Stockholms stadsbyggnadskontor
Registraturen
Box 8314
104 20 Stockholm
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
Diarienr 2013-06204

Alvik östra invändningar och förslag

Västerleds trädgårdsstadsförening bildades 1967 och är en partipolitiskt obunden förening ansluten till Villaägarna. Föreningen har som syfte att tillvarata gemensamma intressen för de som bor i Alvik, Äppelviken, Stora Mossen, Smedslätten, Ålsten, Höglandet, Nockeby och Nockebyhov. Vårt förslag utgår utifrån våra medlemmars synpunkter och våra värderingar kring hållbart boende, miljön och bevarandet av Trädgårdsstadens speciella kulturarv.

Inledning

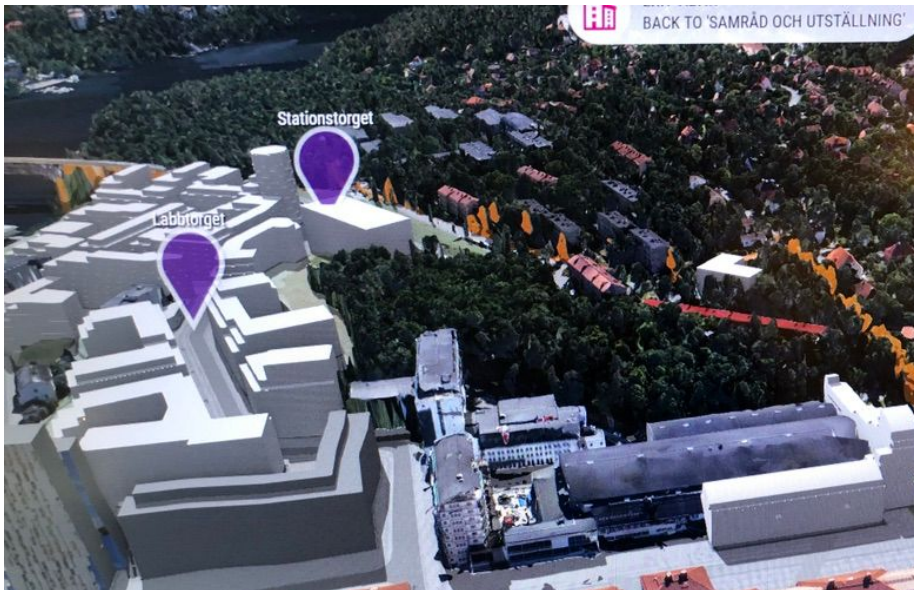
Programförslaget för Alvik östra innehåller flera anmärkningsvärda brister. En väl fungerade 1980-talsbebyggelse föreslås rivas, vilket strider mot en hållbar samhällsbyggnad, en för hög och tät exploatering föreslås med främmande inslag som höga enskilda hus, som inte alls passar in i Brommas stadsbild och stör Trädgårdsstaden som kulturmiljö. Märkesbyggnaden SALK-hallen kommer att byggas för och alltför mycket trafik kommer att genereras. Det är varken i enlighet med hållbarhetskrav eller önskvärt i en del av Staden som redan tyngs av svåra framkomlighetsproblem. Programförslaget kan därför inte ligga till grund för det fortsatta planarbetet.

Det är positivt att att öka antalet bostäder i Alvik, om det utförs varsamt. Det är också en tilltalande vision att minska barriären som tunnelbanan och Drottningholmsvägen utgör idag. Dock saknas det lösningar i form av nya förbindelser som broar eller tunnlar i programförslaget.

Det är viktigt att lösningen inte ökar trängseln i trafiken och att det finns en planering för att lösa det omfattande trafikproblemet som finns idag.

I programförslaget saknas det helt hänsynstagande av trafikproblemet som redan före denna exploatering består i frekventa köer förbi Brommaplan, från Bromma flygplats, Ulvsundaplan, Alviksplan och över Tranebergsbron upp på Essingeleden söderut. Framtiden erbjuder säkerligen nya innovativa lösningar på transportproblemet i storstäder men innan vi vet hur dessa ska utformas måste vi spara yta för trafik och transporter på strategiska ställen. Vi måste även sträva efter lösningar på problemet här och nu.

Nya byggnader i förslaget bör inte följa den slentrianmässiga nyfunkis/modernism som vi sett så mycket av, särskilt under senare år . Vi önskar mer variation och anpassning till Trädgårdsstadens credo. Mycket som ritats de sista 10 åren är som kopierat från samma CAD-programvara.



Programförslaget ger också uttryck för en bebyggelse som riskerar att bli för tät och för mörk. Vi önskar istället att bevara så mycket av de små gröna kilar med äldre skog och natur som överlevt tidigare exploateringar. Det är en oersättlig tillgång som inte går att kompensera för. Husens höjder bör också begränsas jämfört med programförslaget, både för att få in ljus och för att inte bygga för naturen.

Vi bedömer att programförslaget öppnar för en drastisk minskning av antalet arbetsplatser från idag, även om det tillkommer en skola och förskolor. I en tätare stad bor det fler människor som är på väg någonstans och det är viktigt att inte skapa sovstäder. En utveckling som varit för dominerande i Bromma är att omvandla arbetsplatser till bostäder. Arbetsplatser flyttas ut ur stadsdelen till förmån för fler bostäder. Vi måste anstränga oss för att skapa och behålla nära platser, som vi är på väg till i en allt tätare stad och Bromma. Täthet bör definieras med antalet platser du kan vara på väg till inte hur många bostäder du kan angöra från en och samma port i ett stort hus.

Nedan bemöter Västerleds Trädgårdsstadsförening programförslaget mer i detalj med kommentarer, förslag och idéer. Siffrorna hänvisar till en plats eller område i den föreslagna situationsplanen som vi bifogar sist i dokumentet. Vi har också tagit lite bilder från området och utställningen på Fleminggatan.

1. Värna Trädgårdsstaden

Planområdet gör en avkrok över Runda Vägen in i Trädgårdsstaden med en större vinkelbyggnad i en liten park med ursprunglig natur. Vi tolkar av förslaget att byggnaden ska rymma en förskola. Parken är en grön lunga som sparats i den ursprungliga planen som park.

Byggnaden är inte placerad i linjen med övriga byggnader i kvarteret och är dessutom väldigt uppskalad.

Parken vid t-korsningen Runda vägen och Terrassvägen. Enligt förslaget kommer en vinkelbyggnad ligga mot gatan. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Spetsen på byggnaden ligger verkligen nära inpå de äldre villorna runt omkring. Byggnader som är betydligt betydligt lägre. Det svårt att rymma ett så stort hus på en så liten yta utan att det blir förtar karaktären i en av de äldsta delarna av Trädgårdsstaden. Dessutom genererar en förskola mycket trafik i samband med hämtning och lämning men även av tyngre transporter och det blir komplicerat på trånga villagator.

Eventuell förtätning i Trädgårdsstaden måste planeras utifrån Trädgårdsstadens karaktär och bör utföras omsorgsfullt. Vi yrkar på att gränsen ändras och att parken inte inkluderas i programförslaget.

2. Skolans placering

Den skola som föreslås ligga i det nuvarande grönområdet mot tvärbanans station har inga realistiska transportvägar. Till skolor sker dagligen tunga transporter som kräver manöverutrymme. Dessutom skulle trafiken på Runda vägen och anslutande

smågatorna bli ohållbar vid hämtning och lämning.

Hällmarksskog med högt naturvärde på hög punkt invid tvärbanan. Skolan föreslås ligga i sluttningen nedanför. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Nya skolor behövs och bra att barnen får grönyta men synd att skolan i sig inkräktar på den ursprungliga naturen och med realistiska transportvägar blir det sannolikt ännu mindre grönyta kvar, som är en oersättlig tillgång. Ett alternativ är att lägga skolan i den befintliga industrilokalen, den med ett glasatrium.

Västerleds
TRÄDGÅRDSSTADSFÖRENING

Framtida skola, förskola och idrottslokaler? Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Skolor med ett atrium där klassrummen ligger runtom finns det goda erfarenheter från, t.ex Blackebergs gymnasium. Den befintliga byggnaden är så pass stor så den säkerligen även rymmer idrottslokaler, som kan nyttjas på kvällarna av idrottsföreningar. Den har redan goda angöringsmöjligheter från sjösidan. Grönområdet kan då sparas till rekreation och lek. Sjösidan får mer liv och rörelse både dag och kvällstid och trafiken bör inte öka utifrån nuläget. Det ger en trevligare och säkrare plats.

3. Märkesbyggnaden SALK-hallen

Värna SALK-hallens klassiska uttryck. Husen runt hallen i förslaget förtar hallens klassiska gestaltning och form.

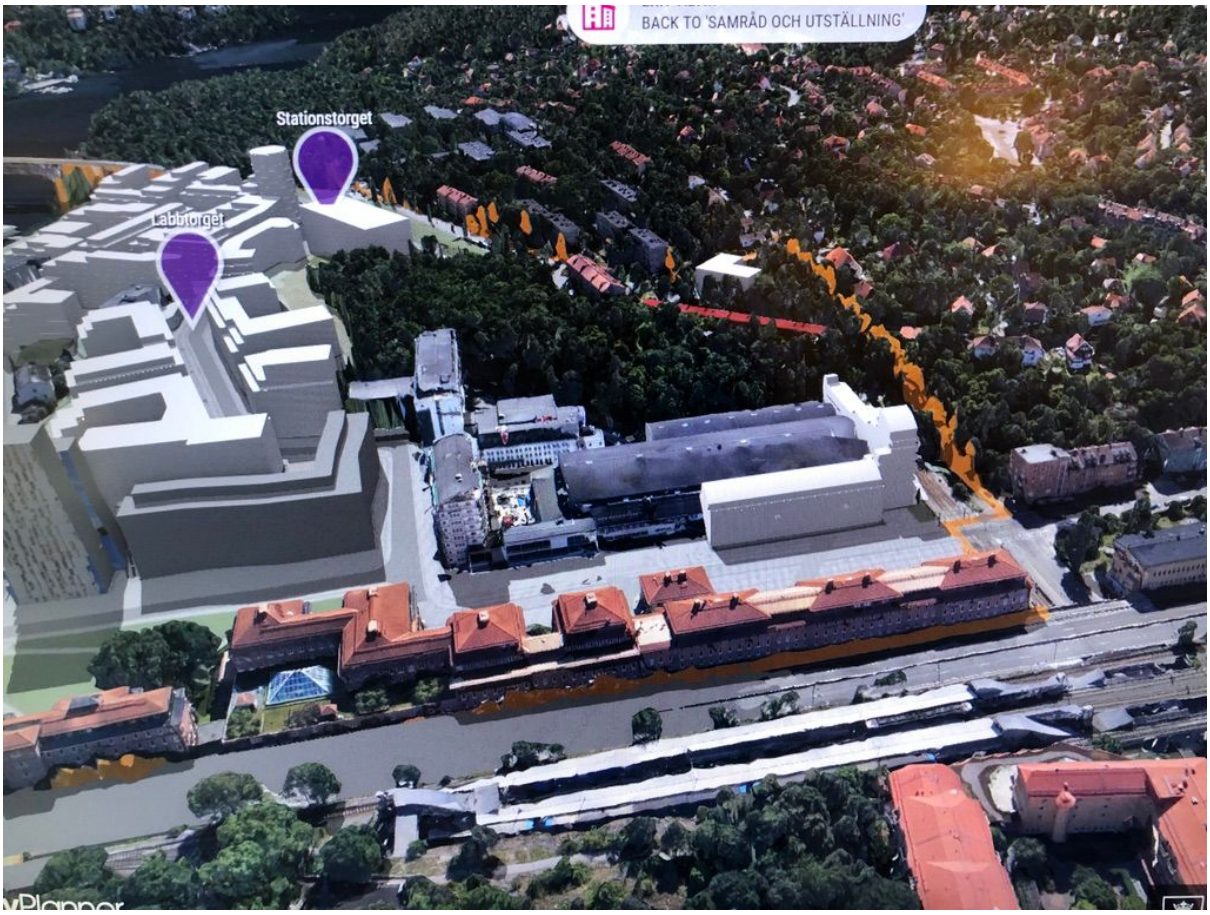


Bild pekskärm från utställningen på Fleminggatan. Visar tydligt att SALK-hallens klassiska siluett byggs bort. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

4. “Burken” på berget

Det enstaka höghuset (en rund burk) upp mot Alviks Strands station bör hållas ner i höjd. Dessa höjder inkräktar på intrycket av naturen och Trädgårdsstadens dimensioner. Det är också oroväckande för framtida planförslag om Staden tillåter en så hög bebyggelse i närheten av Trädgårdsstaden. Karaktären av småskalighet och låga siktlinjer kan snabbt förvanskas med denna typ av tillskott, som vi starkt vänder oss mot.

5. Minska barriären med gångbro

Minska barriären mellan stadsdelarna som utgörs av Tunnelbanan och Drottningholmsvägen. Minst en ny gångförbindelse, förslagsvis från östra änden på

Alviks station och ner till Gustavslundsvägen öster om Alviks torg. En sådan uppgång underlättar även omstigning mellan pendelbåt och tunnelbana.

Byggnaderna är redan förberedda för en östlig förbindelse till tunnelbana och bro till Traneberg. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Det behövs också en ny bilväg till Traneberg och de östliga påfarterna till Drottningholmsvägen, närmast brofästet.

6. Fabriksområdet

I förslaget verkar det vara generellt höga höjder på nya byggnader. Solen når inte ned till gårdarna. Husen bör hållas lägre mot Mälaren, kanske högre mot vägen och Tranebergsbron, som bullerskydd.

Vi vill även understryka att en rivning av de relativt nya välbyggda kontorshusen som bara är omkring 30 år, på Barnängens område är resurskrävande och tär på miljön. Husen är välbyggda med parkeringsgarage och öppna gårdar mot vattnet i sutteräng. Alla befintliga byggnader bör i första hand utredas om de går att konvertera. Tänkbara bostäder i kombination med verksamhetslokaler såsom t.ex. affärer, små

kontorslösningar för nystartade företag, fysisk träning, hantverkslokaler, skola och förskolor.

De yngsta husen på platsen föreslås att rivas. Resursslöseri! Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

En konvertering till små billiga bostäder kan vara en lösning för unga bostadssökande Tänk utanför boxen och fundera på lösningar utifrån nyckelorden “kompisboende” och “multifunktionellt boende”. Ett boende som kombineras med andra funktioner och bidrar till en social samvaro. Kontorshusen lär stödja detta med en flexibilitet i sin konstruktionen. Det möjliggör flyttbara moduler som, flexibelt kan infogas i den bärande konstruktion.

Befintliga gårdar som öppnar sig mot mälaren med parkeringsutrymme i nedre plan. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

En rivning och nybyggnation innebär att området under en längre period blir obrukbart och handeln och vardagslivet vid Alviks torg kommer bli lidande av byggstök och tunga transporter. En smart konvertering skulle minska antalet transporter och korta ned byggtiden.

7. Trafiken

1800 nya bostäder utan någon ny ansats till att lösa ett av Stockholms värsta trafikproblem. Varje lgh 0.25 p-platser blir mellan 400-500 bilar. Dessa ska upp till rondellen i olika riktningar. Lågt räknat 0,12 p-platser per person. Ett par hundra bilar till dagligen i området utöver övrig trafik.

Trafikdiket mellan tunnelbanan och husen mot Alviks torg är en smutsig, blåsig och trång passage. Cyklister och gångtrafikanter kan vittna om väldigt dålig luft med damm och avgaser. En vårvinterdag gnisslar det mellan tänderna av grus efter en passage som upplevs ungefär som att bli sandblästrad. Under långa tider är det kö in mot staden och Essingeleden söderut. Att förlänga intrycket av ett dike med nya hus innebär ingen lösning på det nuvarande trafikproblemet tvärtemot minskar

möjligheterna för en lösning med mindre yta. Idag står en skog mellan de nuvarande husen och vägen. Det är en äldre städsegrön tallskog som fungerar som ett filter för avgaser och partiklar. Denna plats bör utredas ytterligare med en helhetsgrepp kring trafikproblemet. Finns det kanske flera tänkbara andra lösningar t.ex. överdäckning av trafiken?

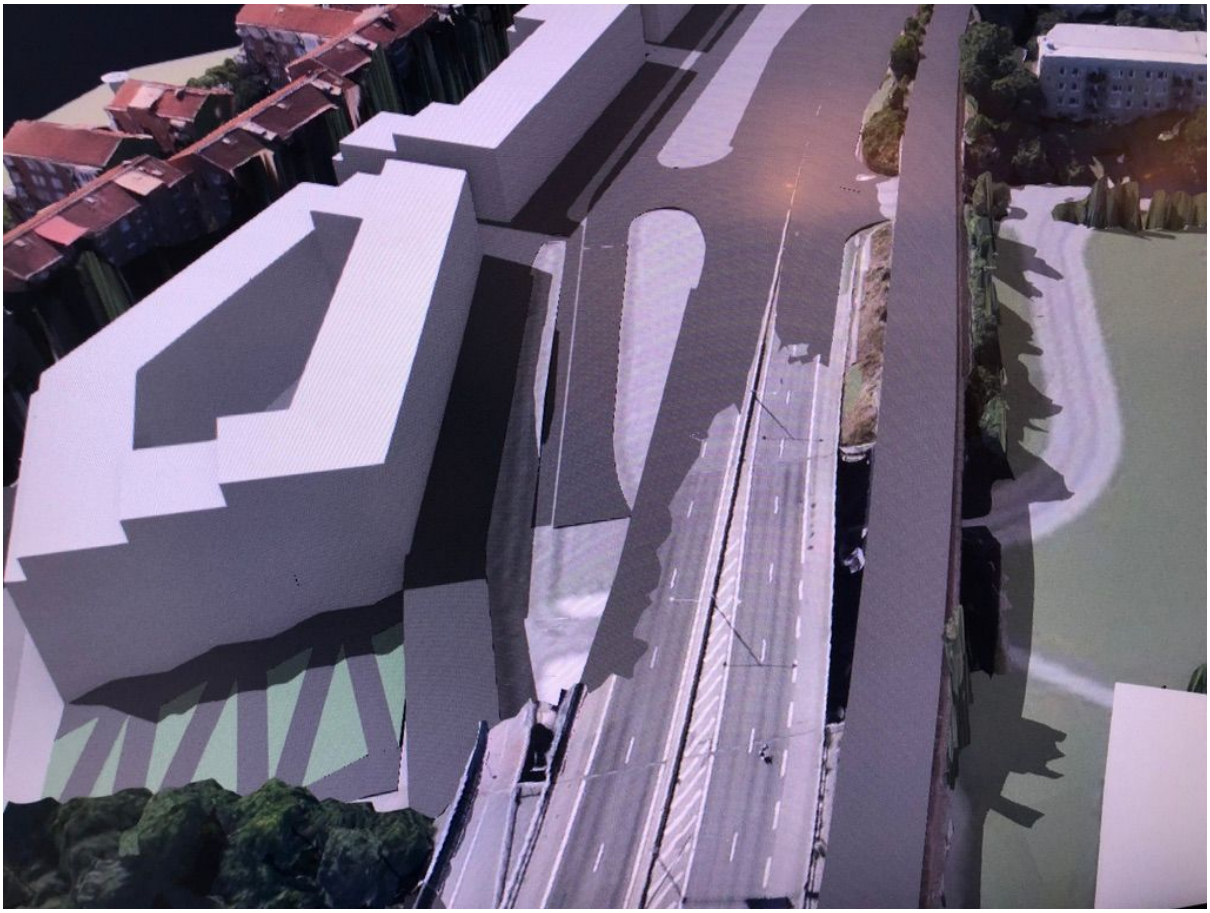


Bild på pekskärmen från utställningen på Fleminggatan. Visar förlängningen av trafikdiket. Idag växer här en liten städsegrön tallskog och det finns en viadukt för cykelbanan. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Det är också viktigt att det etableras en östlig körväg mellan Alviks torg och Traneberg under Drottningholmsvägen och tunnelbanan. Cykelbanan bör flyttas ut något från Drottningholmsvägen och en kortare västlig cykelförbindelse med tvärbanans cykelled bör etableras.

8. Strandlinjen och “roddarklubben”

Vi uppfattar av förslaget att strandlinjen nedanför fabriksområdet kommer anläggas med en kaj och en konstgjord ö. I dag finns här en parkliknande strandlinje med äldre vegetation av knäckepilar och alträd. Strandens konturer känns naturliga med sina små vikar och linjer. Den påminner om Norrmälarstrands parkstråk som är mycket populärt.

Vegetationen i strandlinjen nedanför Alviks fabriksområde. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Vi behöver inte fler kajer i Stockholm utan vi bör i möjligaste mån bevara och vara stolta över Stockholms ursprungliga natur. Att anlägga en kaj och en konstgjord ö är ett ingrepp som kan riva upp gifter i marken och bottensediment samt förändra och störa sjöbottens livsbetingelser. Det går att skapa nya sittplatser, bryggor för bad och fiske eller tillfällig angöring med båt utan att göra att ett större ingrepp som en kaj innebär.

Västerleds
TRÄDGÅRDSSTADSFÖRENING

Idag utnyttjas byggnaden som restaurang och ett stort uterum ansluter med många sittplatser. Den är placerad snyggt i den naturliga strandlinjen. Foto Torbjörn Nilsson, Västerleds trädgårdsstadsförening

Byggnaden i strandlinjen som idag inrymmer Miami Strand Restaurang & Bar är i gott skick och funktionell. I förslaget synes i stället en ny byggnad längre ut i vattnet med en anslutande båtbrygga. Vi föreslår av samma miljöskäl som ovan att den nuvarande byggnaden kvarstår men tycker det är god idé med båtplatser. Vi vill dock passa på att uppmärksamma att båtar behöver torrsättas och underhållas under vintersäsongen. Tyvärr minskar antalet vinterplatser i Stockholmstrakten och det blir allt dyrare eftersom marken som varven ligger på idag är mycket attraktiv. Vi behöver våra nära fritidsintressen och varven behöver prioriteras och bibehållas.

Styrelsen i Västerleds trädgårdsstadsförening genom

Torbjörn Nilsson
Styrelseledamot
info@vasterleds.se
0709-15 60 01

Bilaga, Situationsplanen med hänvisningar (siffror i rött)

Situationsplanen från programförslaget med siffror som hänvisning till våra kommentarer.