bostäderna och verksamheterna skall vara så väl tillgodosedda med parkeringsplatser att de inte medför ytterligare tryck på gatuparkeringen i närområdet. I förslaget ingår garage för besökare och anställda i butiker och verksamheter, garage och parkering på däck för nya bostäder samt en ny infartsparkering som föreslås ersätta den befintliga infartsparkeringen på Klädesvägen. Parkeringsplatserna kan delvis samutnyttjas. Bostadsparkeringen föreslås kompletteras med bilpool. Bilpool, samutnyttjande samt det goda kollektivtrafikläget kan göra det möjligt att modifiera parkeringstalet för bostäder, som normalt är 1,0 dvs en p-plats per lägenhet.



Tvärsektioner sedda från söder. De visar det utbredda bussterminal- och handelsplanet och ovanpå det ett däck med bostadshus kring en "huvudgata". Bussterminalen är rödmarkerad, vänthallen blå och handel/lokaler gröna. Under detta plan finns bl a garage och en ledningskulvert. Bostadsdäckets gator och gårdar ansluter till befintliga marknivåer vid Tunnlandsvägen/Kapplandsvägen. Till vänster om de nya husen ligger Drottningholmsvägen. Till höger ses det befintliga höghuset vid Kapplandsvägen.

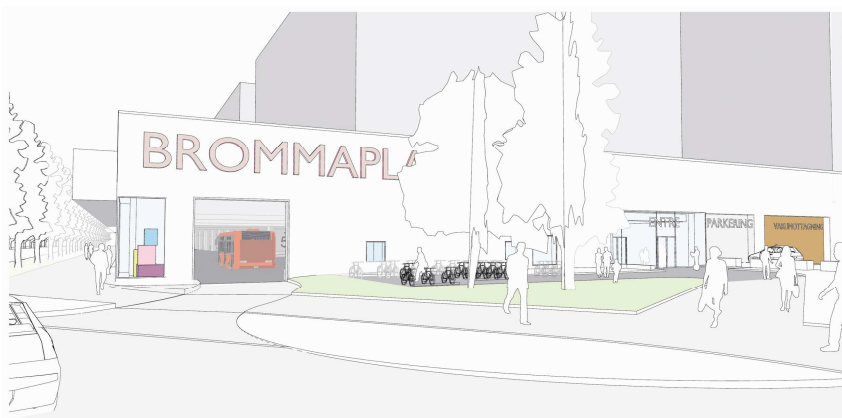
Sett på långt håll



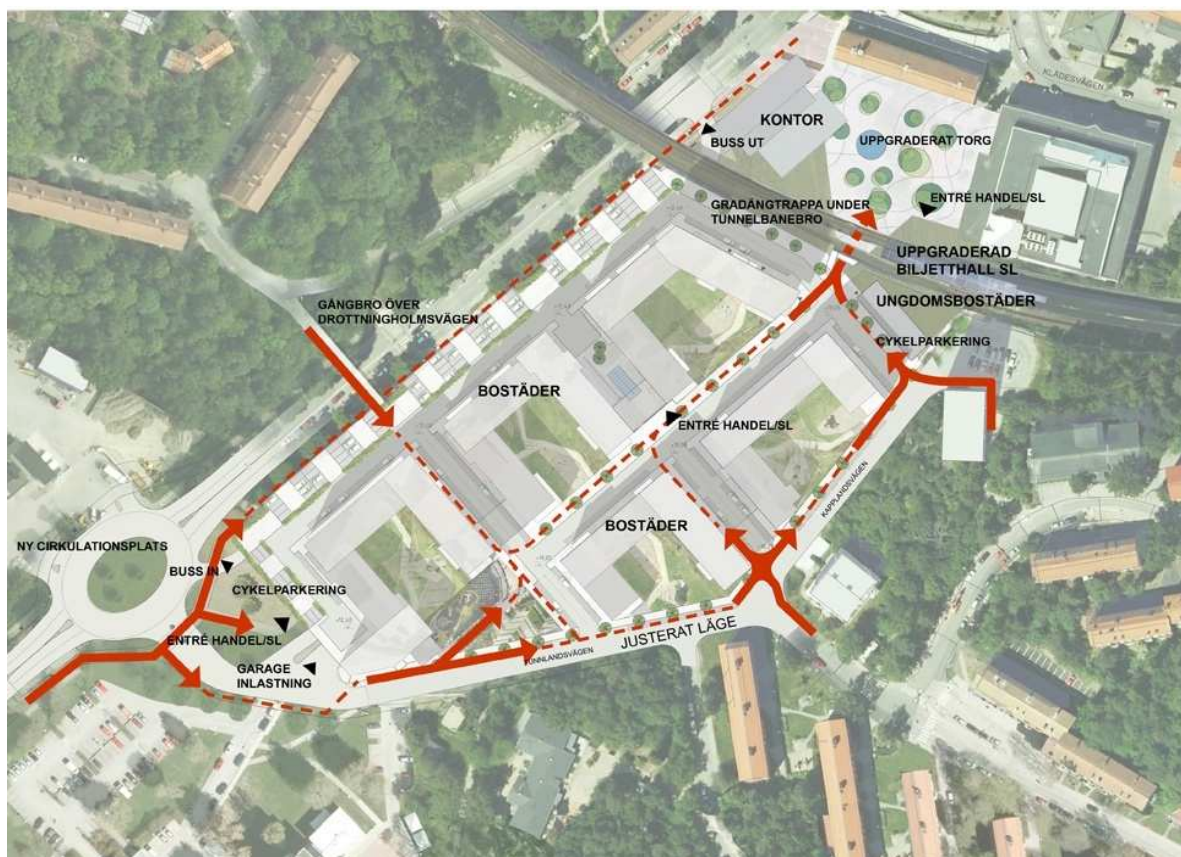
De nya byggnaderna sedda från den stora Broommaplansrondellen i norr. Till vänster ses det befintliga höghuset.



De nya byggnaderna och den nya cirkulationsplatsen vid reningsverket, sedda från Drottningholmsvägen/söder. Bussinfart. Bottenplanet är klätt med gröna växter.



Detaljbild på bussinfart och fotgängarentré med cykelparkering från söder.



Kopplingar för gång- och cykeltrafik. Från Tunnlandsvägen och Kapplandsvägen kommer man direkt upp på däck. Mellan bostadsdäcket och Knypplerskevägen byggs en ny gång- och cykelbro över Drottningholmsvägen.

Gång- och cykeltrafik

Enligt Stockholms nya översiktsplan, "Promenadstaden", så skall fotgängare och cyklister prioriteras. Brommaplans centrum är en plats där många människor rör sig till fots. Stora folkströmmar kommer från tunnelbanan och bussarna, men även från Klädesvägen, Kapplandstrappan och söderifrån.

Det nya förslaget behåller de gamla gångriktningarna. Den stora skillnaden blir att man rör sig i två plan, nere i den överbyggda bussterminalen-centrumet och uppe på däck. Det är viktigt att trappor och hissar mellan de två placeras så att de är lätta att hitta och upplevs som trygga. Det skall vara lätt att hitta till de stora målpunkterna, bussterminalen och tunnelbaneentrén. Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, och för barnvagnar måste vara mycket god. Målet är en trygg och inspirerande fotgarmiljö, både invändigt och utomhus.

Bostadsdäcket får en gång- och cykelbro mot väster över Drottningholmsvägen till Knypplerskevägen, som också blir en enklare väg till Judarns naturreservat för alla i Åkeslund. En bättre fotgängarpassage över Drottningholmsvägen norrut behövs men ingår inte i detaljplanen, utan behandlas i de pågående trafik- och analysprojekten.

Cykelparkering

Det finns ett stort behov av säkra cykelparkeringar så nära tunnelbanan som möjligt. I projektet föreslås nya cykelparkeringar i öster vid Kapplandsvägen och den trappa ner mot tunnelbaneentrén som ersätter Kapplandstrappan och i söder vid bussterminalens entré från Tunnlandsvägen/Drottningholmsvägen. Möjligheter till fler cykelplatser kommer också att studeras vid Klädesvägen i norr och för dem som kommer över den nya gång- och cykelbron från väster. För de boende skall det ordnas cykelplatser enligt stadens riktlinjer (ca 2 platser per lägenhet).

Upprustning av torget

I anslutning till detaljplaneprojektet avser staden att rusta upp det befintliga utomhustorget norr om tunnelbanan. Enkäten om Brommaplan visar att många idag upplever torget som grått, tråkigt och dåligt underhållet. Ett förslag till upprustning av torget kommer att arbetas fram under planarbetets gång. Det kommer att utgå från de önskemål om bl a grönska, sittplatser, uteservering, torghandel och en vackrare markbeläggning som fördes fram i enkätsvaren. Särskild omsorg skall ägnas mikroklimatet, dvs att torget blir lägt, soligt och behagligt att vistas på. De konstverk som idag finns på vägen mellan tunnelbanan och bussarna skulle ev kunna flyttas till torget. Nya byggnader runt torget skall utformas så att det sommartid finns sol på torget både på morgonen, mitt på dagen och på kvällen. Även det anslutande området kring Klädesvägen avses på sikt rustas upp, så att hela Brommaplans centrum får en högklassig miljö.

En föreslagen kontorsbyggnad (ev hotell) på torget skyddar torget mot buller och risk från Drottningholmsvägen och har lokaler i markplan som kan ge liv, ljus och trygghet åt torget. Huset måste utformas så att det inte skuggar för mycket eller tar för mycket av torgytan.

Tillgång till grönytor för boende

Bostadskvarteren på däckat får gröna gårdar med plats för småbarnslek. De närmaste park- och naturområdena för lek, promenad och picknick är Tunnlandsparken (inom 200 meter från nya bostäder) och skogspartiet kring Kristofferskolan. Möjligheten att rusta upp Tunnlandsparken kommer att studeras i det fortsatta arbetet. Judarns och Kyrksjölöten naturreservat ligger nära (inom 1 km) och blir mer lättillgängliga med ny gång- och cykelbro till Knypplerskevägen. Med buss är det lätt att nå Kårsön (2,5 km), Lovön och Drottningholm, med bad och strövområden.

(”grönmarkerade”). Husen byggdes kring 1960 och kulturklassningen betyder bl a att husen är typiska för den tid när de byggdes. Att riva så stora delar av den befintliga bebyggelsen på en gång som föreslås är brutalt, men har bedömts som en förutsättning för att kunna få en effektiv helhetslösning för bussterminal och handel på en trång yta.

Mötet mellan befintlig bebyggelse och det nya

Den nya bebyggelsen för in en helt ny sorts arkitektur och skala i området. Den är hög och kompakt. Det är viktigt att gångstråken och ”ingångarna”, där man som fotgängare närmar sig och möter de nya byggnaden blir inbjudande genom en mänsklig skala och omsorgsfull detaljutformning. De nya byggnaderna måste också ta hänsyn till de kulturhistoriskt värdefulla trevånings smalhusen i Åkeslund och till det smäckra nya höghuset i kvarteret Dussinet vid Kapplandsvägen.

Ofta sticker nybyggda höga hus upp på oväntade ställen. Den föreslagna nya bebyggelsen är hög på nära håll, men ligger lågt mellan högre skogbevuxna markpartier och bedöms inte synas på större avstånd. Byggnaden når upp till ungefär tre fjärdedelar av det nya höghuset vid Brommaplan, vilket kan vara till hjälp för att avgöra fjärreffekten.

Mycket arbete återstår

Förslaget är fortfarande på många vis ett tekniskt volymprojekt, som måste utvecklas vidare. I det fortsatta detaljplanearbetet blir det en viktig uppgift att vidareutveckla både förslagets utseendemässiga och upplevelsemässiga kvaliteter. Det skall bli både tryggt inspirerande och spännande. Stor omsorg måste läggas på fotgängarmiljö och lokalklimat och särskilt på entrén till tunnelbanan och gallerian som skall vara ljus och välkomnande och på trappan ner från däckets till tunnelbaneentrén, som knyter ihop de bägge nivåerna. Eventuellt kan trappan och entrén ges en konstnärlig gestaltning. Även den långa fasaden ut mot Drottningholmsvägen kräver en omsorgsfull gestaltning.

Stadsbyggnadsnämnden uttryckte när de antog start-PM för detaljplanen synpunkter på husens utseende och önskade bl a *”levande uttryck... fasadarkitekturen skall variera rikt och horisontalitet skall motverkas... de ingående byggnadsvolymer ska formges som flera sinsemellan olika byggnader”*.



Ingång till tunnelbana och galleria från torget samt trappan upp mot bostadsdäckets

Gatumiljöer – det här ser fotgängaren i ögonhöjd



Från Marklandsbacken möts man av en terrasserad, grön gård.



De nya byggnaderna sedda från söder/Marklandsbacken



Från Tunnlandsvägen i sydost leder portiken till handelsplanets och bussterminalens övre entré.



De nya byggnaderna sedda från öster/Tunnlandsvägen



Till Tunnlandsvägen ansluter entréer, lokaler och grönytor.



De nya byggnaderna sedda från sydväst från Tunnlandsvägens nya sträckning



Från områdets centrala lokalgata nås den övre entrén till handel och bussterminal. Här ligger också kulturskolan, ett gym och småbutiker. I fönsten möts man av tunnelbanans entré och torget via en generös grändgångstrappa.



Gatumiljön på bostadsdäckets huvudgata, sedd från sydväst bort mot trappa/hiss som går ner till tunnelbanan

Miljö- och riskfrågor - behovsbedömning

Stadsbyggnadskontoret och stadsbyggnadsnämnden bedömer att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i PBL 5 kap 18§ eller MB 6 kap 11§ att en miljöbedömning behöver göras.

Programförslaget överensstämmer med Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm. Förslaget innebär rivning av grönmärkade/kulturhistoriskt värdefulla byggnader, men i övrigt bedöms det inte strida mot kommunala eller nationella riktlinjer, lagar eller förordningar. Förslaget berör inte område av nationell, gemenskaps- eller internationell skyddsstatus. Den planerade verksamheten bedöms inte medföra väsentlig påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa.

Programmaterialet kompletteras med miljö- och riskutredningar, som finns på www.stockholm.se/brommaplan och www.stockholm.se/detaljplaner.

De frågor som rör risk och miljöstörningar sammanfattas i ”Samlad bedömning av risk och störningskällor i området väster om Brommaplan – underlag till planering för nya bostäder, Brandskyddslaget april 2012”. Den bygger delvis på övriga rapporter.

Rapporterna från Sweco, ”Möjligheter till lokalisering av bostäder m m i närheten av Bromma ARV”, del 1 och 2 samt sammanfattning, behandlar verksamheten vid Åkeshovs reningsverk, och ger förslag till förbättringsåtgärder för reningsverket.

Risk från trafik med farligt gods och möjligheterna att bygga bostäder respektive kontor/hotell m m närmare Drottningholmsvägen än de generella riktlinjerna anger behandlas i riskbedömning från Brandkonsulten AB.

”Miljö- och hälsobedömning” från Structor utgår från ett underlag från miljöförvaltningen. Den behandlar buller, lukt, luftkvalitet, dagvatten, föroreningar i mark, risk och säkerhet (här överlappas delvis övriga utredningar), klimat, rekreation och elektromagnetiska fält. Dessutom finns en separat bullerutredning från Bernström akustik. Se vidare lista över samrådshandlingar nedan.

Den viktigaste miljöfrågan har bedömts vara närheten till Åkeshovs reningsverk på andra sidan Drottningholmsvägen. Verksamheten vid reningsverket medför risk för bl a luktstörningar. Programmaterialets utredningar beskriver störningarna och ger förslag på åtgärder för att minska lukten. Även när de föreslagna åtgärderna genomförs så bedöms det kvarstå tre luktstörningskällor som är svåra att helt eliminera. Det är driftstörningar vid rötgashantering, service av ventilation samt skorstenen. Därför behövs ett skyddsavstånd mellan reningsverket och nya bostäder. 100 meter bedöms som tillräckligt skyddsavstånd.

Åkeshovs reningsverk är ett övergripande samhällsintresse. Reningsverkets verksamhet och möjlighet till utbyggnad får ej hindras. Staden och Stockholm Vatten har i samråd med länsstyrelsen utrett möjligheterna att åtgärda störningarna. Det är en absolut förutsättning för nya bostäder att problemet med störningar (lukt, buller m m) från reningsverket kan ges en tillfredsställande lösning.

Övriga miljöfrågor som har betydelse för projektet är buller från främst Drottningholmsvägen, risk från Drottningholmsvägen som är primär transportled för farligt gods, samt tankställe för gas vid reningsverket.

Kulturhistoriskt värde

För att få till bra lösningar för bussterminal, parkering, infarter och anslutningar till kringliggande marknivåer så bedöms det, trots grönmarkeringen (dvs stadsmuséets klassificering som kulturhistoriskt värdefull byggnad) , inte som möjligt att bevara befintliga kulturhistoriskt värdefulla byggnader i kv Grammet och kv Pundet, dvs ICA, medborgarhuset och Scandic Hotel.

Tillgänglighet

Samtliga byggnader och miljöer skall ha en god tillgänglighet för personer med funktionsnedsättningar.

Biltrafiken

Trafiksituationen på Drottningholmsvägen/Bergslagsvägen och i Brommaplans-rondellen är erkänt svår. Trafikkontoret gör under våren en trafikanalys för östra Västerort/Bromma, som beskriver dagsläget och ger en prognos för situationen efter planerade förtätningar fram till år 2030. Analysen skall också ge förslag till förbättrings-åtgärder. Den övergripande trafiksituationen ingår inte i detta programsamråd för Grammet.

Byggherre, fastighetsägare/tomträtsinnehavare

Byggherre för projektet är JM AB. Programområdet omfattar fastigheterna Grammet 1, Pundet 1, Vävnaden 1 samt delar av Åkeshov 1:1 och Nymilen 1. JM äger fastigheten Grammet 1 och innehar Pundet 1 och Vävnaden 1 med tomträtt. JM har fått en tidig markreservation av exploateringsnämnden för del av Åkeshov 1:1, dvs den nuvarande bussterminalen.

Byggskedet

Byggnadsarbetet planeras börja kring år 2014 med byggandet av en kontorsbyggnad, "Hälsans hus", mellan torget och Drottningholmsvägen. Dit evakueras verksamheterna i medborgarhuset. Därefter rivs Scandic hotell och medborgarhuset och själva centrumet byggs med början från söder, med bl a nya större lokaler för ICA. När ICA flyttat in i sin nya lokal rivs gamla ICA och centrumbygget kan fortsätta norrut. Vissa verksamheter, t ex Kulturskolan som ligger ovanpå ICA, kan behöva evakueras till tillfälliga lokaler under ett par år.

Bussar och tunnelbana under byggtiden

Busstrafiken och tunnelbanan skall kunna köras under hela byggtiden. SL planerar en upprustning av tunnelbanans Gröna Linje mot Hässelby, men det är inte klart när delen kring Brommaplan kommer att åtgärdas. Ev stängs då tunnelbanan under en period och ersätts med bussar.

Samrådshandlingar

Till samrådsmaterialet hör också följande rapporter som finns på www.stockholm.se/brommaplan och www.stockholm.se/detaljplaner.

- Samlad bedömning av risk och störningskällor i området väster om Brommaplan – underlag till planering för nya bostäder, Brandskyddslaget april 2012
- Möjligheter till lokalisering av bostäder m m i närheten av Bromma ARV del 1 och 2, Sweco (2011-02-24 respektive 2012-04-10) plus sammanfattning 2012-04-10
- Miljö- och hälsobedömning för program, Structor, 2012-04-25
- Redovisning av trafikbuller, Bernström Akustik, 2012-03-29
- Riskbedömning, Brandkonsulten AB

På hemsidan finns även Startpromemoria för detaljplaneprojektet, dnr 2011-18029-54, och protokoll från stadsbyggnadsnämnden 2011-12-08 med beslutet att starta detaljplanearbetet.

Ungefärlig tidplan för detaljplaneprojektet Grammet I m m

- Programsamråd maj-juni 2012
- Plansamråd nov-dec 2012
- Granskning våren 2013
- Godkännande i stadsbyggnadsnämnden juni 2013
- Antagande i kommunfullmäktige hösten 2013
- Ev överklagande
- Byggstart tidigast 2014
- Hela projektet klart preliminärt 2019/2020

Illustrationer

Lindberg Stenberg Arkitekter, Wester+Elsner, stadsbyggnadskontoret

Projektgrupp för detaljplanen

Karin Månsson, stadsbyggnadskontoret
Mattias Eriksson, exploateringskontoret
Agneta Schill, exploateringskontoret landskap
Maria Andberger, trafikkontoret
Johan Rosén, miljöförvaltningen
Lars Fränne, JM AB
Gunnar Landing, JM AB
Simon Svensson, JM AB
Dag Lindberg, Lindberg Stenberg Arkitekter AB
Roland Wisborn, SL fastighetsutveckling



Programsamråd för ny inomhusterminal för bussar, lokaler och 600-700 nya lägenheter mm i kvarteret Grammet vid Brommaplan, Dp 2011-18029-54

Samrådsmöte 24 maj

Samrådsmöte kommer att hållas torsdag 24 maj i Kristofferskolan, Marklandsbacken 11. Mellan kl 16 och 20 är det öppet hus samt föredragningar om stadens olika projekt kring Brommaplan.

Programhandlingar

Handlingarna visas under tiden 8 maj –29 juni 2012 i FYRKANTEN i Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4 under husets öppettider. Kopior av handlingarna kan erhållas mot avgift på Stadsbyggnadsexpeditionen i Tekniska Nämndhuset, mån -ons 9–16, tors 9–18.30, fre 10-15 (ändrade tider kan förekomma). Programförslaget visas även i Brommaplans bibliotek, Klädesvägen 12, de tider då lokalen har öppet samt på stadsbyggnadskontorets hemsida, www.stockholm.se/detaljplaner. Läs mer om alla projekt som rör Brommaplan på www.stockholm.se/brommaplan.

Lämna synpunkter senast 29 juni

Eventuella synpunkter på programförslaget lämnas skriftligen (ange Dp-nummer 2011-18029-54) och ska senast fredagen 29 juni ha inkommit till Stockholms stadsbyggnadskontor, Registraturen, Box 8314, 104 20 Stockholm

Information om behandling av personuppgifter

De uppgifter du lämnar till stadsbyggnadskontoret registreras för administration och uppföljning. Personuppgifter behandlas enligt reglerna i personuppgiftslagen (PuL). Handlingar och e-post som inkommer till stadsbyggnadskontoret blir allmänna handlingar och kan komma att lämnas ut enligt offentlighetsprincipen. Uppgifterna kan komma att läggas ut på vår webbplats. Stadsbyggnadsnämnden är personuppgiftsansvarig för behandlingen av personuppgifter. Stadsbyggnadsnämnden är skyldig att till var och en som skriftligen ansöker om det, en gång per kalenderår, lämna besked om vilka personuppgifter om denne som behandlas. För eventuell rättelse av felaktiga uppgifter kontakta stadsbyggnadskontoret.