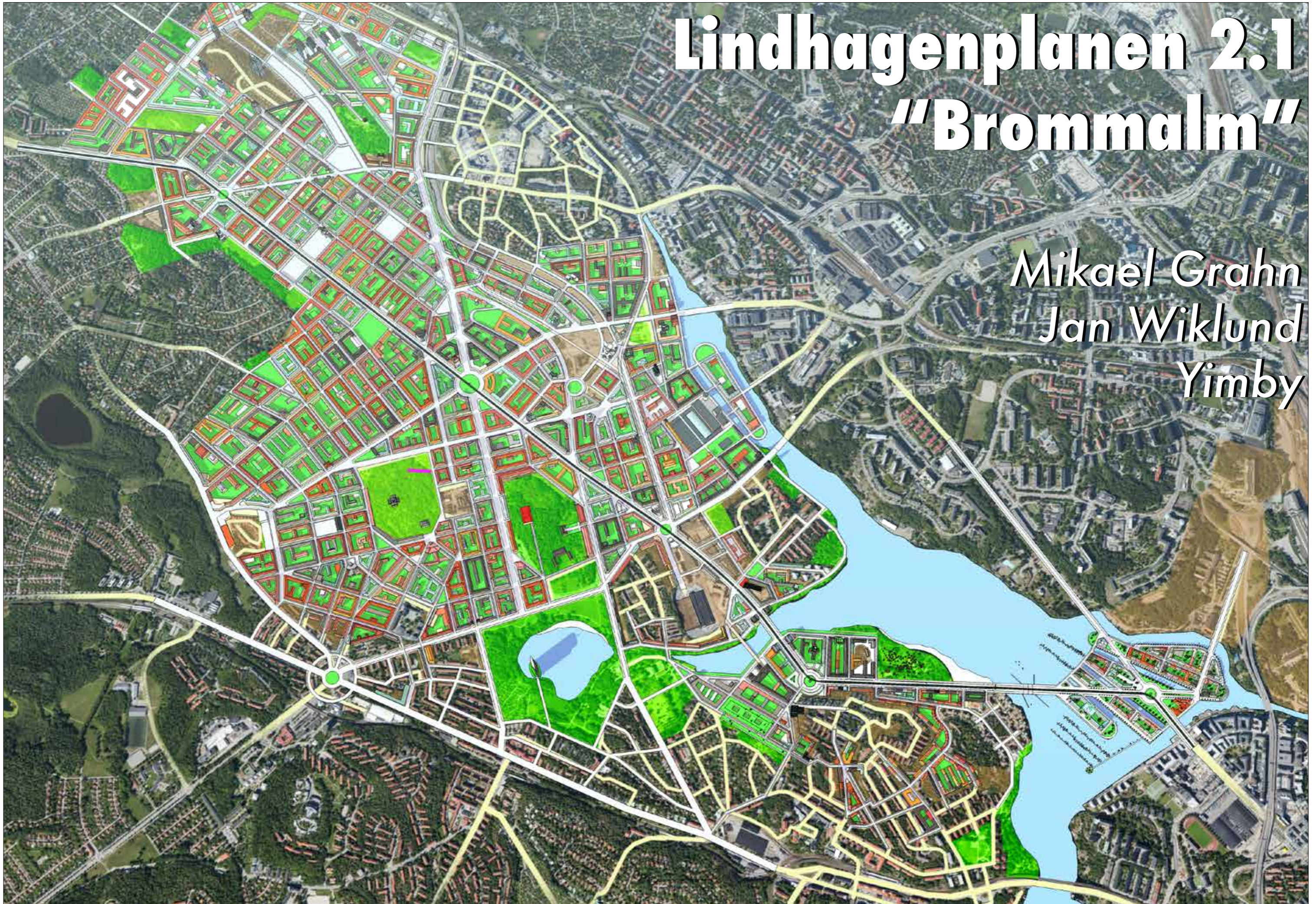


Lindhagenplanen 2.1 "Brommalm"

*Mikael Grahn
Jan Wiklund
Yimby*



Lindhagenplanen 2.0

Lindhagenplanen 2.0 var ett förslag från 2012 om hur Stockholms tillväxt skulle få plats på ett sätt som gjorde staden bättre. Utgångspunkten var att poängen med städer är att alla de människor som har behov av varandra också ska ha korta avstånd till varandra. Förslaget lades fram av Yimby, ett nätverk av stadsintresserade som önskar en tät blandstad med korta avstånd.

Lindhagenplanen 1.0 var förstås den plan som ligger till grund för Malmarerna, se <https://sv.wikipedia.org/wiki/Lindhagenplanen>.

Lindhagenplanen 2.0 (liksom 1.0) byggde på sex principer:

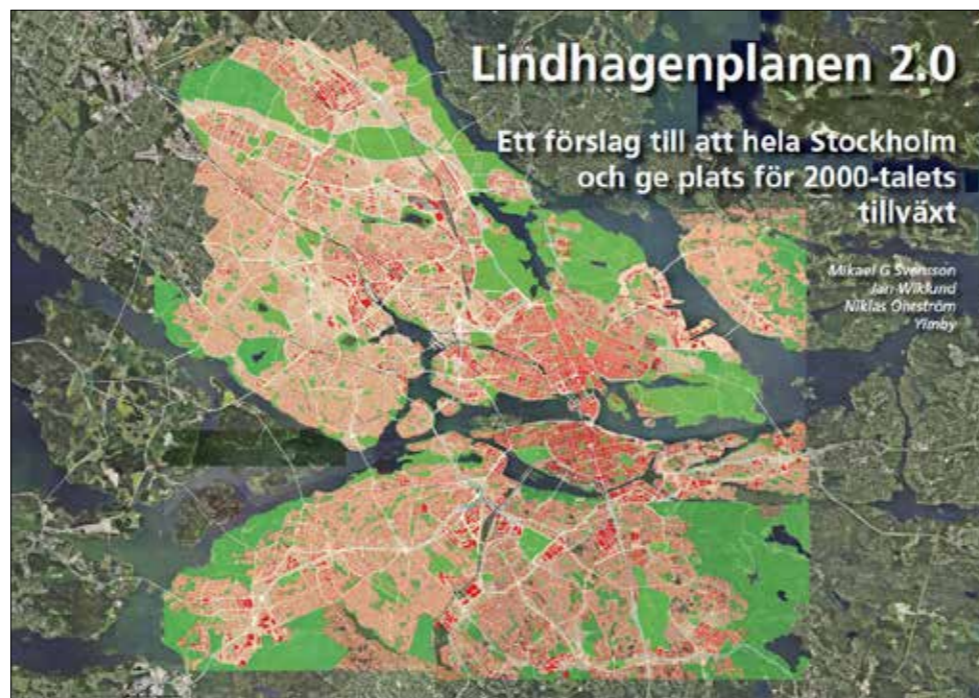
- Gör en rimligt bindande stadsplan för hela staden, med byggbara tomter och infrastruktur men utan detaljer
- Bygg staden på motorvägsreservat och bullerzoner. De flesta s.k. trafikleder kan göras om till vanliga gator och de återstående grävas ner i schakt.
- Tillåt byggande på befintliga tomter med generella byggbestämmelser som enda begränsning. Den mesta tomtmarken utanför innerstan är föga utnyttjad och ger plats åt mindre än en tiondel av motsvarande byggarea i innerstan.
- Genomkorsa staden med storgator för gående, cyklande, buss-, spårvagns- och bilåkande. Sådana storgator ger massor av attraktiv plats för allehanda kommersiell, kulturell och social verksamhet. Bygg också många fler broar över Mälarsaltsjösnittet enligt samma princip.
- Bort med all zonering.
- Organisera kollektivtrafiken som ett nät istället för en bläckfisk.

På lanseringsmötet uttryckte närvarande borgarråd, stadsbyggnadsdirektörer, fastighetsdirektörer och byggföretagsdirektörer sitt positiva intresse – men inte mycket har hänt. I den aktuella översiktsplanen har en sträcka av Nynäsvägen grävts ner. Men önskemål om tätare bebyggelse från politiskt håll resulterar oftast i att samma sorts glesa förort byggs som förr, med motiveringen att “platsens karaktär” kräver detta.

Ett nu aktuellt område är Riksby, där förslaget från Stockholms stad är att ytterligare ett antal trevåningslimpor byggs för 3-4.000 bostäder – kanske 10.000 personer. Detta trots att behovet i Stockholm enligt länsstyrelsens *Läget i länet – bostadsmarknaden i Stockholms län 2019* behövs 20.000 lägenheter om året – och det stora hindret för byggande enligt Boverkets *Markpriser, markbrist och byggande, 2015*, är brist på stadsplanerad mark.

Vi har därför beslutat att göra ett alternativt förslag som utnyttjar marken bättre, baserat på idéerna från Lindhagenplanen 2.0 – plus ytterligare några som förhoppningsvis ska leda till att behovet av en bättre och hållbarare stad kan tillgodoses samtidigt som människor utan stabil bostad kan tillgodose sina behov.

Vårt förslag utgår från att Bromma blir den femte innerstadsdelen, med lika hög grad av centralitet som t.ex. Södermalm. Eftersom centralitet är en funktion av närhet till tänkbara målpunkter förutsätter detta att många människor och många aktiviteter måste få plats i Bromma – minst lika många per ha som på Södermalm.



Lindhagenplanen 2.0

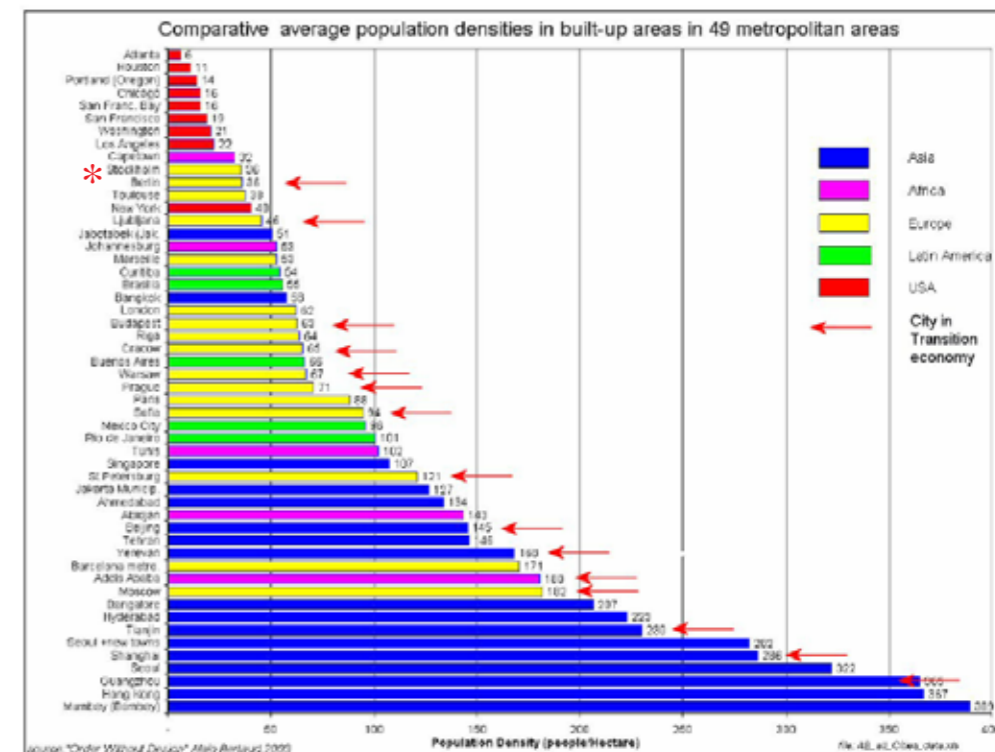


Stockholms stads förslag till utbyggnad i Bromma från 2017. Gällande otillräckliga förortsstruktur föreslogs permanentad, trots det utomordentliga läget och trots det skriande behovet.

Den politik som har tillämpats sen 1900 har gjort centralitet och närhet till en knapp och dyr resurs som bara den välbärgade har råd med. När det egentligen borde vara tvärt om:

“Ju längre ut i stadens periferi du bor, desto mer ekonomiskt och socialt kapital behöver du. Städers utveckling handlar i hög grad om vem som får och har rätt till de goda lägena, de med bäst närhet. De som har det sämst ställt, lägst inkomst och lägst utbildningsnivå, behöver alltså de bästa platserna i staden.” (Hyresgästföreningen: *Alla får plats i stadens goda lägen*, 2016)

Om vi vill bryta med ojämlikhetsskapande strukturer bör vi skapa möjlighet till närhet, korta avstånd och goda lägen för alla. Eller med andra ord göra centrum så stort att alla får plats där.



Stockholm (vid stjärnan) är en mycket gles byggd stad, med nästan USA-mått! Det blir mycket resande, mycket transporter, mycket trafik...

Källa Alain Bertaud: *The Spatial Structures of Central and Eastern European cities: more European than Socialist?*, 2004.

Enligt Jaison Abel, Ishita Dey & Todd M. Gabe: *Productivity and the density of human capital*, Federal Reserve Bank of New York, 2011, minskar en stads produktivitet med 2-4 procent för varje halvering av folk-tätheten. Författarna antar att det beror på att långa avstånd kostar, både i tid och infrastruktur – en inte orimlig idé.

Andra rapporter, som författarna hänvisar till, räknar med upp till 6 procent.

2-4 procent låter lite, men Stockholms närförorter har bara en tiondel så mycket människor per yta som innerstan om man räknar både boende och arbetande. Ytterförorterna är förstås ännu glesare.

Kanske kan vi räkna med att Stockholms gleshet kostar oss 10-20 procent av våra inkomster. Eller att vi måste arbeta 10-20 procent mer bara för att hålla liv i glesheten.

Det finns nog annat vi hellre vill använda våra resurser till.

Lindhagenplanen 2.1

Lindhagenplanen 2.1 ska ses som en precisering av 2.0, med Bromma som exempel.

Bromma norr om Drottningholmsvägen är större än Södermalm, och borde på sikt kunna rymma ungefär 150.000 människor.

Flytta Bromma flygfält

En utveckling av Bromma kräver förstås att Bromma flygfält flyttas. Det är transportekonomiskt vansinne att använda så central mark för så få personers behov. Mindre än 1.000 människor lämnar eller kommer till Bromma flygfält varje dag – vilket kan jämföras med mer än 40.000 på Arlanda, eller med de tiotusentals som skulle röra sig i ett tätare exploaterat Bromma. Dessutom är det ca 50 % fler som reser från Arlanda till Göteborg, Malmö, Umeå och Luleå än som reser från Bromma till samtliga dess destinationer.

Så det rimliga är att flytta verksamheten till Arlanda.

Ett alternativ är att flytta verksamheten på Bromma flygfält till Skå-Edeby där det redan ligger ett flygfält, bara 18 km från T-centralen fågelvägen. En ny pendeltågsgren dit skulle medföra stora synergieffekter, framför allt att ge Brommastaden kapacitetsstark kollektivtrafik redan från start. Se s 15.



Bromma flygfält är ungefär lika stort och har ungefär samma form som Södermalm.

Principer för utbyggnad i Bromma

Principerna från Lindhagenplanen 2.0 kvarstår. Men erfarenheten lär oss att de behöver preciseras något.

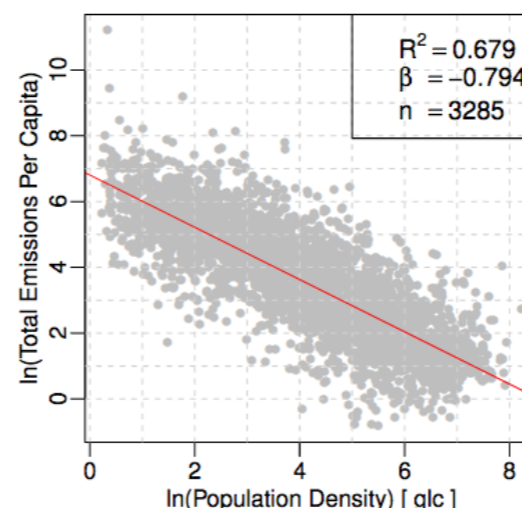
- Den rimligt bindande stadsplanen med tomter och infrastruktur men utan detaljer *kvarstår*. Tidshorizonten för planen kan vara 50-100 år.
- Principen att utnyttja bullerzoner för bebyggelse är tillämpbar på Ulvsundaleden, som delvis kan däckas över eller sänkas ner i ett undre plan, och delvis göras om till boulevard i och med principbeslutet som finns om en Huvudstaled i tunnel.
- Förslaget om rätt att bygga på befintliga tomter utan annan begränsning än generella bestämmelser behöver *kompletteras* med fler förslag till sådana bestämmelser. En del gällande bestämmelser – officiella eller inofficiella – är irrationella, förhindrar en attraktiv stad och behöver *ändras*.
- Förslaget om genomgående storgator med vidhängande promenad-, cykel- och kollektivtrafikvänliga broar där sådana behövs *kvarstår*.
- Förbudet mot zoner *kvarstår*.
- Förslaget om kollektivtrafik i nätform *kvarstår*.
- En viktig princip som *tillkommer* är att många tomter bör vara små. Detta ökar variationen och ger möjlighet även för små byggföretag/fastighetsägare att bidra till bostadsbyggandet.
- Vi föreslår också några metoder att minska byggmotståndet genom att göra det som byggs mer *estetiskt tilltalande*. Mer om det senare.



Färingsöbanan, den nya pendeltågsgrenen.



Små tomter i Tokyo



Enligt en tysk doktorsavhandling, Ramana Gudipudi: *Cities and Global Sustainability: Insights from emission and ecological efficiency*, Potsdam 2017, skulle en fördubbling av en stads täthet spara in minst 42 % av koldioxidutsläppen, se diagram t.v. Vilket blir ca 85 inbesparade procent om förortsbebyggelse ersätts av tio gånger tätare innerstadsdito.

Följaktligen rekommenderar IPCC, FN:s klimatpanel, tät blandstad (*Mitigation of climate change*, 2014). UN Habitat rekommenderar av samma skäl en täthet på minst 150 personer per hektar i storstäder, dvs ungefär som Stockholms innerstad (*A new strategy of sustainable neighbourhood planning*, 2015).

Bryt barriärerna!

Stockholm splittras av vatten, trafikleder och SCAFT-planer som försvårar kommunikationerna mellan och inom stadsdelar och i värsta fall förvandlar stadsdelar till getton dit ingen utomstående har ärende.

Vi förutsätter att Bromma är en öppen stadsdel dit många har anledning att komma. Detta kräver både genomgående gator, nya broar och nya spårlinjer.

Genomgående storgator

Norra Bromma genomkorsas av trafikleder som vi föreslår förvandlas till gator, mot Ekerö, mot Hägersten, mot malmarna, mot Solna/Sundbyberg, mot Järva och mot Vällingby. Längs sådana storgator – idag med föga bebyggelse runt om – blir det attraktivt med sådan köpenskap som nu helst läggs vid motorvägskors *utanför* staden.

- Brommas landningsbana föreslås bli norra Brommas huvudgata, med förlängning mot Vällingby i väster och mot Hornsberg i öster
- En bro från Hägersten fortsätter i dels Ulvsundavägen, dels Hemslojdsvägen som fortsätter över det f.d. flygfältet och mynnar i Ulvsundavägen förbi Solvalla.
- Bällstavägen fortsätter som bro över till Lovö
- Den korta nedlagda landningsbanan fortsätter som gata dels i sydväst till Åkeshov, dels i nordöst i en bro över till Tritonvägen i Sundbyberg
- Huvudstaledstunneln föreslås få en sydligare sträckning än i det officiella förslaget, där den delvis kan sambyggas med ett nytt pendelspår, se sid 6.

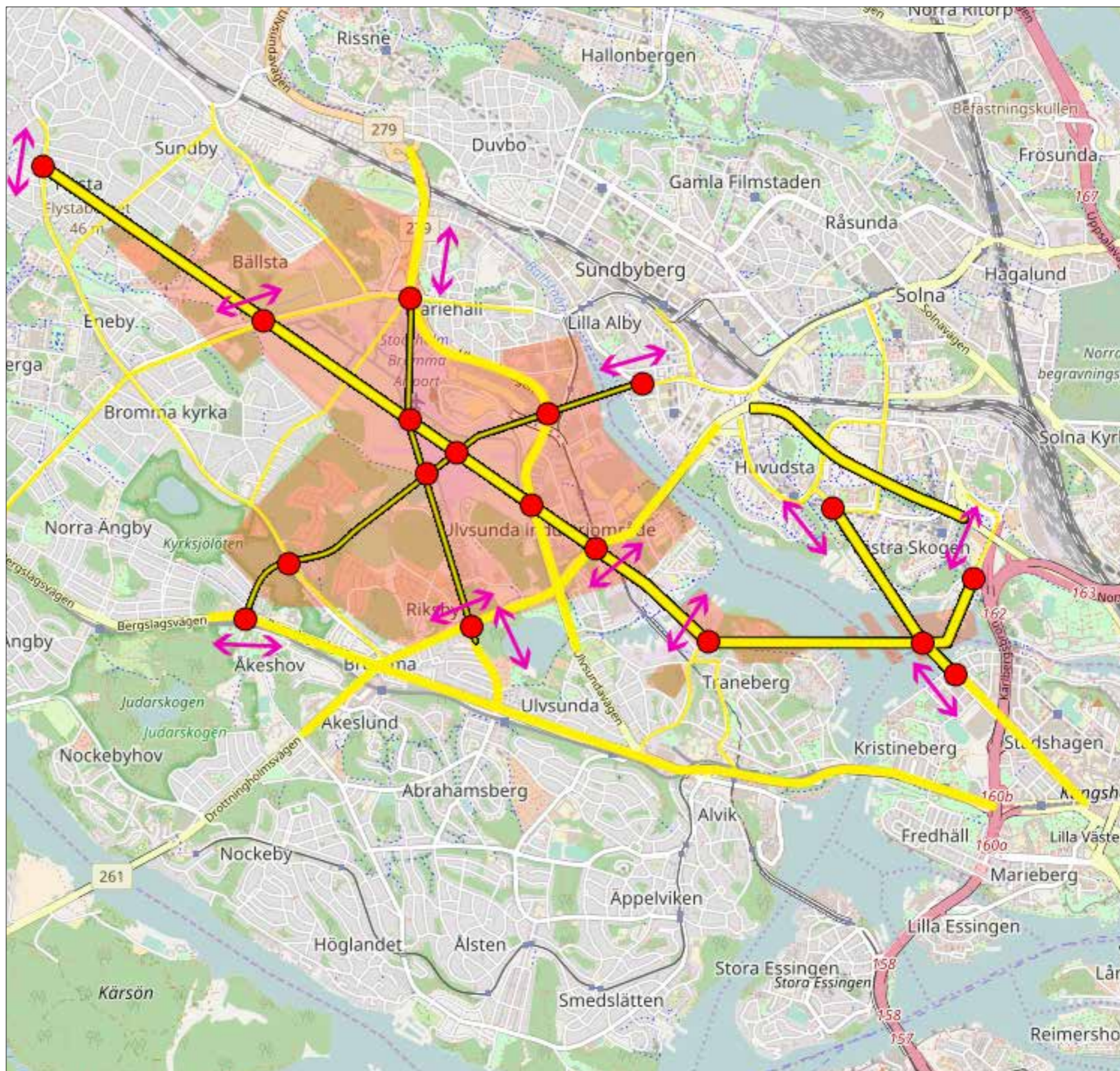
Gator läggs sedan ut i ett kvartersmönster där inga stora kvarter eller byggnader tillåts skapa barriärer. Inte heller spårvägar får skapa barriärer; deras reservat blir gator med korsande gator.

Genomgående spår

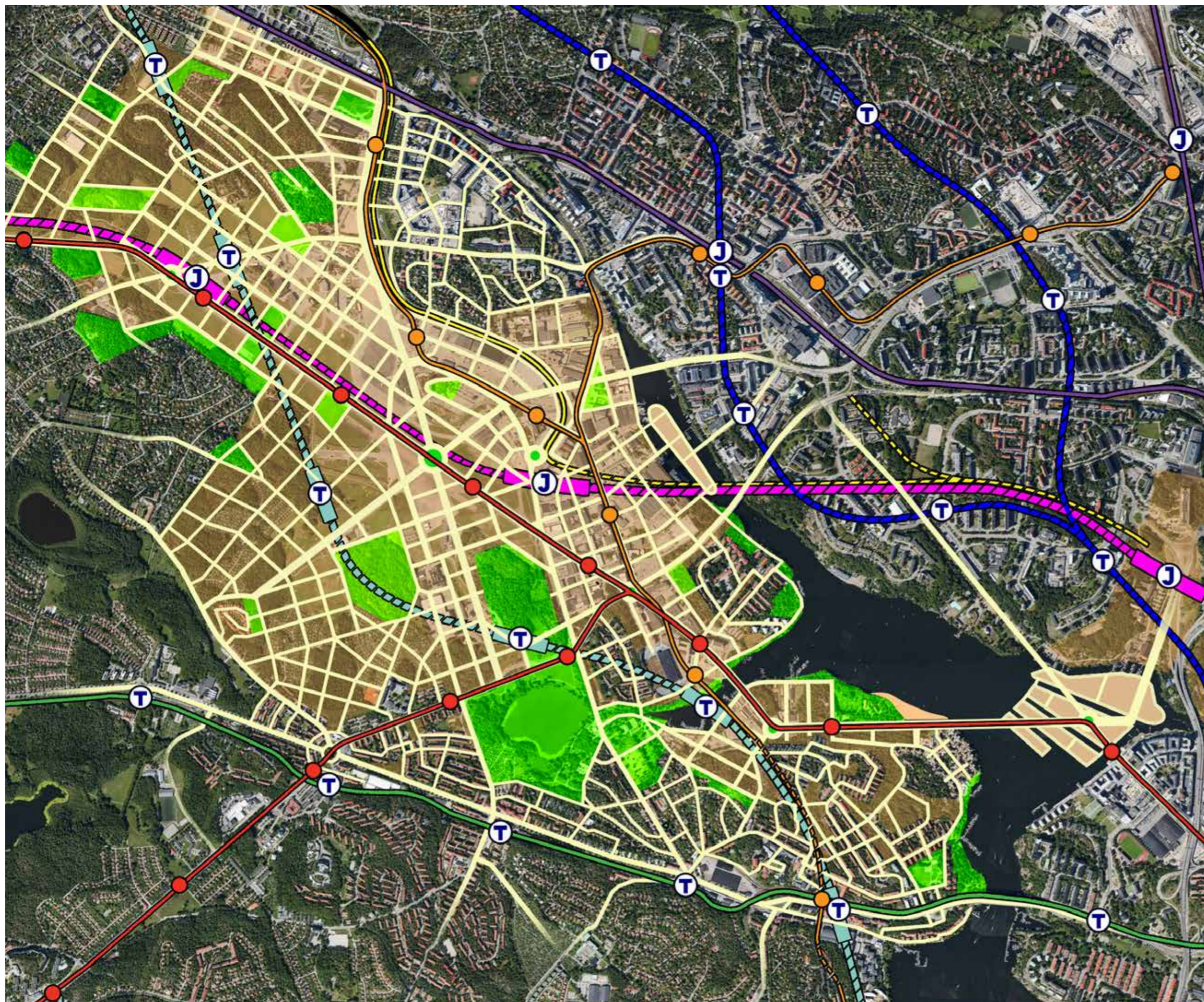
Idag försörjs området av tvärbanan. Den kommer självfallet inte att räcka till för 150.000 invånare. Vi föreslår att följande länkar byggs:

- En pendeltågslinje byggs från Tomtebodan under Bromma till Vällingby och vidare till Skå flygplats. Även Vällingby behöver en snabbare kommunikation till centrum än gröna linjen. Se vidare sidan 3.
- Den nya beslutade t-banan Älvsjö-Fridhemsplan bör få en gren – eller en alternativ sträckning – Liljeholmen-Alvik-Bromma-Spånga (med en möjlig förlängning norrut). Alternativt att Hässelbybanan blir denna gren och Spångabanen blir Gröna linjens sträckning väster om Alvik. Ytterligare en möjlighet är att låta hälften av tågen från Hässelby och hälften av tågen från Spånga gå i vardera riktning öster/söder om Alvik.

Tvärbanan är på många sätt en olycklig kompromiss mellan spårväg och t-bana där man har fått den förras låga prestanda till den senares pris. Emellertid finns den, och den bör utnyttjas och byggas ut till ett *system*, med traditionell, mer ekonomisk spårvägsstandard för i första hand kortare resor. För exempel på spårsträckningar se sid 5.



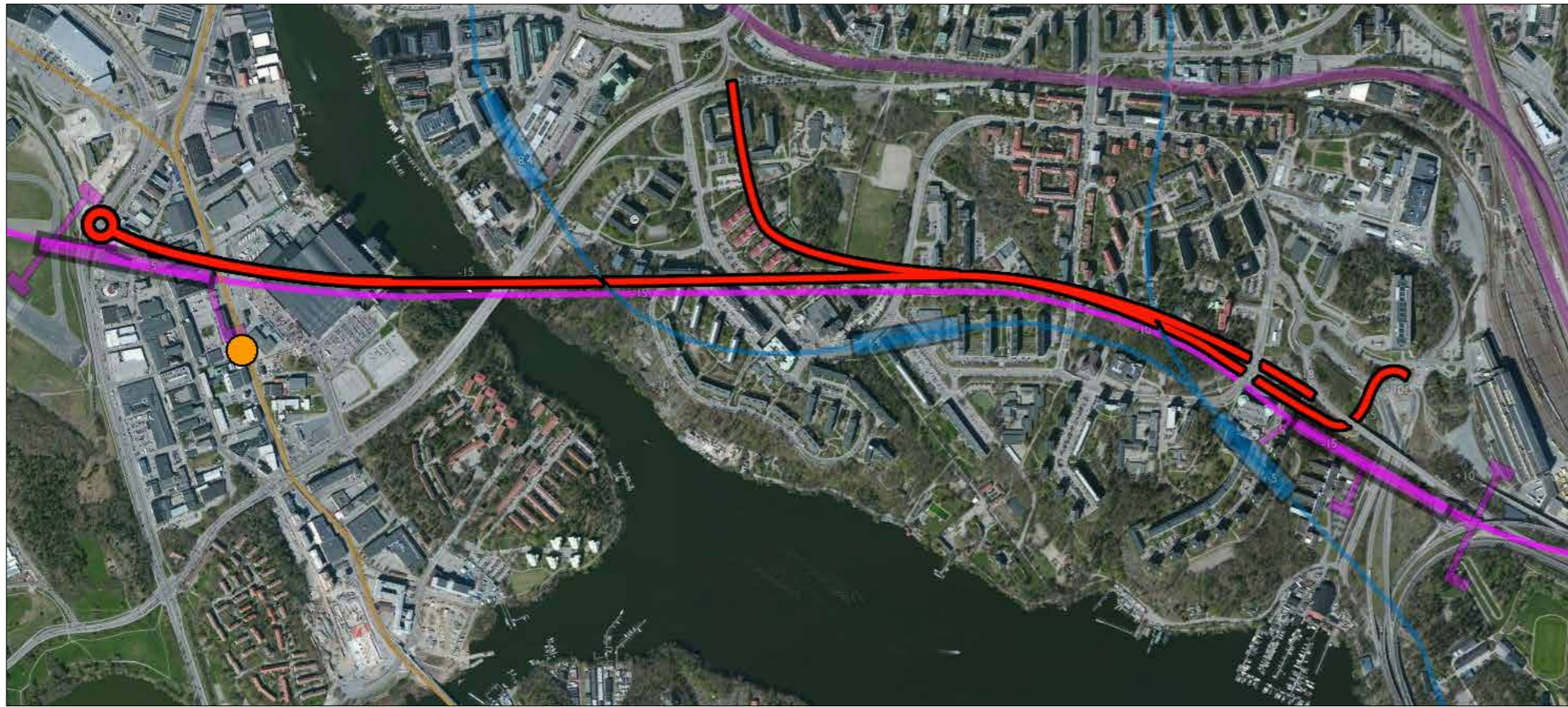
Stråk och kommunikationslinjer i nya Bromma



Kollektivtrafiknätet, ovan, med spårvägsnätet framlyft, nedan.



I tät stad och för korta resor kan man gott köra traditionell spårväg mitt i gatan. Det är billigt, 39 Mkr/km i Norrköping, att jämföra med 486 Mkr/km för Tvärspårvägens Solnagren, enligt Spårkonstruktioner och byggmetoder för spårväg, Examensarbete från LTH, Andreas Arvidsson och Gustav Olsson.
 För längre resor (även på tvären) finns t-bana och pendel.
 Foto Jonatan Rydberg.



Ulvundaleden / Huvudstatunneln

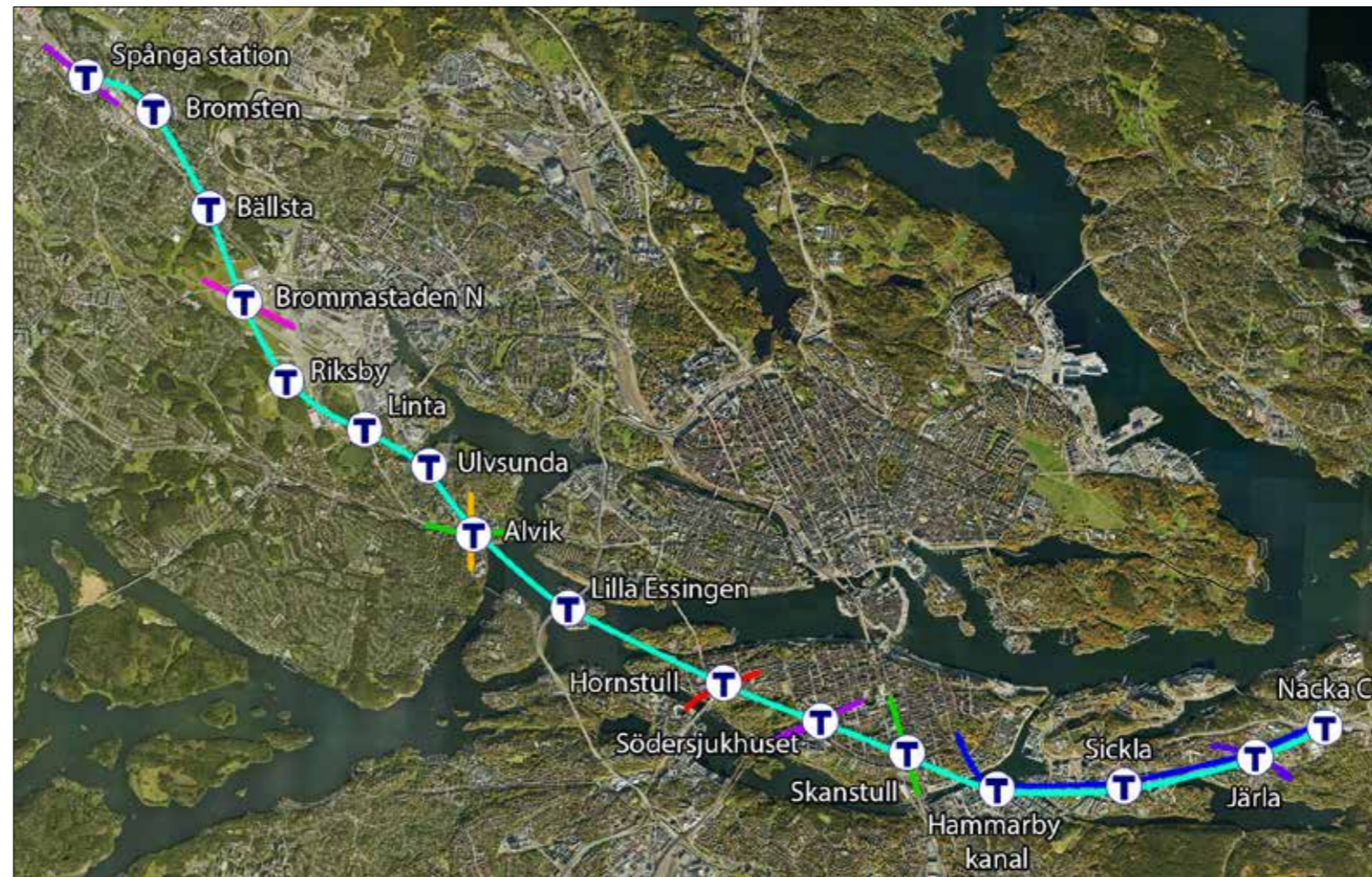
En tunnel är planerad från Ulvsunda till Västra skogen, under Huvudsta. Vi föreslår att den dras parallellt med den pendeltågstunnel som diskuteras på sidan 3 för att spara pengar, och mynnar i en rondell i Ulvsundaleden, se längst ner bilden t.v. Inga ytkrävande ramper!

Ulvundaleden sänks ett par våningar enligt principen från Ronda de Dalt i Barcelona, se bildserie t.h. Lokalgator ligger på hyllor över och intill det genomgående diket. Vid varje kvarter går en bro över leden.

Dessa två är de enda "trafikleder" som finns i området. Alla andra trafikytor är *gator*.



Ovan: Barriärer idag. Dessa bör brytas. Även om det inte hör till planområdet vore det önskvärt med fler broar över Mälaren, se Lindhagenplanen 2.0. T.h: Turkosa linjen, ett möjligt förslag till ny t-bana genom Bromma. En annan möjlighet är att koppla ihop linjen med den beslutade Älvsjölinjen.



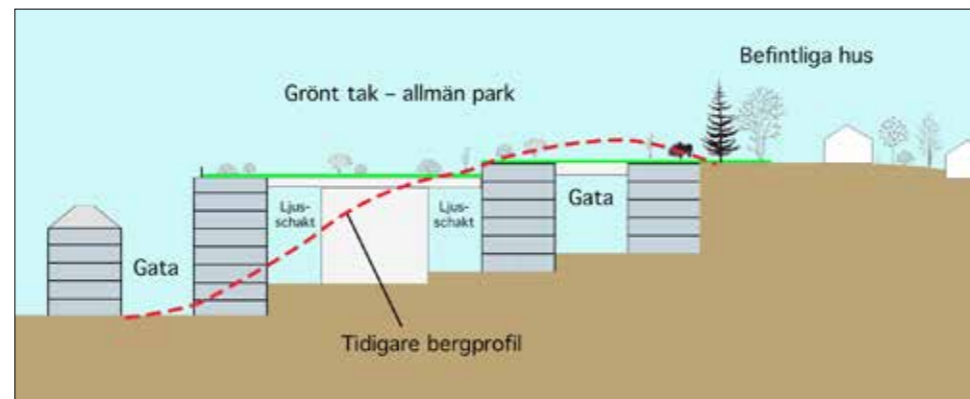
Sedan 2000 har bilanvändningen planat ut. Utvecklingen är densamma i hela i-världen, mer utpräglat i de rikare länderna och allra mest i dessas storstäder. I London har resandelen med bil sjunkit från 50% till 27% sedan 1990, och andelen 18-30-åringar i Stockholms län som tar körtkort nu är nere under 50%.

Fenomenet – peak car, som det kallas – är i princip oförklarad, men man pekar på att bilnehav inte längre är ett kulturellt måste för yngre generationer utan något trivialt, något som mer styrs av tvång än av lust.

Det bör alltså vara möjligt att ersätta det mesta av biltrafiken med den högklassiga kollektivtrafik som en tät stad gör möjlig. Och därmed öka människors frihet.

Källa: Caralampo Focas & Panayotis Christidis: *Peak Car in Europe?*, World Conference on Transport Research - WCTR 2016 Shanghai. 10-15 July 2016

Massor från tunnel och från diverse oanvända bergknallar används till att bygga nya öar. Om ön i Ulvsundasjön nedan se vidare sid 19.



Utsikten från Himmelsfärdsberget mellan Traneberg och Ulvsunda är idag mycket begränsad, och vistelsevärdena är låga. Husen som ersätter berget utformas så att en allmän park kan anläggas på taken, till glädje för alla.



Himmelsfärdsberget idag.

Ett lättillgängligt gatunät definieras av Spacescape som:

- Hög andel gaturum (minst 20%)
- Hög täthet av korsningar (minst 150/kvkm)
- Hög integration (stadsdelar bör hänga ihop)
- Gatuutformning som inte orätmätigt prioriterar biltrafik (max 10 % bilvägar)
- Utrymme för gående (minst 2 m breda trottoarer på blandgator)

Källa Spacescape: *Mäta Stad*, 2016.

Bygg på befintliga tomter, på bullerzoner, och på Bromma flygfält

Bromma flygfält är Stockholms främsta markreserv. På flygfältet föreslår vi att Stockholms stad planerar för infrastruktur och kvarter, men låter kvarteren bebyggas som markägarna vill – förutsatt att de håller sig till generella, politiskt beslutade byggbestämmelser. Visar det sig att de har brutit mot bestämmelserna kan de åläggas att riva nybygget på egen bekostnad.

Varierad arkitektur

Vi föreslår också att kvarteren delas upp på en blandning av stora och små tomter. *Många* olika tomter, med *många* olika tomtägare, ger en bättre förutsättning för variation i funktion och form än de projekt där hela kvarter upplåts till samma byggmästare (som då i regel måste bli någon av de fyra-fem stora som har resurser för sådant). Många tomtägare, många tomter, och många små och stora projekt ger också en möjlighet för många nya byggföretag att bidra till att avhjälpa bristen. Förhoppningsvis kan också den ökade konkurrensen bidra till att sänka de unikt höga svenska byggkostnaderna.

Bortsett från den byggbara marken på Bromma flygfält finns lika mycket till i form av obebyggd tomtmark.

Stockholms närförorter är glest exploaterade vilket leder till liten befolkning vilket leder till låg servicenivå och långa avstånd. Främst beror glesheten på låg exploatering av tomtmarken. Exploateringstal på Södermalm är ca 2, i Riksby mindre än 0,5.



Riksby, 3-våningshus. Källa Eniro.



Södermalm, 6-våningshus. Källa Eniro.

Lindhagenplanen 2.0 föreslog att också dessa tomtägare får rätt att bygga vadhelst de vill, utan tillstånd, så länge de håller sig till av kommunen fastställda generella byggbestämmelser.

På motstående sida och följande visar vi några av de möjliga nya stadsgator som kunde bli resultatet av en sådan mångsidig beställarverksamhet.

Vårt förslag bryter radikalt mot den praxis som säger att allt nytt som byggs måste se ut som det som redan finns i området, för att “ansluta till platsens karaktär”. Vi anser att rätten till bostad och behovet av att utnyttja central mark måste smälla högre än sådan nostalgi. Förändring är sällan entydigt negativt, och i det här fallet är det nödvändigt.

Och att lägga till sånt som *saknas* kan inte vara negativt.



Johannesfred, före och efter. Den breda gatan är Brommaboulevarden.





Missionsvägen i norra Traneberg, eller Brommaboulevarden närmast Kungsholmen, se karta.
Ovan enligt planen, nedan idag. Bilderna tagna ungefär vid den röda pilen.



De arkitekter som skapade Stockholms förorter var själva mycket föraktfulla mot principen att bevara "platsens karaktär". Så här skriver t.ex. Uno Åhrén:

"Stadsbyggnadskonstnären lägger huvudet på sned och modellerar med gaturum och fonder och hela den artistiska attiraljen precis som om stadsbyggnandet vore 90% fri konst, då det i stället är 90% teknik. Staden är inte en skulptur som vi händelsevis får gå omkring i, utan en apparat, organiserad för att på bästa sätt motsvara vårt livsbehov" (citerat i Per G Råberg: *Funktionalistiskt genombrott*, 1970).

Eller som det står i *Acceptera*:

"Huset, möbeln, dricksglaset må gärna vara en förbrukningsartikel, som utan saknad förstöres efter en kortare eller längre tids tjänst".

Man påminns om Brian (*Life of Brian*) som uppmanar folk att tänka själva men som istället får sin tappade sandal upphöjd till fetisch bland de devota anhängarna.

Är det inte dags att börja tillämpa funktionalisternas principer om *stadens användbarhet* hellre än att göra fetisch av deras byggnader?

Vilka hus som är vackra är förstås en fråga om individuellt tycke och smak. Men det finns trots allt en del forskning om vad de flesta människor föredrar.

Där finns t.ex. Catharina Sternudds avhandling *Bilder av småstaden*, 2007, som visar att folk i gemen har en mycket högre uppskattning av detaljrikedom än vad arkitekter har.

Men framför allt finns Jan Gehls livslånga forskning, dokumenterad i böcker alltifrån *Livet mellan husene*, 1971, till *Byer för människor*, 2010.

Gehl konstaterar, genom att studera hur människor faktiskt beter sig och vart de söker sig, att vi vill ha något nytt var tionde meter. Det finns inget så fränstötande – i bokstavlig mening – som hus med långa detaljlösa bottenvåningar. Det är bottenvåningarna, och våningen närmast över, som är de viktigaste. Längre upp än så ser man sällan.

Gehl poängterar också behovet av mjuka övergångar mellan ute och inne. Byggnader som kommunicerar – med skyltfönster, trottoarsserveringar, förgårdar (förutsatt att något händer där, alltså!) är inbjudande. Vilket folk gillar, och visar detta genom att söka sig dit.

Den modernistiska arkitekturens favoritdogm "less is more" bör alltså snarast förpassas till historien. Den är en bourdieusansk statusmarkering och borde inte ha någon plats i offentligheten.



Nybyggt i Paris



En omväxlande stad kan skapas med strikta arkitekturprogram som främjar detaljer, och med små tomter som låter många olika viljor komma till tals.





Gamla hus bör kunna bevaras i det nya för att man ska få största möjliga variation.



Även byggnader som tycks sakna värde kan bli trevliga omväxlingar i en ny miljö, som t.ex. gamla Lintaverkens torn i mittbilden som skulle kunna få nästan Notre Dame-kvaliteter om omgivningen lägger upp för detta.



Förändra destruktiva bestämmelser och utveckla nya

Markägare och byggbolag bör vara fria att bygga inom ramen för politiskt beslutade byggbestämmelser, utan annan kontroll än en inspektion i efterhand. Detta skulle frigöra stadsbyggnadskontoret från onödigt arbete, till förmån för att planera gemensam infrastruktur och kanske till och med se till att det finns skolor och förskolor färdiga när människor flyttar in. Det skulle också resultera i mer omväxlande arkitektur.

Sådana bestämmelser måste skapas genom en demokratisk politisk process, och inte helt avgöras på tjänstemannanivå som idag. Den senare metoden har resulterat i att en massa bråte har hopats genom decennierna; man skulle kunna säga att Lindhagenplanen 2 är en revolt mot sådant bråte. Här ska vi bara föreslå *några* av de nya principer som behöver ligga till grund för nya bestämmelser.

Främja sammanhållna kvarter

I arkitektkretsar är principen om öppna kvarter – dvs hela tomten tillgänglig för alla – närmast helig. Detta trots att slutna tomter med bebyggelse längs ytterkanterna har flera direkta fördelar och mycket få nackdelar (se t.ex. Eva Minoura: *Uncommon Ground: Urban Form and Social Territory*, KTH 2016).

- De ger plats för mer lägenhetsyta per tomtyta
- De stänger ute buller
- De föredras av de boende som – allt annat lika – hellre använder mark på slutna tomter än mark på öppna och följaktligen är beredda att betala mer för bostäder med slutna tomter.

Detaljplanen behöver således påbjuda byggnader i kvarters- och tomtgräns, med frihet att bygga även på resten av tomten om minimiavstånd till annan fasad iakttas.

Strandrätt istället för strandskydd

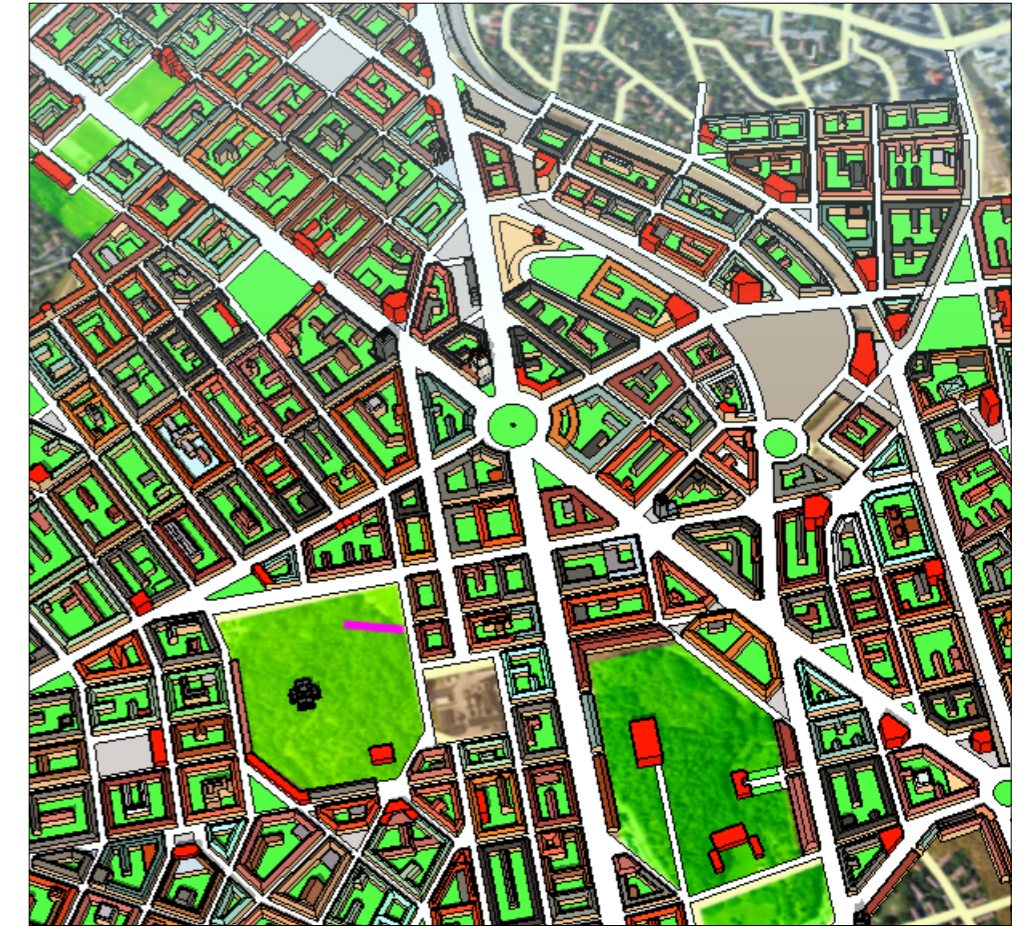
Idag är det förbjudet att bygga närmare en strand än 100 m. Detta innebär att trevliga miljöer av typen Bergsundsstrand i princip är förbjudna att bygga, åtminstone inte utan politisk strid.

Strandskydd i stad bör definieras om. Det som är viktigt att skydda är allmänhetens rätt till stranden, inte strandens frihet från människor. Således måste byggande nära strand vara tillåtet om bygget ger allmänheten tillträde till stranden. Vi föreslår t.ex. kajer med bebyggelse vid större delen av stränderna i norra Bromma.

Lägsta tillåtna exploatering

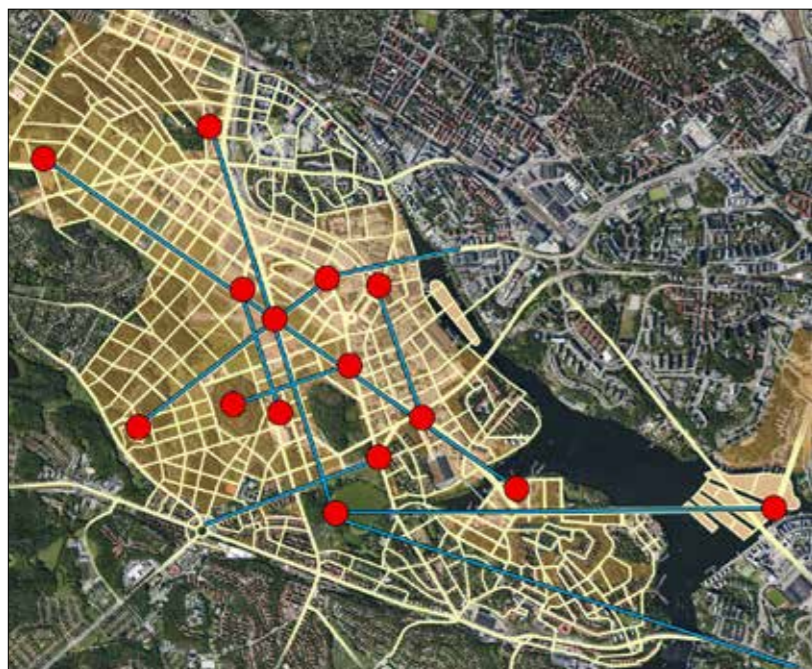
Istället för att slå fast en *högsta* tillåtna exploatering av tomter bör man slå fast *lägsta*. Så länge de generella byggreglerna följs finns ingen anledning att sätta ett tak för det antal bostäder och lokaler som får byggas inom ramen för dem. Principen “människor stinker och det är bäst att ha så få som möjligt” har aldrig varit bra, det är hög tid att lägga den till handlingarna.

T.h. Strandrätt istället för strandskydd i Hornsberg



*Ovan: Gamla slutna kvarter. Värderas högre av boende än de modernistiska husen i park. Och intressantare även för förbipasserande stadsbor.
T.h: Ur planen.*





De röda punkterna markerar väl synliga platser där man bör tillämpa märkesbyggnadsstandard.



Ärkeexemplet på offentlig byggnad som utformats med extrem omsorg om detaljer – till allas belåtenhet, uppenbarligen.

Dock bör det även i fortsättningen vara svårt att riva

Att fastighetsägare bör ha stor frihet att utforma nya byggnader beyder inte att de bör ha samma frihet att riva befintliga byggnader, i alla fall inte om dessa hyrs ut till andra. Människor bör ha rimlig trygghet i sitt boende och i sina verksamheter. Dessutom är det bra att det finns gott om gamla byggnader bland de nya; det skapar ökad variation.

Främja varierad arkitektur

Även om de flesta tomter är korta, och även om husens utformning överläts till markägarna, behöver variation främjas med byggbestämmelser. Majoriteten tycker bäst om varierad, småskalig arkitektur (Jan Gehl: *Byer för människor*, 2010), och fasader är faktiskt offentlig plats. En möjlighet är att föreskriva bullerabsorberande fasader vilket främjar detaljrikedom. En annan vore rådgivande folkomröstningar eller lekmannajuryer för särskilt iögonenfallande byggnader, se nedan. En tredje vore att bryta SAR:s inavel via internationell konkurrens.

Ett fjärde vore att offentligt främja ny teknik. I Kina är det nu tillåtet att bygga hus med 3D-skrivare (förutsatt att man bara bygger en våning). Det vore lika möjligt att göra fasaderna med 3D och fästa dem på stommar som tillverkas traditionellt. På det sättet kan man lätt göra unika lättbyggda fasader även med många detaljer – utan extra kostnader.

En femte vore strikta arkitekturprogram som diskriminerar hårt mot den modernism som har dominerat i snart hundra år och därför har nästan ensamrätt på Stockholm. Arkitekturprogrammen må gärna skilja sig åt mellan de olika stadsdelar som planen omfattar, för att skapa variation även på stadsdelsnivå.

Utforma offentliga byggnader som märkesbyggnader

För att främja möjligheten att hitta och skapa mentala bilder av staden bör offentliga byggnader och byggnader som syns på långt håll utformas särskilt pampigt och *olika* övriga byggnader. Tomter vars byggnader kommer att synas på långt håll bör kunna reserveras för tomtägare som är beredda att avtala med kommunen om definierad *märkesbyggnadsstandard*. Även denna bör förstås komma till i en politisk process och inte som en tjänstemanna-produkt.

Det kan också vara värt att hålla folkomröstningar om sådana byggnader alternativt att lägga ut förslag till dess offentliga delar på arkitektävling där *lekmän* är jury. Detta för att komma ur dagens tongivande arkitekters uppknytning till trötta modernismpastischer.

Poängtera dagsljus istället för solljus

Ljusa lägenheter är självfallet trevliga men den kvaliteten bör inte överordnas andra kvaliteter som t.ex. korta avstånd och trevliga utemiljöer. Människor har gudskelov olika prioriteringar, vilket bör komma till uttryck även i byggnaders olika utförande.

Och i alla händelser är det rummets dagsljus och inte det infallande solljuset som är viktigt.

Utnyttja all mark väl

I ett stadsplanerat område bör ingen skräpmark (s.k. SLOAP – space left over after planning) förekomma. Allt ska vara till nytta. Parkmark är exempelvis lika viktig som bostadsmark, bör planeras lika omsorgsfullt som denna, och inte förvisas till restytter. Parkmark är för övrigt offentlig mark och ska självfallet ligga under stadens ansvar.

Parkmark i stad består naturligtvis av koncentrerad växtlighet, gärna kombinerad med annan attraktion. Träd utnyttjas hellre än gräsmattor för att skapa grönska. Mikroparker utnyttjas flitigt. Parker läggs med förkärlek där många människor rör sig för att undvika tomma potentiellt farliga platser.

Spridningskorridorer

I princip anser vi spridningskorridorer för människor som prioriterat i städer. Men trädplanterade avenyer fungerar också för många andra arter och bör förordas framför mer markslösande alternativ.

Främja lokaler i bottenvåningarna

Bottenvåningar bör alltid ha en sådan höjd att de är lämpliga som offentliga lokaler, dvs minimum 2,70 m.

Formulera om bullerreglerna

Det viktiga är inte om det inte finns buller utanför fasaderna, det viktiga är innanför. Således är det detta det ska finnas normer för.

Alla förändringar bör vara till det bättre

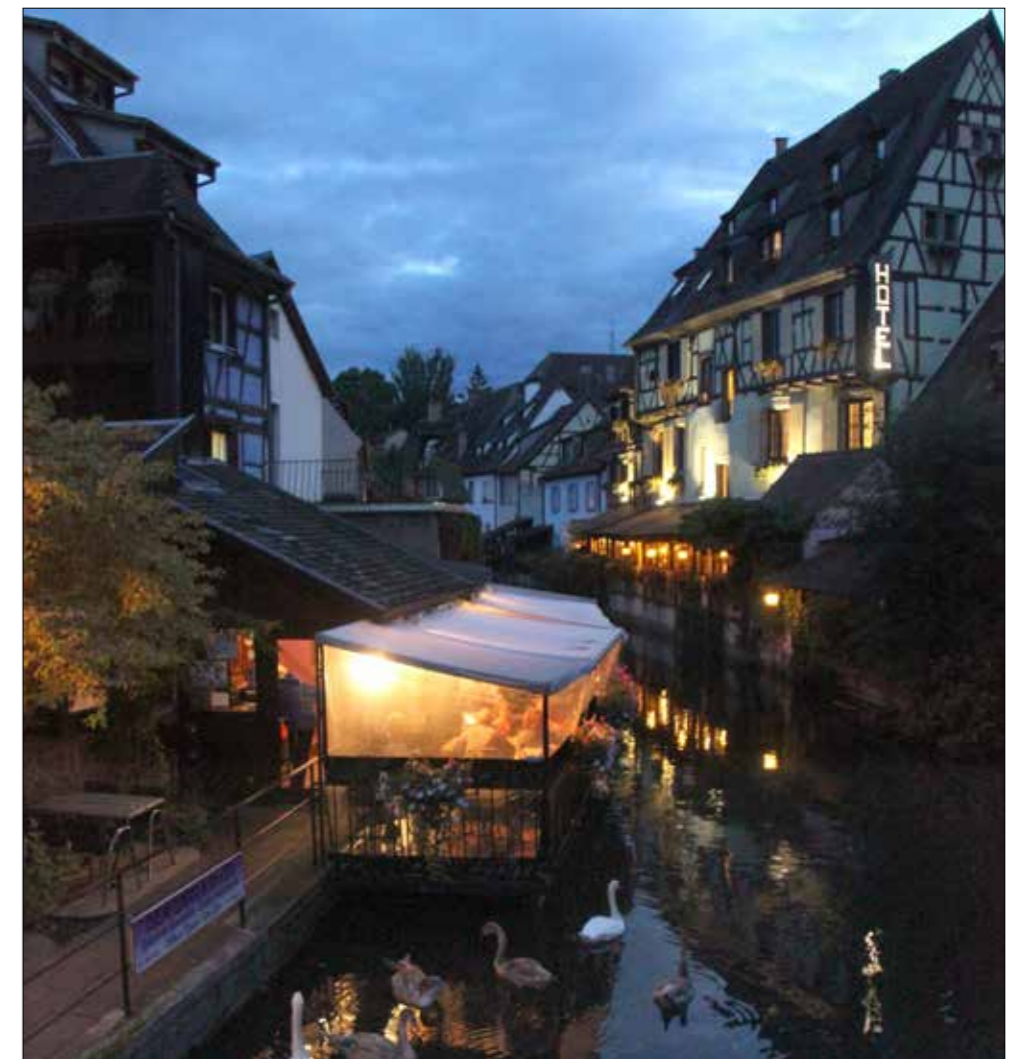
Vid en förändring av staden bör inget tas bort utan att ersättas med något som är minst lika bra. Tas naturmark bort bör parkmark komma istället som kompenserar användarna. Om hus i undantagsfall måste rivras bör dess nyttjare få förtur till något minst lika bra till samma pris.

Och som redan sagts....

... så försvinner principen “av hänsyn till platsens karaktär” ur hanteringen. Staden mår bäst av att vara blandad. Istället för att lägga till sådant som redan finns på en plats bör det läggas till sådant som *saknas*.



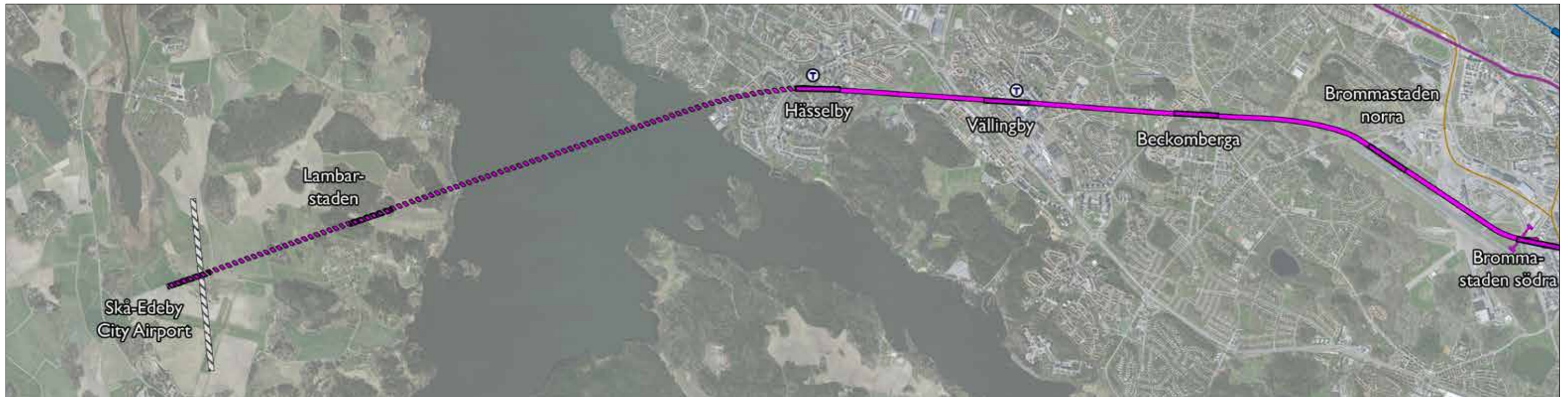
Exempel på minipark i Stockholm. Centralbadets park, 1700 kvm.



Väl utnyttjad mark i Colmar, Alsace.

Nedan: En del grönska måste tas bort om det ska byggas. En kompensation kan vara till exempel en ny badstrand vid Ulvsundasjön, se karta på sid 9.





Det nya cityflygfältet var aktuellt redan på 50-talet

Om det anses viktigt med ett flygfält närmare än Arlanda kan man påminna om att Skå-Edebyfältet var med som alternativ till internationell flygplats innan valet föll på Halmsjön, det som senare blev Arlanda. Skå förordades av en enhällig utredning, men valdes bort pga att dels Arlandas läge betjänade Upplandsregionen som helhet bättre, dels för att Skå hade sämre mark.

Som cityflygplats för Stockholm spelar ju Upplandsargumentet ingen roll, och marktekniken har förbättrats sen 1957.

SKÅ-EDEBY överlägset HALMSJÖN



Flygplatskommitténs ordf. generaldirektör Åke Rusck



Regionsplanedirektör C. F. Ahlberg, kopten B. Grönlund, Svensk Flygtjänst, SAS-chefen direktör H. Throne Holst, flygstabschefen, generalmajor G. A. Westring och luftfartsstyrelsens chef överdirektör H. Winberg

räknas 1965 uppgå till 9,5 miljoner kr och stiger därefter i takt med trafikökningen.

• Skå kan färdigbyggas till 1960 med 2.500 m av huvudbanan, provisorisk stationsbyggnad, erforderliga hangar- och verkstadsbyggnader.

• Flygvägarna till och från Skå blir betydligt kortare än vid Halmsjön.

• Marktransporterna är överlägsna.

• SAS är berett att flytta hela sin verksamhet till Skå-Edeby men ej till Halmsjön.

• Ur bullersynpunkt medför Skå ett mindre problem.

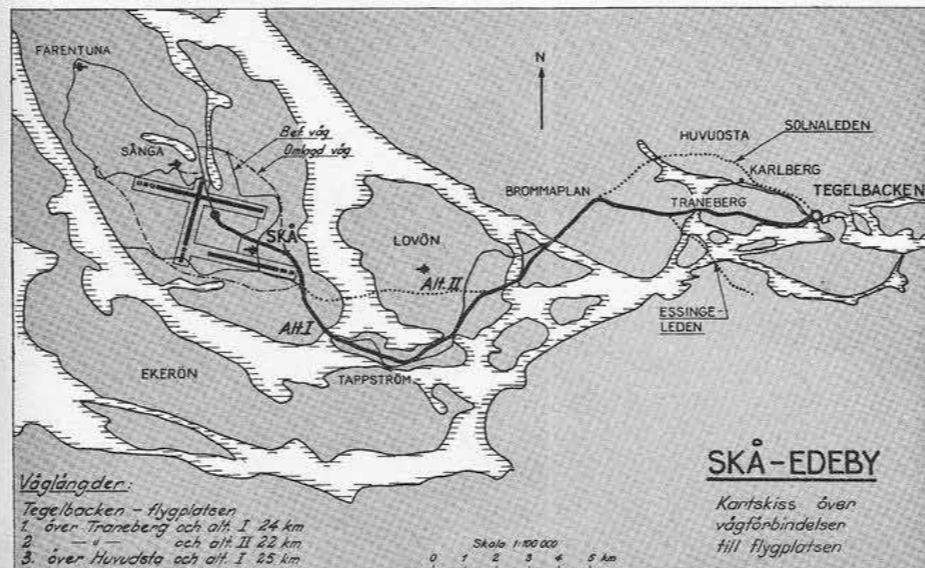
• Ur vädersynpunkt är Skå att föredraga.

Bromma bibehålles

Kommittén anser, att ett bibehållande av Bromma flygplats skulle vara uttryck för en klok och förutseende luftfartspolitik och har utgått ifrån att Bromma flygplats under alla förhållanden skall behållas och användas för luftfartsändamål.

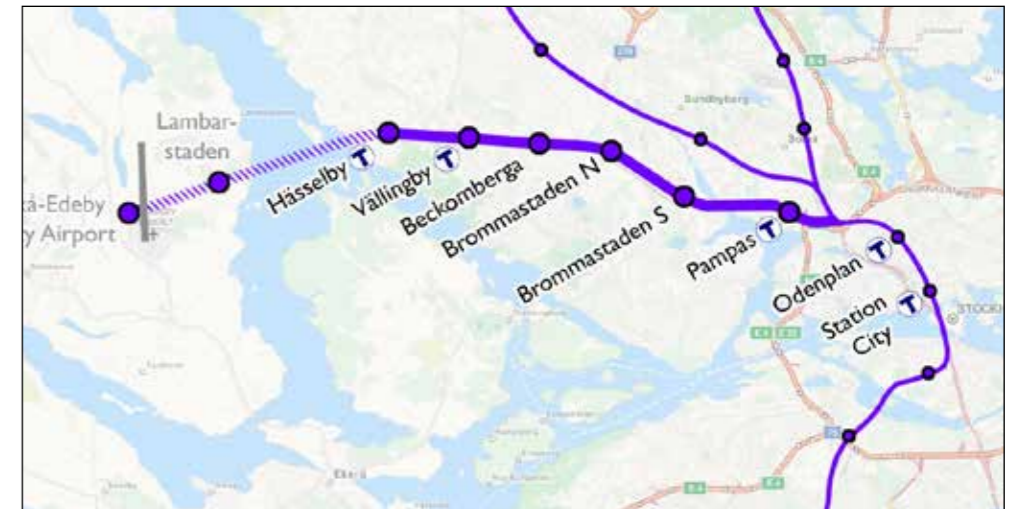
Halmsjöns öde

Eftersom det vid Halmsjön redan finns en permanent bana, bör den i första hand komma till användning, om platsen avses som sportflygfält. I så fall bör nämnda bana kompletteras med två nya stråk. Med denna utformning anser kommittén Halmsjön tillfredsställande kunna fylla uppgiften att tjäna som sportflygfält. Dessutom finns möjlighet att utnyttja Halmsjön som reservflygplats.

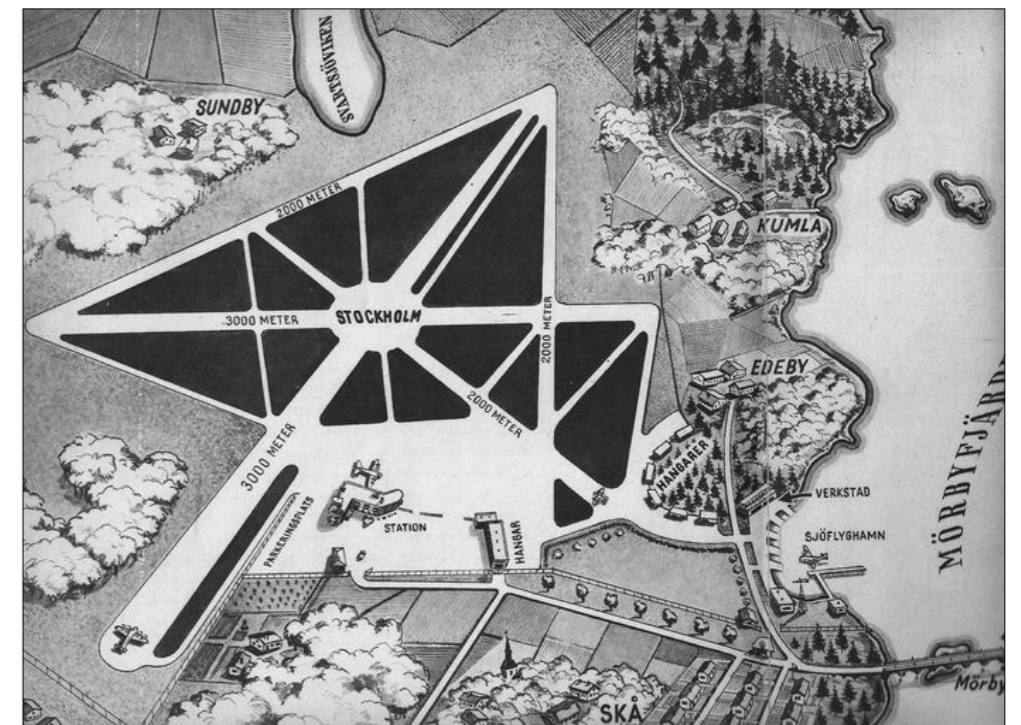


Väglängder:
Tegelbacken - flygplatsen
1. över Tranberg och alt. I 24 km
2. — — — och alt. II 22 km
3. över Huvudsta och alt. I 25 km

SKÅ-EDEBY
Kartskiss över vägförbindelsen till flygplatsen



T.v. Flygrevyn 2, 1957. Nedan Flyg 3, 1954



Bromma flygfält är världens femte sämsta, enligt en opinionsundersökning genomförd på uppdrag av Airhelp, en organisation som handlägger skadestånd för förseningar. Se <https://www.airhelp.com/sv/press/bromma-en-av-varldens-samsta-flygplatser-2018/>

Airhelp påpekar särskilt att de sämsta flygfälten har halkat efter för att de övriga har utvecklats med tiden.

En flytt kanske skulle underlätta.



Idag:



Planområdet mot sydost. Till vänster syns den nedsänkta Ulvsundaleden, som på sikt kan byggas över, och Tvärbanans Kistagren, som delvis däckats över. Klassisk kvartersstruktur ger flexibel, överskådlig och tät stad.



Den blåmärkta terminalbyggnaden från 1930-talet bevaras som museum, liksom flygledartornet och radartornet.

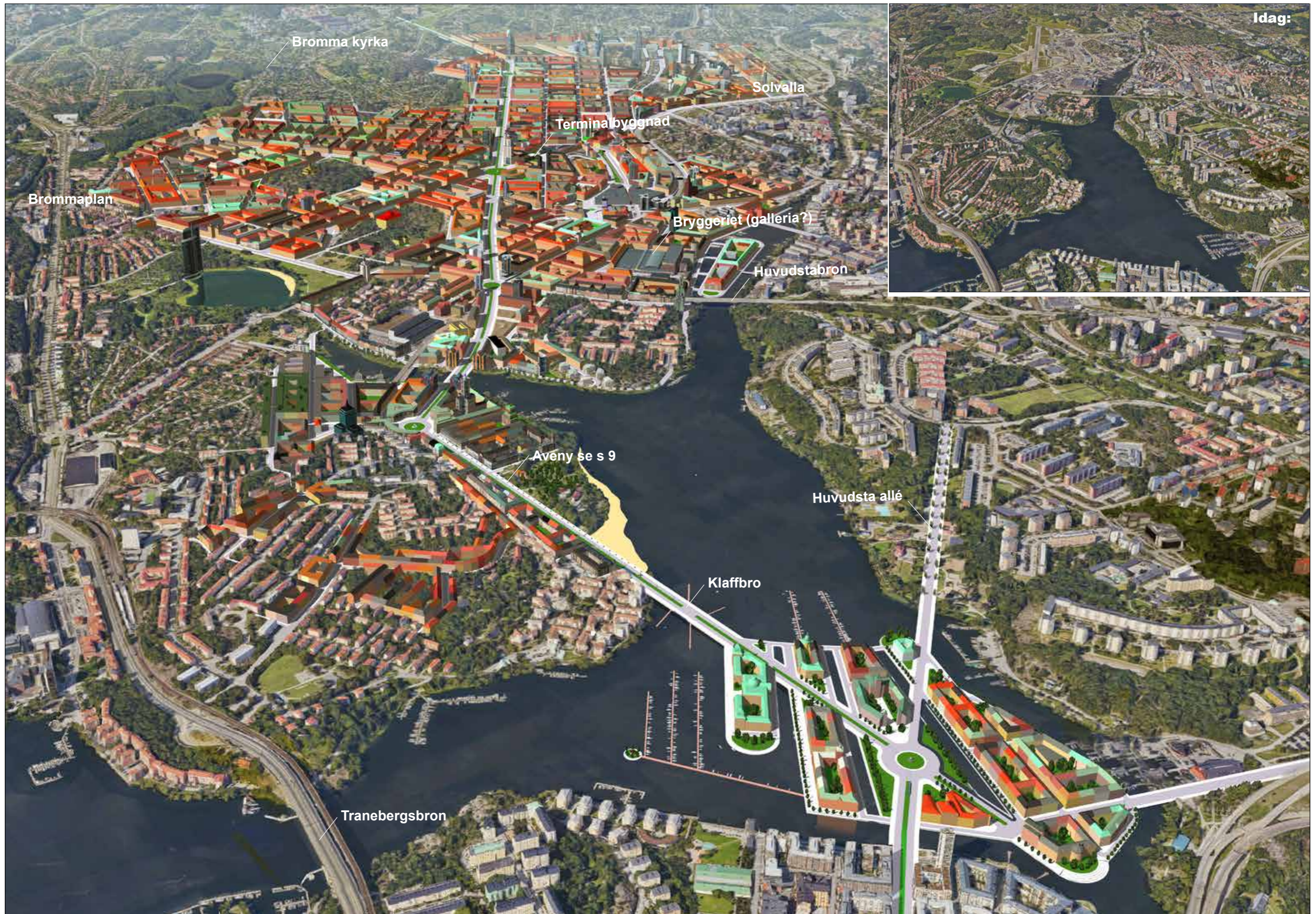




De konstgjorda öarna i Ulvsundasjön utformas så att siktlinjerna framhävs snarare än blockeras. Nya båtplatser kompenserar för dem som måste tas bort från Pampas Marina.



Lindhagenplanen 2.0 förutsatte nya broar över Mälaren (Ålsten till Eolshäll samt över Fågelön) och över Ulvsundasjön. Dessa förutsäts ligga kvar i denna plan. Runt broarna över Ulvsundasjön kan gärna ny bebyggelse växa upp på öar för att göra transportsträckorna över vattnet kortare.



Idag:

