



Handläggare: Tomas Victorin  
Region Ytterstad, markbyrån  
Tel: 5082 7080  
[tomas.victorin@gfk.stockholm.se](mailto:tomas.victorin@gfk.stockholm.se)  
Dnr 03-512-1060

2003-05-26

Till  
Gatu- och fastighetsnämnden

### **Detaljplan för Trafikflyget 1, 3 och 5 m m (Bromma Stormarknadsområde)**

#### **FÖRSLAG TILL BESLUT**

Gatu- och fastighetsnämnden tillstyrker planförslaget med överlämnande och återopande av kontorets tjänsteutlåtande till stadsbyggnadsnämnden

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

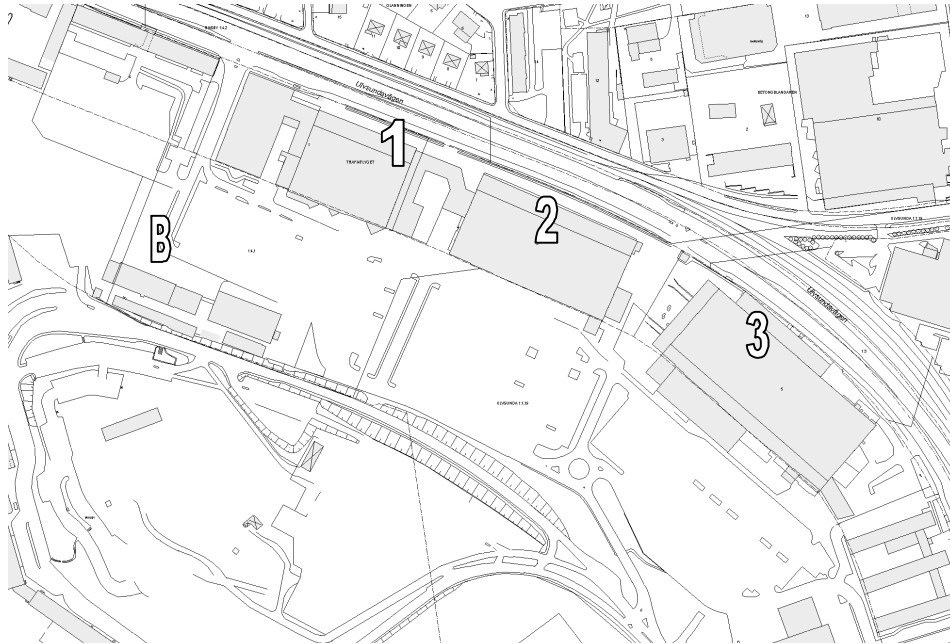
Gunnar Jensen

#### **SAMMANFATTNING**

Ett nytt planförslag reglerar byggrätt, användning och bevarande av de tre stora hangarerna vid Bromma flygplats, där ett av Stockholms viktigaste handelsområden successivt växt fram utan egentlig planering. Ett huvudmotiv i planen är bevarandet och iståndsättandet av de stora hangarerna, varav de två västra är av byggnadsminnesklass, liksom den lilla Hangar B på södra sidan av hangarplattan. De kulturhistoriska aspekterna handlar såväl om fasader som de stora rumsvolymer och detaljhantering av material och utföranden. En rad byggnader kommer att rivas och ersättas med "länkbyggnader" för entréer, teknik m m. Tillsammans lovar planen att ge en intressant och tilltalande bebyggelse.

I en senare etapp kommer övriga delar av området att detaljplaneras: hangarplattans södra sida och bebyggelsen kring infarten vid Karlsbodavägen. Här finns stora handelsintressen men kontoret avser att låta undersöka förutsättningarna för ev utökad handel och konsekvenser härav före slutligt beslut i programfrågor för detta område.

En rad avtal med KF Fastigheter ska träffas: överenskommelse om exploatering med förslag till tomträttsavtal för den nya fastighet som bildas av Trafikflyget 1, 3 och 5. För Trafikflyget 4 erfordras nytt tilläggsavtal och en sidolöpande överenskommelse Den s k Hangar B föreslås säljas. Förhandlingar pågår och förslag till överenskommelser avses föreläggas nämnden vid höstens första sammanträde.



Hangarerna (Hangar 1, 2, 3 och B)

Tvärspårvägens föreslagna gren mot Kista berör planområdet.

## UTLÅTANDE

### Remissen

Stadsbyggnadskontoret har för yttrande senast den 7 maj 2003 överlämnat förslag till ändrad detaljplan för Trafikflyget 1, 3 och 5 m m, d v s stormarknadsområdet vid Bromma flygplats. Stadsbyggnadskontoret är informerat om förseningen med gatu- och fastighetsnämndens yttrande. Gatu- och fastighetskontoret får i anledning av remissen anföra följande.

### Förslaget

Planarbetet för området har pågått under lång tid. Inom hangarområdet – till 1 januari 1997 en del av flygplatsen - har sedan 60-talet successivt ett av Sveriges större handelsplatser utvecklats utan egentliga planeringsöverväganden. Verksamheten är i dag planstridig och bedrivs med tillfälliga bygglov. Marken övertogs av staden 1996-12-31. Marken är upplåten med tomträtt enligt äldre lagstiftning och med arrende till företag i KF-sfären, vilka också äger all berörd bebyggelse med undantag för den s k Hangar B som staden äger. I en tidigare plan har getts möjlighet att bygga om SAS' gamla huvudkontor i Trafikflyget 4 till hotell.

I nu föreliggande planförslag medges handelsanvändning i *de tre stora befintliga hangarerna* (1-3 på kartan) och "länkbyggnader" kan uppföras mellan dem. Ett nytt hus kan också uppföras på sydöstra hörnan av Trafikflyget 4. Resultatet är sammanhängande bebyggelse mellan Ulvsundavägen och parkeringsytorna. Hangar 3 får också rätt att använda källarlokalerna för icke störande verksamhet – där finns i dag många olika verksamheter.

All varuhantering avses ske på nordsidan medan kunderna rör sig på den södra sidan. *Hangar B* föreslås få Q-beteckning vilket betyder att den kan användas till lämpligt ändamål. I planbeskrivningen (bilaga 1) redovisas för förslagets motiv och innehåll.

Kontoret har deltagit i arbetet av planen och står i allt väsentligt bakom det. Kontoret tycker att den valda uppläggningsplanen med de karakteristiska länkbyggnaderna är välfunnet och tilltalande. Här skapas möjligheter för en god service och man undviker konflikter mellan leveranser och kunder.

En *ny byggrätt* för ett tvåvåningshus med handel och kontor läggs också ut på Trafikflyget 4. Där medger en ny plan hotellanvändning. Av konjunkturskäl tycks det vara svårt att nu förverkliga projektet, och det är svårt att bygga nya kontor i området f n. Kontoret utgår från att detta är övergående svårigheter. Det s k Sibahuset föreslås kunna påbyggas med en våning. Då skapas ett par mindre byggnader kring infarten som en tilltalande avslutning i väster av hangarernas mäktiga fasadrad.

### **Kommande planering**

Det nu föreliggande förslaget reglerar således bara hangarområdet och innebär ingen avsevärd ökning av handelsytorna. I en, ev två *senare etapper* avses också barackområdena närmast Ulvsundavägen vid Karlsbodavägen och området mellan parkeringsplatserna längs Flygplatsinfarten, där släntbyggnader diskuterats, få ny detaljplan.

Programfrågorna är ännu oklara. Det finns betydande intresse för mer handel i detta område – inte enbart s k extern handel. Kontoret avser enligt överenskommelse med stadsbyggnadskontoret att lägga ut uppdrag för en utredning för bättre underlag att bedöma konsekvenserna härav.

*Parkeringsplatsernas avgränsning* söderut har gjorts på kontorets begäran. Det betyder att en intern ”huvudgata” söder om p-platserna inte hamnar inom den kommande fastigheten utan kan få bli en gemensamhetsanläggning också för ev tillkommande nya fastigheter i slänten mot flygplatsinfarten. Det är mark som KF i dag disponerar med arrenderätt men som möjligen kan komma att utvecklas av annan byggherre.

### **Tvärbanan**

Tvärbanan är i dag inte beslutad. Staden prioriterar denna gren (mot Kista) medan man från andra håll förespråkar dragning mot Sundbyberg och Solna – båda dragningarna är enligt kontorets mening önskvärda för utvecklingen av nordvästsektorn och för framtida ökat kollektivtrafikresande.

För flygplatsen och stormarknadsområdet blir självfallet spårväg av största betydelse. Handelns inriktning och omfattning påverkas också av tvärbanan.

### **Kulturhistoriska aspekter**

Stormarknadsområdet innehåller synnerliga kultur-, byggnads- och teknikhistoriska värden. Särskilt gäller de två västligaste av de tre stora hangarerna (1 och 2, arkitekt Paul Hedqvist) och hangar B men också den östligaste hangaren har klassats som ”grön” av stadsmuséet. Tillsammans, med det väldiga landskapsrummet, bildar bebyggelsen en märklig och mäktig enhet. Fasaderna med sina väldiga portar och de kolossala hallarna är av särskild vikt att återskapa och bevara liksom många detaljer och utföranden.

Att bevara och utveckla denna miljö för annan användning, särskilt en så braskande verksamhet som stormarknadshandel, är en svår uppgift. Den är

också en huvudfråga för detaljplaneförslaget. Det har lösts genom skickligt inpassade tillägg, de sk länkbyggnaderna, och med höga krav på byggnadernas yttre och på bevarande av deras imponerande inre.

Planbeskrivningen innehåller detaljerade anvisningar, t ex för framtida bygglovgivning, men anvisningar för icke bygglovpliktiga arbeten ges också. Kontoret känner stor principiell tveksamhet inför detta arbets sätt som dock tycks ha accepterats av byggherren.

Hangarerna har q- resp Q-betecknats i planen. q-beteckningarnas innebörd redovisas på planen. Dock har förklaringen till Q-beteckningen, som såsom nämnts avses gälla för Hangar B, bortfallit i planbestämmelserna. Beteckningssättet avses dock bli innebära att byggnaden får användas för varje ändamål som är förenligt med de kulturhistoriska restriktionerna. Hangar 3 (f d BW-hangaren) har planbeteckningen H1, ”handel, med icke störande verksamhet i källaren”. Möjligen kan denna formulering ge viss osäkerhet om andra verksamheter än handel är tillåtna i källaren.

### **Miljö- och trafikfrågor**

Vad gäller *gatumiljön* mot Ulvsundavägen innebär de stora kraven vad gäller skydd mot transporter av farligt gods bli att skärmar behöver sättas upp utanför lastområde. Dessa avses också bli ett uttrycksfullt arkitektoniskt inslag. I beskrivningen anges att en del av växtligheten försvinner mellan leden och den nya lastgatan och att denna *bör* kompletteras där så är möjligt. Gatu- och fastighetskontoret anser att i stället bör ordet *skall* användas.

*Miljön inom planområdet* är i stort sett helt hårdgjord. Kontoret anser inte heller att det finns skäl att påyrka att några större planterade ytor inryms här. Att infoga kompletterande planteringar, t ex träd, är en svår landskapsarkitektonisk uppgift och bör inte inskränka det stora stadsrummet med dess starka flygplatskaraktär.

Det finns vissa *markföroreningar* inom området. Staden friskriver sig i kommande avtal från ansvar för dessa i överenskommelsen om exploatering och det finns knappast något behov i dag av större reningsåtgärder.

Den stora miljöfrågan är att handeln är baserad på *privat biltrafik*. Kontoret anser inte att detta nu är någon fråga av nämnvärd betydelse eftersom föreliggande projekt bara innebär marginella ökningar av handelsytan. Man måste också framhålla att bilhandelsresor till Bromma blir kortare än till andra stormarknader utanför stadsgränsen – att för hårdhänt stävja handeln på Bromma minskar knappast trafikarbetet. Dessa frågor måste dock beaktas inför de propåer om ökad handel i området som kommit. Det gäller också vägnätets möjligheter att svälja biltrafiken, också från ökande passagerartrafik på flygplatsen.

Genom att en ny infart öppnats för några år sedan mellan fastigheterna Trafikflyget 1 och 4 borde också finnas möjligheter för busstrafik in på fältet. Buss och taxi norrifrån borde också kunna nå flygplatsen direkt denna väg utan att göra en mer än kilometerlång omväg till infarten vid Karlsbodavägen – taxi genar redan i dag till hangarområdets infart från Flygplatsinfarten utan att trafiken reglerats.

Z-området för allmän körtrafik säkrar denna möjlighet inom planområdet. I en kommande plan för det återstående stormarknadsområdet bör övervägas att göra en allmän gata från Ulvsundavägen till flygterminalen.

## Överenskommelse om exploatering

Kontoret förhandlar med KF om ett förslag till överenskommelse om exploatering där de tre fastigheterna Trafikflyget 1, 3 och 5 avses sammanläggas till en. För ytor utanför planområdet har kontoret och bolaget enats om att de bör samlas till en arrendeupplåtelse i avvaktan på att ny detaljplan för dessa områden antages.

Förhandlingarna gäller också försäljning av hangar B, som uppfördes 1943 (möjligen 1942). Den skiljer sig dramatiskt från de stora hangarerna i skala och enkelhet. Inte desto mindre har den bedömts vara en unik byggnad med stort kultur- och byggnadshistoriskt intresse med sina ovanliga, prefabricerade träkonstruktioner och sin enkla utformning, d v s är av byggnadsminnesklass. Den lär också ha ett intressant förflutet i anknytning till krigets kurirtrafik. Dess värden, skick och möjliga åtgärder har noga undersökts under planprocessen. Tyvärr är den i vägen både för en ny förbindelse för buss och taxi in till flygplatsen och för den planerade tvärbanan och komplicerar båda dessa projekt.

Den är i stadens ägo eftersom den tidigare låg inom flygplatsområdet och därmed övergick från luftfartsverket till staden när gränserna för flygplatsen ändrades. Den har tidigare hyrts ut till Bromma flygskola. KF har övertagit hyresrätten och har också löst in andra byggnader i samband med flygskolans avflyttning. Skicket på Hangar B är dåligt och en upprustning blir med nödvändighet kostsam. Diskussioner pågår därför som nämnts om försäljning med KF. Efter planens lagkraftvinnande avstyckar staden då en lämplig fastighet som upplåts med tomträtt till KF, som ser möjlighet att upprusta den utifrån de kulturhistoriska riktlinjerna och nyttja den för handel utan att göra våld på kulturhistoriska intressen. Kontoret finner detta vara en utmärkt lösning. Hangarens ekonomiska värde är förstås begränsat p g a eftersatta underhåll och kulturhistoriska krav på upprustning och underhåll. Upprustning av byggnaden i kommunal regi framstår som utesluten. Men den blivande tomträtten representerar ett betydande värde. Att byggnaden får ett hållbart ändamål och en ansvarsfull förvaltare är värdefullt.

### Trafikflyget 4

Som nämnts innehåller planförslaget en ny byggrätt för en kvadratisk tvåplansbyggnad med handel i bottenvåningen och kontor i övervåningen. Byggnaden blir en bra avslutning på bebyggelsen. För fastigheten har ny detaljplan nyligen vunnit laga kraft med innebörd bl a att den får användas för hotell. Detta ombyggnadsprojekt har dock, i varje fall för ögonblicket, förlorat aktualitet p g a vikande hotellkonjunktur.

Varken i den nya planen eller den det nu aktuella planförslaget regleras den yta som ligger mellan flygplatsstaketet och fastighetens södra gräns. Den bör självfallet tilläggas fastigheten. Kontoret vill bestämt förespråka att den *i plan läggs ut för parkeringsplatser*.

### Kontorets förslag/synpunkter

Genom det föreliggande planförslaget får frågan om användning och utveckling av de 4 hangarerna således en god och tilltalande lösning. Handelsområdet ordnas och de kulturhistoriska intressena tillgodoses. Området representerar också stora ekonomiska värden för staden. För staden betyder de kommande uppgörelserna ökade intäkter. Kontoret

föreslår att nämnden tillstyrker resp planförslag. Kontoret återkommer snarast till nämnden med förslag till ekonomiska uppgörelser. Det fortsatta arbetet med utveckling av området går i övrigt vidare närmast med försök att bedöma olika utvecklingslinjers konsekvenser.

**SLUT**