



**GEMENSAMT
TJÄNSTEUTLÅTANDE**

1(19)

2008-04-22

Stadsbyggnadskontoret
Ytterstadsavdelningen
Karin Månsson
Tfn 08-508 28 105
Dnr 2004-14499-54

Exploateringskontoret
Ytterstad
Tomas Victorin
Tfn 08-50827080
Dnr 2006-512-02085

Trafikkontoret
Trafikplanering
Rolf Gäfvert
Tfn 08-508 26 327
Dnr T-2006-512-02947

Exploateringsnämnden	2008-05-19
Stadsbyggnadsnämnden	2008-05-15
Trafik- och renhållnings- nämnden	2008-05-20

**Redovisning av plansamråd och ställningstagande inför vidare
detaljplaneläggning för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats,
som utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl i stadsdelen Riksby**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden godkänner lämnad redovisning i det gemensamma tjänsteutlåtandet.
2. Stadsbyggnadsnämnden godkänner redovisningen av plansamrådet och ger kontoret i uppdrag att utarbeta och ställa ut ett planförslag i enlighet med tjänsteutlåtandet.

Krister Schultz
Förvaltningschef
Exploateringskontoret

Ingela Lindh
Förvaltningschef
Stadsbyggnadskontoret

Magdalena Bosson
Förvaltningschef
Trafikkontoret

SAMMANFATTNING

Det här är den tredje etappen av planläggningen av handelsområdet vid Bromma flygfält, Bromma Center. I etapp 2 år 2004 fick de gamla flyghangarerna ändrad användning till handel samtidigt som de q-märktes.

Ett förslag med utbyggnad av ytterligare ytor för handel i etapp 3-området var ute på samråd vintern 2006/2007. Efter samrådet önskade byggherrarna KF Fastigheter och Brommaporten ändra områdets inriktning mot en tydligare shoppingkaraktär. Under 2007 har ett reviderat förslag, med ett nytt stort shoppingcentrum arbetats fram. När etapp 3 är klar kring 2011/2012 kommer det samlade Bromma Center (etapp 2 med ca 35 000 kvm LOA + etapp 3 med ca 50 000 kvm LOA) att innehålla totalt ca 85 000 kvm LOA (uthyrningsbar lokalyta), vilket motsvarar ca 117 000 kvm BTA (bruttoarea), och bestå av ett stort shoppingcentrum, två stora dagligvarubutiker (ICA och Coop) samt volymhandel.

Bromma Center avses också fungera som närcentrum för Mariehäll och kommande bostäder vid Ballstaviken. Tvärbanans Kistagren avses gå rakt igenom centrumet. Mycket arbete har lagts på trafiklösningar och infarter, så att inte trafiken på Ulvsundavägen och trafiken till Bromma flygplats skall störas.

Den föreslagna byggnadskroppen utmed Ulvsundavägen innebär att partikelhalten, PM10, på själva vägen kommer att överstiga miljökvalitetsnormen. Detta bedöms innebära betydande miljöpåverkan och en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och plan- och bygglagen har därför utarbetats. MKB ingick i samrådet.

Remissinstanserna i samrådet var i stort positiva till fortsatt utvidgning av handelsområdet. Inga fastighetsägare, företag eller privatpersoner i närområdet lämnade några synpunkter. Synpunkterna från samrådet har arbetats in i det nya förslaget. Länsstyrelsen ansåg att MKB tydligare måste visa att de höga partikelhalterna på vägen kan uppvägas av en förbättrad luftkvalitet inne i området, där de flesta människorna vistas. I övrigt rörde samrådssynpunkterna främst byggnadsutformning, gång- och cykelförbindelser med omgivande områden samt tekniska detaljfrågor.

De tre kontoren bedömer att det reviderade förslaget nu kan gå vidare till utställning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Denna detaljplan är tredje delen i ett större planarbete, som startade med programsamråd år 2000 för upprustning och förnyelse av handelsområdet vid Bromma flygplats, som nu döpts till Bromma Center. Planarbetet omfattar mark och byggnader som ursprungligen hörde till flygplatsen, men som genom tillfälliga bygglov successivt tagits i anspråk för handelsändamål m m. I etapp 1 gavs det gamla SAS-kontoret utökad användning till hotell (2003) och i etapp 2 fick de gamla flyghangarerna från 1930-talet permanent handelsanvändning och kulturskydd (2004). Inom hangarområdet har nu hangar 1 och 2 rustats upp och nya länkbyggnader byggts mellan hangarerna i enlighet med planen. Upprustning av Hangar 3 har just startat.

För etapp 3 lade stadsbyggnadskontoret och dåvarande markkontoret fram ett gemensamt tjänsteutlåtande (daterat 2005-09-08) för stadsbyggnadsnämnden och dåvarande marknämnden. Stadsbyggnadsnämnden beslöt 2005-10-13 att uppdra åt kontoret att påbörja planarbete och marknämnden beslöt samma dag att uppdra åt markkontoret att framlägga förslag till överenskommelser om exploatering med KF Fastigheter och Brommaporten KB.

Planens syfte

Syftet med planarbetets tredje etapp är att i de södra och östra delarna av handelsområdet vid Bromma flygplats ersätta dagens slitna barackbebyggelse från 40-talet med nya större byggnader för handelsändamål, öka kapaciteten på två av områdets infarter (vid Karlsbodavägen och Flygplatsinfarten) samt förbereda för dragning av Tvärbanans Kistagren genom området. Byggherrar är KF Fastigheter och Brommaporten.

När etapp 3 är klar kring 2011/2012 kommer det samlade Bromma Center att innehålla ca 85 000 kvm LOA (uthyrningsbar lokalyta), vilket motsvarar ca 117 000 kvm BTA (bruttoarea) och bestå av ett stort shoppingcentrum, två stora dagligvarubutiker samt volymhandel.

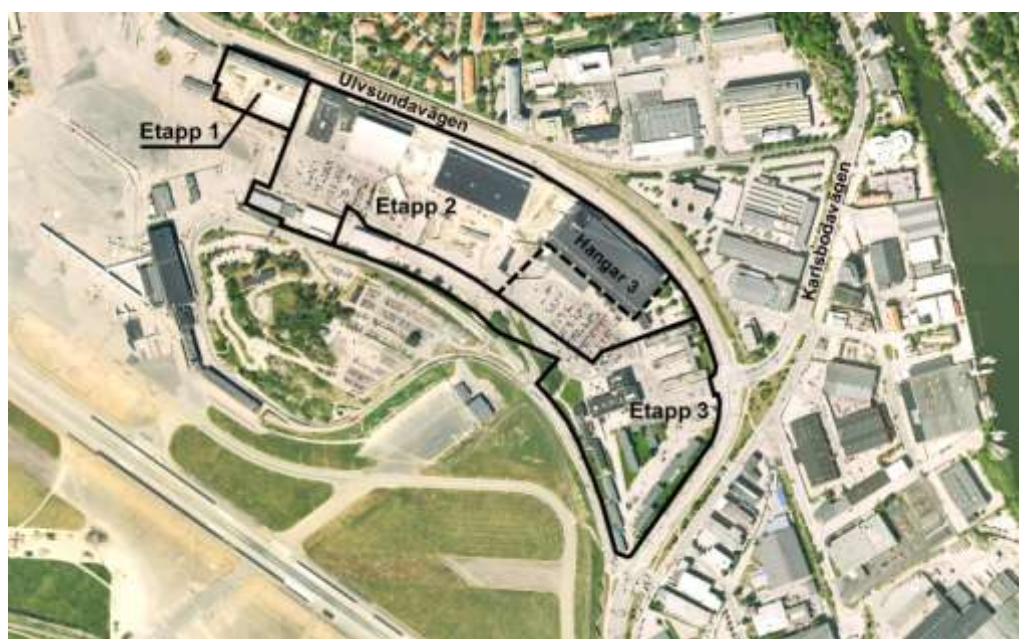


Fig. Bromma Center med etapp 1, 2 och 3 inlagda. Etapp 3 överlappar etapp 2 framför Hangar 3, där byggrätt ges för ett underjordiskt parkeringsgarage.

Planområdet

Planområdet ligger i kilen mellan Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten. Den nya planen överlappar hangarområdesplanen (etapp 2) öster och söder om Hangar 3 och väster och söder om Hangar 1. Planområdet berör delar av Ulvsunda 1:1, Riksby 1:4, Trafikflyget 1 och Trafikflyget 5 i stadsdelen Riksby. Planområdets yta är ca 80 000 kvm.

Ägoförhållanden

Marken i de delar som nyplaneras ägs av staden. KF Fastigheter (KFF) och Brommaporten arrenderar var sin del av etapp 3-området. KFF innehar tomträtten till de fastigheter som ingår i de tidigare etapperna.

Tidigare ställningstaganden

Översiktsplanen, ÖP99

I Översiktsplan 99 ligger handelsområdet centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda. I Mariehäll planeras det redan för ca 2500 nya bostäder. Genom stadens avtal med luftfartsverket om Bromma flygplats bedöms det bli möjligt att bygga 2000-4000 nya bostäder i Ulvsunda industriområde utmed Bällstaviken. Stockholm, Sundbyberg och Solna har arbetat fram en gemensam vision för nya bostäder runt Bällstaviken. Preliminärt kommer ett programarbete för Stockholms sida av viken att starta under 2008. En viktig förutsättning för områdets utveckling är Tvärbanans förlängning från Alvik till Solna respektive Kista.

Detaljplaner

För etapp 3-området gäller detaljplanerna Pl 2676 från 1942, 1960B från 1940 och 1744 från 1940. Planerna anger trafikändamål (flyg) samt höjdbegränsningar p g a inflygningen till Bromma flygplats. Idag tillämpar Luftfartsverket andra höjdbegränsningar enligt Bankod 2C. Den nya planen överlappar dessutom några ytor inom planen för hangarområdet, Dp 1998-05733-54 från 2004 (etapp 2), med genomförandetid till 2019-05-27. Detaljplanen för hangarområdet innebar att den tidigare tillfälliga handelsanvändningen permanentades och de stora hangarerna kulturmärktes och gavs skyddsbestämmelser

Bygglov

2007 gav stadsbyggnadsnämnden bygglov för ett underjordiskt garage framför Hangar 3 (Trafikflyget 5).

Bromma flygplats

Bromma flygplats utgör riksintresse enligt miljöbalken och får inte påtagligt skadas av planering eller andra åtgärder, vilket varit en förutsättning för planarbetet. Enligt avtalet mellan staden och luftfartsverket sommaren 2007, som godkändes av kommunfullmäktige i mars 2008, tar staden över den östligaste delen av Flygplatsinfarten och gör den till allmän gata. Staden förbinder sig att bibehålla tillfartsvägen med normal standard. Parterna är överens om att staden skall bygga en trafikplats mellan Bromma Center och flygplatsen, med i huvudsak de funktioner som framgår av en till avtalet bilagd kartsnitt.

Etapp 3-området idag

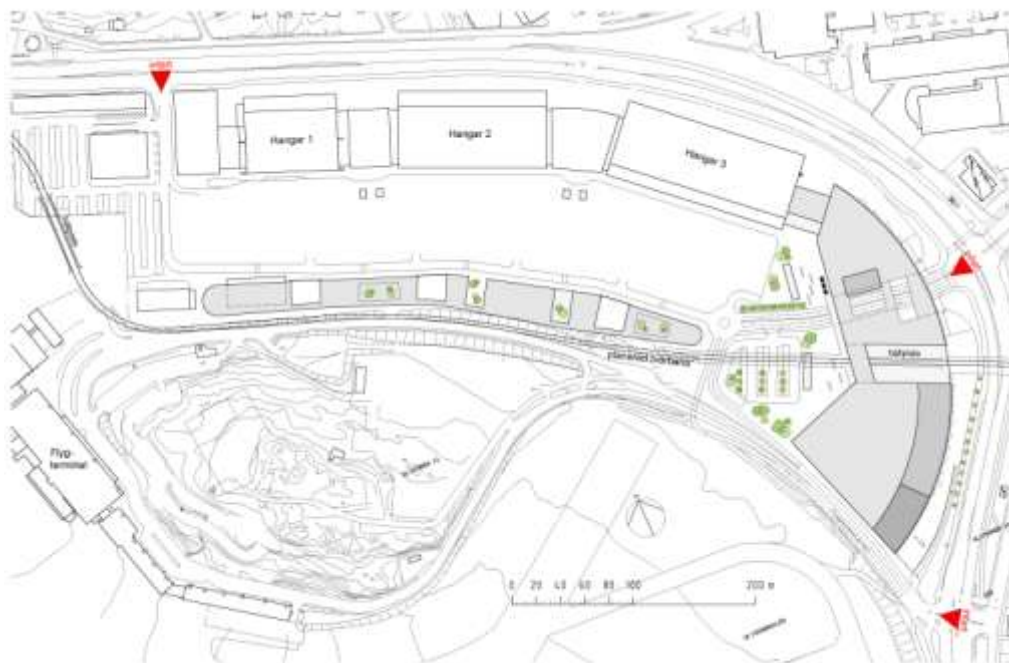
Planområdet är till största delen bebyggt med en- eller tvåvånings träbaracker från 1940-talet. Till skillnad från tidigare etapper saknar bebyggelsen i etapp 3 större kulturhistoriskt värde. Ingen byggnad har högre kulturhistorisk klass än gul, och stadsmuseum har inte haft några erinringar mot rivning. Befintlig bebyggelse omfattar ca 20 000 kvm. Här finns handel och verksamheter med

tillfälliga bygglov. KFF har hyresgäster med ca 6 000 kvm handel vitvaror, och Brommaporten ca 5 000 kvm handel samt ca 5 000 kvm kontor/verksamheter. Byggnaderna är nedgångna och slitna och hyresgästerna har rivningskontrakt. Den bensinstation som fanns vid infarten vid korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen har lagts ner och marksanering kommer att utföras. I den del av slänten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen som ingår i etapp 3 finns två byggnader som på sikt avses rivas och ersättas med släntbyggnader enligt planförslaget.

Bromma Center har tre infarter, en från Flygplatsinfarten, en vid Karlsbodavägen och en längst västerut vid det gamla SAS-kontoret/Trafikflyget 4. Den befintliga branta in- och utfarten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen är för brant för bussar samt medför olycksrisk vid utfart mot Flygplatsinfarten. Den måste ersättas med en bättre infart.

Det planförslag som gick ut på plansamråd vintern 2006/2007

Förslaget innebar en utökning av handelsytan och rivning av befintlig barackbebyggelse. KFF:s och Brommaportens arrendeområden slogs enligt förslaget ihop till ett område, med ett stort samlat arkitektoniskt grepp - en svängd byggnadskropp som följde Ulvsundavägens kurva. Tvärbanan kom på bro över Ulvsundavägen med en hållplats på byggnadens tak, en trappa upp. Inlastning till butikerna skedde via en lastgata mellan byggnaden och Ulvsundavägen, på motsvarande vis som för hangarområdet.



Fig, Planförslaget som gick ut på samråd vintern 2006/2007, situationsplan

Eftersom Ulvsundavägen är transportled för farligt gods (bensin, gas, sprängmedel etc) så ställs höga krav på fasaden mot vägen, som måste kunna stå emot explosion och brand. Den måste vara tät och sluten mot vägen. Anläggningens utformning skall vara sådan att oskyddade människor inte mer än tillfälligt behöver vistas mellan hus och väg.

Inom området föreslogs en ICA Maxi stormarknad (totalt ca 10 000 kvm varav hälften dagligvaror). Resten av ytan utgjordes av fackhandel, restauranger och service. I områdets sydligaste spets föreslogs en bensinstation. I slänten mellan

Flygplatsinfarten och hangarområdets parkeringsyta föreslogs souterrängbyggnader/slantbyggnader, i stort enligt det ursprungliga programförslaget.



*Fig, Planförslaget som gick ut på samråd vintern 2006/2007
Perspektiv från Ulvsundavägen med tvärbanebron till vänster*

Behovsbedömning, miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken och plan- och bygglagen

I samrådet vintern 2006/2007 ingick en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och plan- och bygglagen, eftersom planförslaget bedömts innebära betydande miljöpåverkan.

Start-PM för etapp 3 godkändes av SBN 2005-10-13. Miljöförvaltningen (MF) bedömde i sitt underlag om miljöfrågor inför start-PM att föreningar i mark och byggnader, luftkvalitet samt dagvatten är de väsentligaste miljöfrågorna att beakta i planen. Planområdet ligger intill Ulvsundavägen, som berörs av förhöjda partikelhalter och miljöförvaltningen bedömde att förslagets sammanhängande långa byggnad mot vägen skulle kunna innebära risk för överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) på Ulvsundavägen. År 2005 saknades dock exakta siffror på hur hög PM-10-halten var på Ulvsundavägen. Utredningar inför plansamrådet visade att miljökvalitetsnormen för dygnsmedelvärde av inandningsbara partiklar (PM10) kommer att överskridas i gatunivå längs med Ulvsundavägen samt intill byggnadsfasad jämförelseåret 2015.

Enligt ”Förordning om ändring i förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar, SFS 2005:356, gjorde stadsbyggnadskontoret en behovsbedömning av planprojektet. Planens genomförande beräknades medföra att miljökvalitetsnorm för partiklar (PM10) överskrids på Ulvsundavägen, vilket bedömdes innebära betydande miljöpåverkan och att miljöbedömning och en MKB enligt bestämmelserna i miljöbalken 6 kap och PBL 5 kap m m skulle göras. I övrigt bedömdes inte planen medföra betydande miljöpåverkan.

I sitt samrådsyttrande över samråd avseende behov av miljöbedömning 2006-08-15 delade länsstyrelsen kommunens uppfattning att planens genomförande

medför betydande miljöpåverkan. Enligt länsstyrelsens uppfattning kunde innehållet i den MKB, som skall upprättas vid betydande miljöpåverkan, avgränsas till att innehålla konsekvenserna avseende partiklar (PM10).

Utifrån denna bedömning upprättades en MKB enligt miljöbalken och plan- och bygglagen för etapp 3-området, som en del av planhandlingarna som gick ut på plansamråd. I MKB visades bl a hur planförslagets byggnadsutformning visserligen medför överskridande av miljökvalitetsnorm för partiklar på själva Ulvsundavägen, men samtidigt skapar en skyddad zon med låga partikelhalter innanför bebyggelsen, där de flesta människorna vistas.

Övriga miljöfrågor behandlades i en separat miljörapport.

Synpunkter från plansamrådet vintern 2006/2007

Plansamråd för etapp 3 av handelsområdet genomfördes vintern 2006/2007. Remissinstanserna var i stort positiva till fortsatt utvidgning av handelsområdet. Inga fastighetsägare, företag eller privatpersoner i närområdet lämnade några skriftliga synpunkter.

Området lämpligt för handel

Stockholm Business Region, Svensk Handel, Bromma stadsdelsförvaltning m fl bedömde att området är mycket lämpligt för handel.

Byggnadsutformning

Skönhetsrådet, stadsmuseum och Samfundet S:t Erik poängterade vikten av omsorgsfull utformning av byggnaderna, volymernas storlek, fasaden mot Ulvsundavägen och kopplingen till de kulturhistoriskt värdefulla stora hangarerna. Stadsmuseum framhöll särskilt vikten av att bebyggelsen i slänten mot Flygplatsinfarten utformas så att den möjliggör in- och utblickar mot hangarområdet och i övrigt stämmer med intentionerna att bevara platsens flygplatskaraktär.

Gång- och cykelförbindelser och god kollektivtrafik redan före tvärbanan

Miljöförvaltningen, Bromma stadsdelsförvaltning, Samfundet S:t Erik, Sundbybergs stad m fl poängterade vikten av goda gång- och cykelförbindelser som knyter ihop handelsområdet med omgivande bostads- och arbetsområden, samt att kollektivtrafiken förbättras redan innan tvärbanan kommer, genom utökning av busstrafiken. SL konstaterade att reservatet för tvärbanan var inlagt på ett korrekt sätt, med hänsyn till de sträckningsstudier som SL gjort, och ville diskutera utökad busstrafik.

Riksintresset Bromma Flygplats

Länsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen och RTK betonade att handelsområdets utbyggnad inte får skada flygplatsens verksamhet.

Solna och Sundbyberg

Grannkommunerna Solna och Sundbyberg var angelägna om att handelsområdets utbyggnad tar hänsyn till trafikbelastning även i grannkommunerna och inte omöjliggör förändringar i det övergripande vägnätet. Sundbyberg befarade att en alltför hög shoppingandel kan påverka Sundbybergs centrum negativt.

Tekniska synpunkter

Stockholm Vatten, Fortum Distribution, brandförsvaret, handikapprådet m fl inkom med tekniska synpunkter

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivning, MKB

Enligt länsstyrelsens uppfattning bör frågan om uppfyllande av miljökvalitetsnormerna vid planläggning göras utifrån en samlad bedömning, där nyttan för föroreningssituationen samlat kan jämföras med betydelsen av ett mindre överskridande. Länsstyrelsen konstaterade att planförslaget leder till att biltrafiken till området ökar och att utformningen ger ett överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10. Den slutna fasaden mot Ulvsundavägen gör att partikelhalten stiger till ett överskridande i gaturummet, men innebär samtidigt att luftkvaliteten på insidan av bebyggelseskärmen förbättras.

Eftersom planförslaget har en stor negativ miljöpåverkan vad avser partiklar så bör även alternativa utformningar eller lokaliseringar redovisas i MKB. Staden bör redovisa hur man säkerställer att hela gaturummet där miljökvalitetsnormen överskrids utformas så att människor inte vistas där mer än tillfälligt (inkl konsekvensen av pågående planläggning i kv Vallonsmidet på andra sidan Ulvsundavägen). Sammanfattningsvis ansåg länsstyrelsen att staden mer övertygande behöver redovisa och säkerställa att planens genomförande inte innebär hälsorisker och att nyttan av att föroreningssituationen förbättras innanför bebyggelseskärmen överväger de nackdelar som överskridandet av miljökvalitetsnormen på Ulvsundavägen kan leda till.

Miljöförvaltningen bedömde att fortsatt planarbete kan tillstyrkas trots överskridandet av miljökvalitetsnormen, eftersom man i planarbetet ansträngt sig för att uppnå godtagbar miljökvalitet, bl a genom att förlägga gång- och cykelbana inom handelsområdet där partikelhalterna är lägre än på Ulvsundavägen, och utforma byggnaderna så att luftkvaliteten blir bättre där människor vistas. Miljöförvaltningen betonade att MKB skall redogöra för åtgärder för övervakning och uppföljning av den betydande miljöpåverkan som planen medför. I planen måste fastställas att rapport angående uppföljning av MKB måste inlämnas till stadsbyggnadskontoret för godkännande.

Bromma stadsdelsförvaltning ansåg att största hänsyn måste tas till den låga och öppna bebyggelsen på andra sidan Ulvsundavägen så att den inte drabbas av ökade partikelhalter.

Exploateringskontoret och trafikkontoret

Exploateringskontoret och trafikkontoret lämnade inga remissvar. Se vidare nedan.

Nytt förslag från byggherrarna efter plansamrådet

Efter plansamrådet föreslog byggherrarna en radikal omprojektering. Anledningen var inte samrådssynpunkterna, utan interna överväganden inom byggherregruppen. Projektets nya inriktning innebar att Bromma Center tydligare profilerades som ett shoppingcentrum, och att den totala handelsytan ökade. Byggherrarna valde att anlita två nya arkitektkontor, Wester+Elsner och Ågrenkonsult, bägge specialiserade på centrumanläggningar och shopping. Förändringen innebar att en stor del av det tidigare arbetet fick göras om.

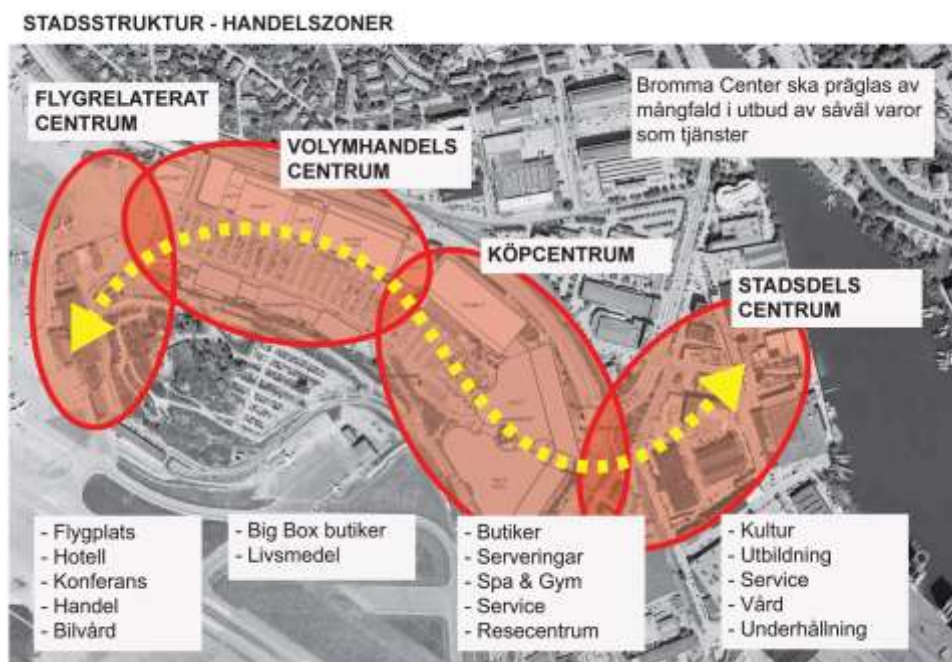


Fig. Schematisk bild som visar hur Bromma Centers olika delar knyts ihop, med flygplatsen i väster och ett nytt bostadsområde vid Bällstaviken, till en sammanhängande centrumstruktur

Under plansamrådet, vid årsskiftet 2006/2007, pågick förhandlingar mellan staden, genom exploateringskontoret, och byggherrarna. Byggherrarnas nya förslag förändrade förutsättningarna för förhandlingarna. Exploateringskontoret och trafikkontoret hade planerat ett gemensamt tjänsteutlåtande med yttrande över planförslaget, samtidigt som överenskommelser om exploatering lyftes fram till exploateringsnämnden. I och med projektets förändrade inriktning kunde förhandlingarna inte slutföras och det bedömdes inte längre som aktuellt att skriva ett gemensamt tjänsteutlåtande, och därmed inte heller att lämna något samrådsyttrande. De båda kontoren har sedan fortsatt sitt deltagande i projektarbetet och redovisar i stället sin syn i detta gemensamma tjänsteutlåtande.

Det nya förslaget till Bromma Center

I etapp 2 med de gamla hangarerna ligger byggnaderna på rad utmed Ulvsundavägen, med en inlastningsgata utåt och kundentréer och stora parkeringsytor inåt. Det är en enkel princip. Etapp 3 hade svårare förutsättningar. Tvärbanans Kistagren skulle gå rakt genom huset med hållplats en trappa upp. Vid Ulvsundavägens korsning med Karlsbodavägen skulle trafiken fortsätta rakt in i handelsområdet. Den yttre fasaden mot Ulvsundavägen, som måste vara sluten pga trafik med farligt gods, är många gånger längre än insidans fasad mot hangarplattan, där möjlighet finns till en öppen och glasad fasad. Efter många alternativa förslag placerades parkeringen i två parkeringshus ut mot Ulvsundavägen. Dessa skyddar övrig bebyggelse mot riskerna från farligtgodstrafiken. Infarten vid Karlsbodavägen utformades som en infart in i parkeringshusen, och inte som en genomfart. Parkering finns även under byggnaden. Av konstruktionsskäl och för att anknyta till de stora hangarerna övergavs den rundade formen från samrådsförslaget och de två parkeringshusen gjordes raka.

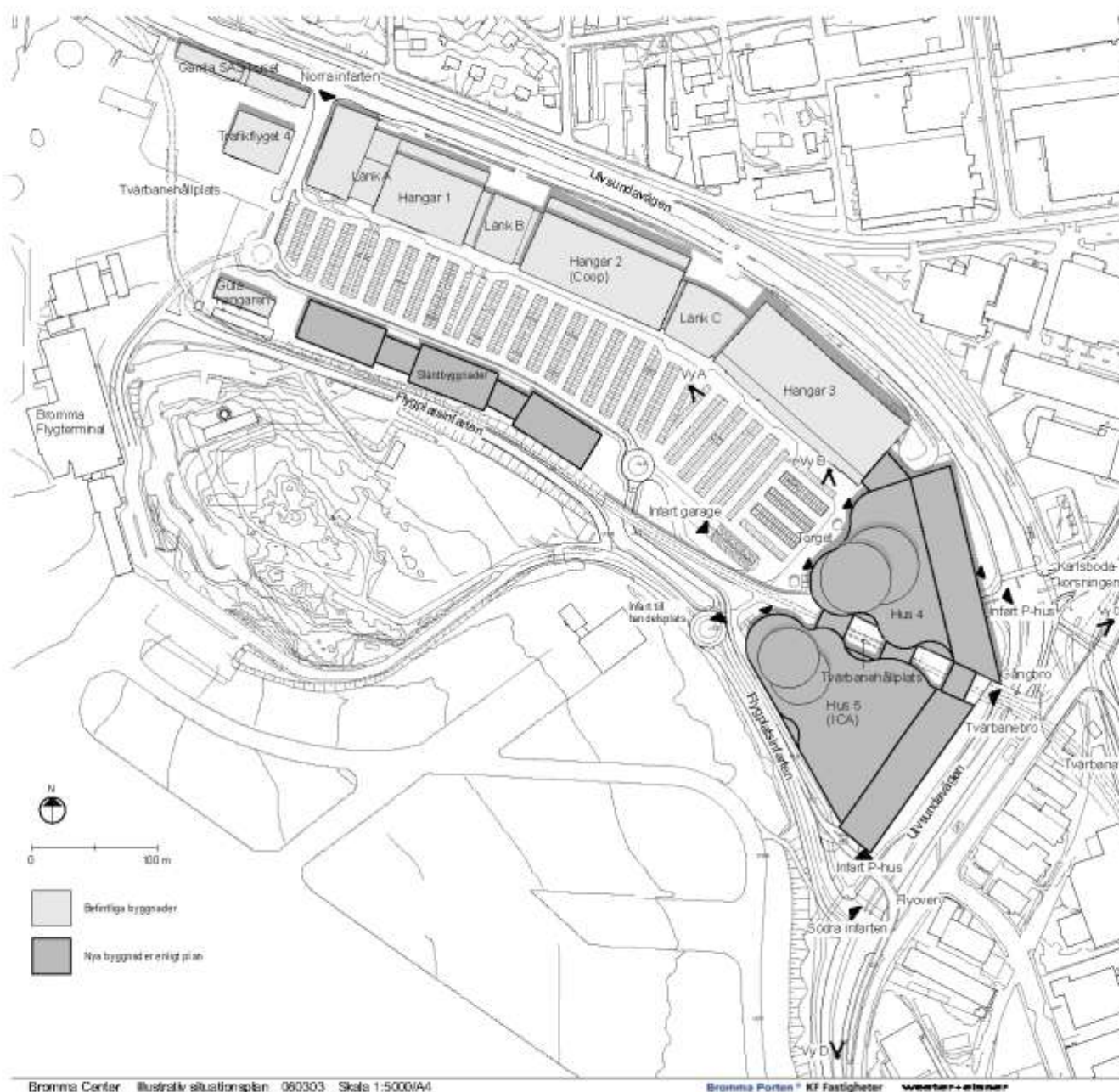




Fig. Mjukt böljande glasfasad och skyddad torgyta mot väster

Ovanpå shoppingvåningarna ligger preliminärt vad som går under arbetsnamnet "topfloor", dvs takvåningar. De skulle kunna innehålla verksamheter som riktar sig till barnfamiljer, som babysim och lekland som redan idag finns i etapp 3-området, spa, gym, restaurang med utsikt mot flygplatsen, och andra verksamheter, som inte medför ökat parkeringsbehov under de tider då centrumet i övrigt har hårdast belastning.



Fig. Den befintliga parkeringsytan/hangarplattan med de nya etapp 3-byggnaderna i fonden. Tvärbanan till höger. Hangar 3 till vänster.

Tyngdpunkten i arbetet under 2007 har legat på den inre utformningen av handels- och parkeringsytor samt infarterna från Ulvsundavägen. Den yttre gestaltningen kan i vissa delar behöva bearbetas ytterligare, t ex för ovan nämnda takvåningar och för nya byggnader i slänten mot Flygplatsinfarten. Det gestaltungsprogram/kvalitetsprogram som fanns i samrådets planbeskrivning kommer att revideras till utställningen, och kompletteras med ett skyltprogram.

Förslaget är ritat och avsett som en enhet. De två byggherrarna har dock valt att ha varsin fastighet. Tvärbanedragningen genom byggnaden förbereds konstruktivt och den del som berörs av tvärbanan blir en egen fastighet.

Det har visat sig vara svårt att hitta en lämplig plats för ny bensinstation/ automatstation inom etapp 3-området, men ev kan den beredas plats i senare planering för västra delen av handelsområdet.



Fig. Bromma Center med de stora parkeringshusen mot Ulvsundavägen. Tvärbanan med gångbro till vänster. I verkligheten kommer inte fasaderna att vetta mot en öppen grönska, utan vara väggar i Ulvsundavägens gaturum.

GESTALTNINGSPRINCIPER

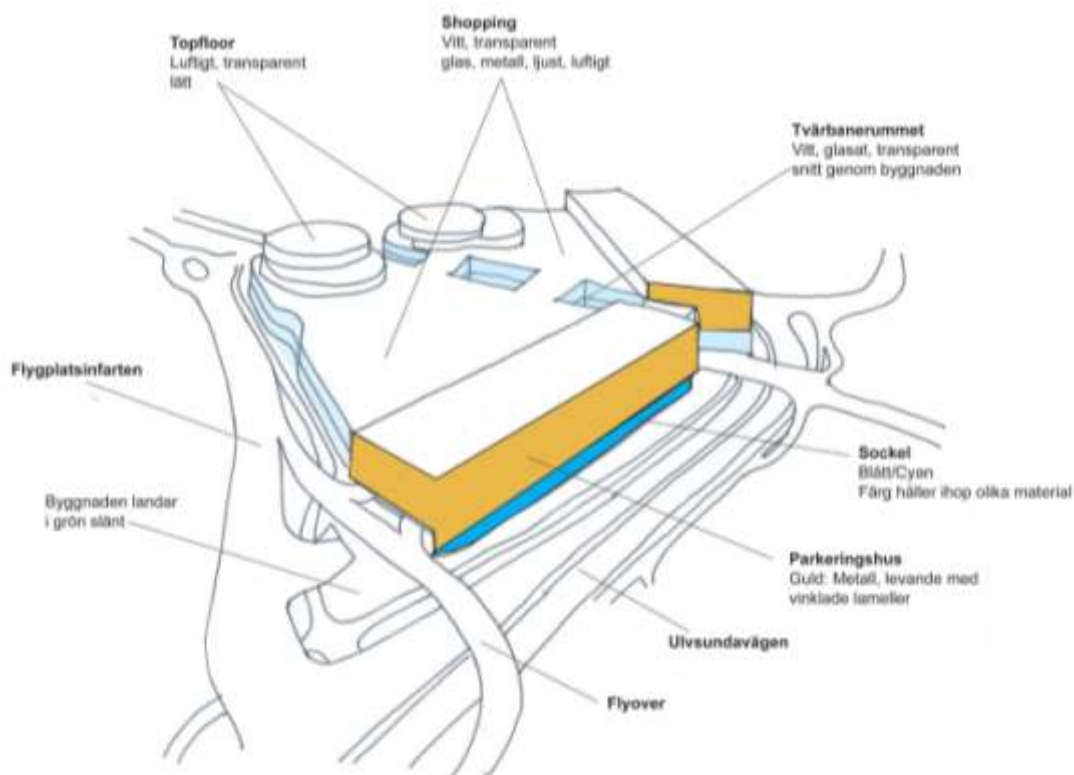
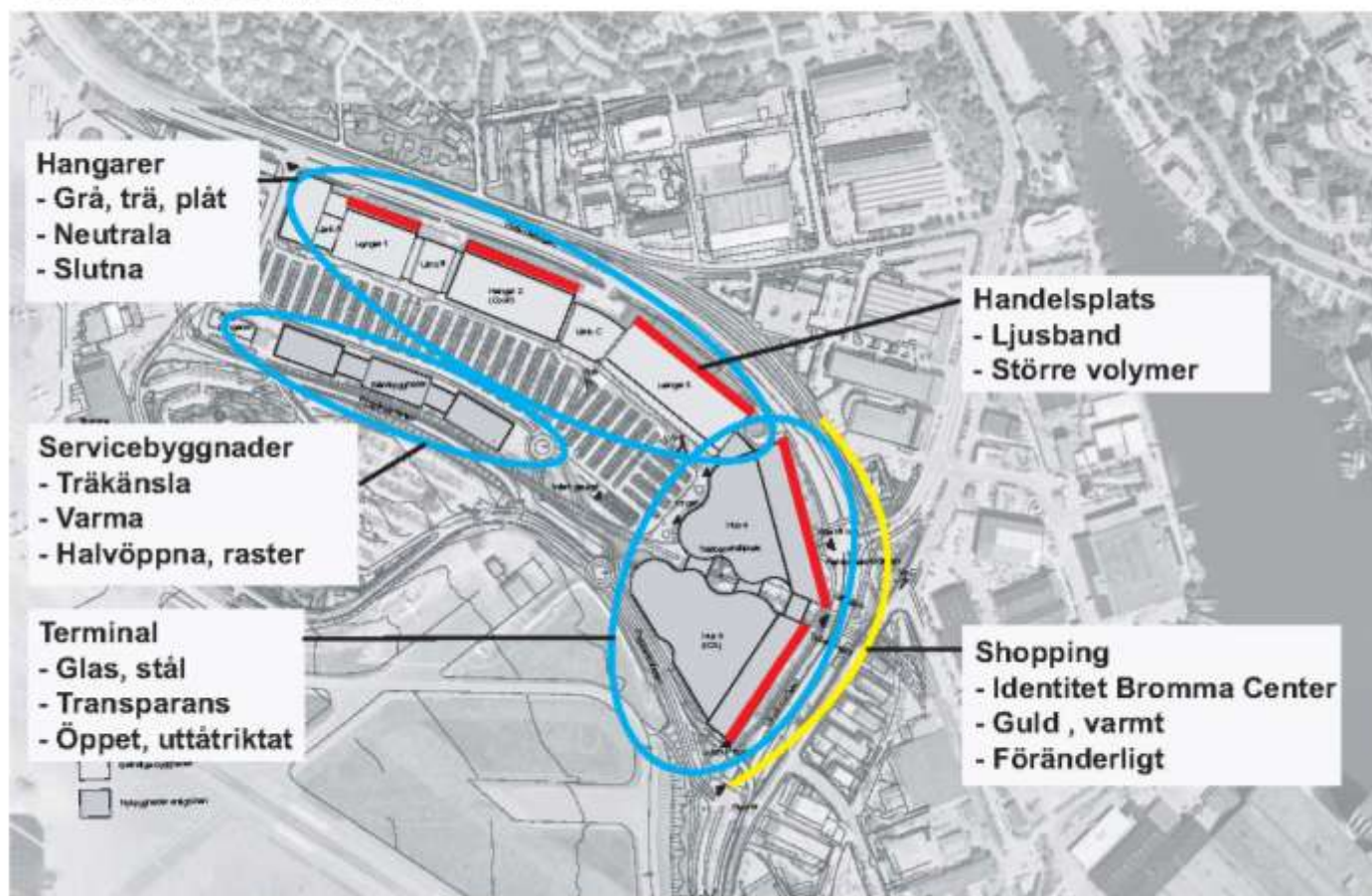


Fig. Principer för materialval och färgsättning för den nya shoppingbyggnaden

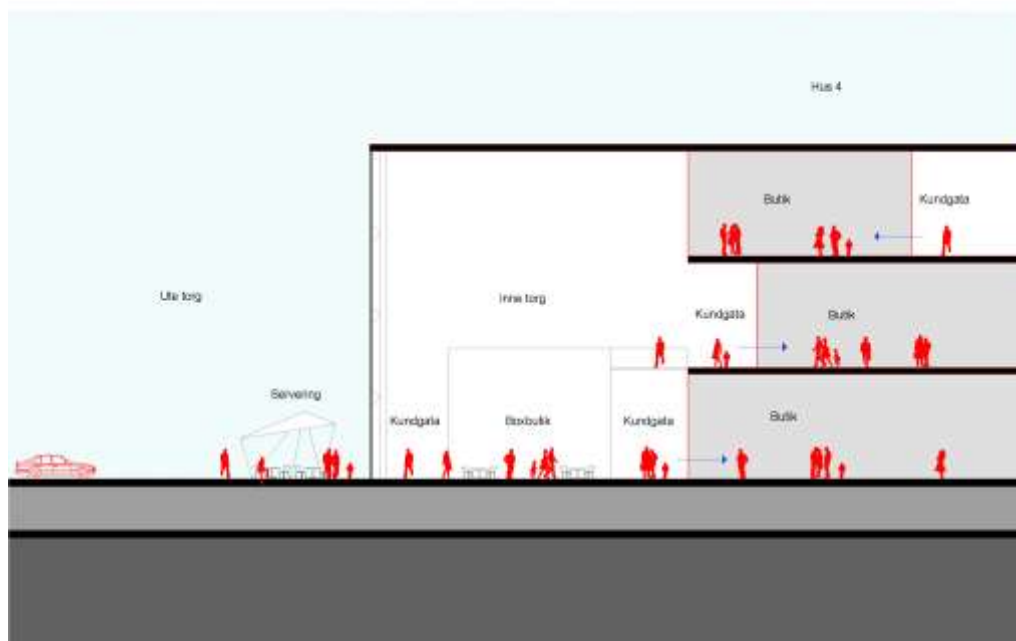


Fig. Principsektion som visar relationen mellan utetorg och innetorg/shoppingcentrum.

Ytor

Den föreslagna omvandlingen av handelsområdet Bromma Center innebär både en stor ökning av handelsytan och en omvandling från volymhandel till en större andel ”shopping”. Konsultföretaget Nordplan skiljer mellan stormarknader, volymhandel och shopping, där stormarknader är Coop och ICA Maxi, volymhandel är stora butiker (> ca 2000 kvm) med låg personaltäthet för t ex vitvaror eller elektronik, medan shopping är mindre butiker med högre personaltäthet.

Handeln räknar i uthyrningsbar lokalyta, LOA, som också utgör underlag för trafik- och parkeringsberäkningar. Detaljplanen begränsar den tillåtna byggnadsvolymen (plushöjd och utsträckning på marken) och räknar i bruttoarea, BTA, som omfattar alla sorters ytor oavsett användning (utom parkeringsgarage som ges en särskild användningsbestämmelse).

Enligt byggherrarnas beräkningar innehåller etapp 2 ca 35 000 kvm LOA (motsvarar ca 50 000 kvm BTA). Etapp 3 innehåller ca 50 000 kvm LOA (67 000 kvm BTA). Om handelsområdet Bromma Center byggs ut enligt det nu aktuella planförslaget så kommer det totalt (etapp 2 + etapp 3) att fullt utbyggt år 2011/2012 ha ca 85 000 kvm LOA (117 000 kvm BTA) detaljhandel.

Av Bromma Centers totalyta blir ca 55 000 kvm LOA shopping. Det är Hangar 3, med handel på bottenvåning, i källare och på entresolplan enligt etapp 2-planen, och den nya trevåningsbebyggelsen i etapp 3-området som tillsammans avses utgöra ett nytt högklassigt shoppingcenter, inklusive saluhall och serveringar. Till shoppingcentret kommer två stormarknadsenheter, Coop och ICA Maxi, med vardera ca 10 000 kvm LOA, samt volymhandel.

Biltrafik

En huvudfråga i planarbetet har varit handelsområdets biltillgänglighet och påverkan på trafiken. En så storskalig utbyggnad av handelsplatsen som den föreslagna visade sig inte vara möjlig med dagens in- och utfartsförhållanden. Handelsområdet alstrar stora biltrafikmängder, som delvis sammanfaller med den övriga trafikens maximinivåer. Konsultföretaget Nordplan har beräknat att handelsområdet fullt utbyggt enligt förslaget år 2011/2012 skulle innebära en ökning av dygnstrafiken med ca 5000 fordon söder om området och ca 3000 västerut. Siffrorna avser torsdag som är den hårdast belastade dagen. Övriga dagar blir ökningen mindre.

Kapacitetsstudier har visat att det behövs betydande öknings av infarternas kapacitet vid dygnets maxtimme. Stadens krav är att köer in mot handelsområdet inte får stoppa trafiken i det övriga trafiksystemet, särskilt inte på Ulvsundavägen med sina runt 40 000 fordon/dygn och trafiken mot flygplatsen. Även för centrumområdets verksamheter är det viktigt att långa köer vid utfarterna undviks.

En rad förslag till förbättringar av trafiksystemet har därför inarbetats i projektet. Det viktigaste är en ny vänstersvängande vägbro (s k fly-over) som för in trafik som kommer söderifrån på Ulvsundavägen direkt in på Flygplatsinfarten. Fly-overn ger förbättrad tillgänglighet till både handelsområdet och flygplatsen, och minskar risken för köer på Ulvsundavägen. Avtalet om förlängning av arrendet för Bromma flygplats innebär att Flygplatsinfartens östligaste del, som hittills har varit en "enskild väg" på luftfartsverkets arrendeområde, i stället blir gata, d v s allmän plats som underhålls av staden. Vägavsnittet byggs om för att anpassas till vägbro, och kompletteras med en ny trafikplats i Flygplatsinfarten och en ny bättre nerfart till handelsområdet.



Fig. Bromma center sett från söder/Ulvsundavägen, med den vänstersvängande vägbro (fly-overn), som ger bättre tillgänglighet till centrumet och flygplatsen.

I samband med detaljplanearbetet har också diskuterats en genomfart för buss och taxi från handelsområdets infart vid det gamla SAS-kontoret/Trafikflyget 4, direkt till flygterminalen, eventuellt också för privatbilar. Det skulle möjliggöra att flygplatsen och handelsområdet betjänas av en genomgående busslinje. Samtalen om sådana förbättringar förs med SL och luftfartsverket.

Andra förbättringar gäller nytt högerkörfält i Karlsbodavägen mot Ulvsundavägen norrut och en ev flyttning av befintligt övergångsställe över Ulvsundavägen från Mariehäll. Med dessa åtgärder anser trafikkontoret och exploateringskontoret att den ökade belastning som projektet medför kan accepteras.

Trafikytorna på tomtmark måste utformas som en gemensamhetsanläggning. Detta gäller bl a den körväg som förenar infarterna. Butikernas varutransporter, inlastning och avfallshantering sker helt separerat från kundtrafiken.

Parkering

Den befintliga stora parkeringsytan på "hangarplattan" med ca 1600 platser behövs för hangarområdet. Hangar 3 avses få ett eget underjordiskt parkeringsgarage under hangarplattan, söder om Hangar 3, med ca 330 bilplatser. Parkering för den nya delen av handelsområdet måste lösas för sig. Parkeringsbehovet för kunder har beräknats av Nordplan till ca 35 bilplatser per 1000 kvm uthyrbar handelsyta, LOA, ca 50 för livsmedel. Till det kommer personalparkering. Den nya parkeringen föreslås i första hand placeras i de två parkeringshusen utmed Ulvsundavägen samt i garage under de nya byggnaderna (ca 2000 bilplatser). Totalt får hela Bromma Center ca 4000 bilplatser. Områdets dåliga grundförhållanden medger inte mer än en parkeringsvåning under mark.

Kollektivtrafik, tvärbana och buss

Tvärbanans föreslagna förlängning norrut från Alvik till Kista respektive Sundbyberg/Solna planeras av SL att gå i befintligt industrispår område upp genom Ulvsunda industriområde. Vid korsningen Ulvsundavägen/ Karlsbodavägen delar sig spåren och Kistagrenen går västerut på bro över Ulvsundavägen och vidare genom handelsområdet. Tvärbanan avses få en hållplats i shoppingcentrumet och en i handelsområdets västra del, intill flygterminalen. Kistagrenen kommer att ge Bromma Center en mycket god kollektivtrafik.

Detaljplanearbete och arbete med den s k järnvägsplanen pågår för tvärbanans Solnagren, med planerad byggstart 2009 och invigning 2011. SL har våren 2008 påbörjat en förstudie för Kistagrenen, men tidplanen är oklar. Solnagrenen har en planerad hållplats vid Karlsbodavägen, som till att börja med blir handelsområdets närmaste spårbundna förbindelse. Detaljplanearbetet för Bromma Center utförs i samråd med SL, så att SL:s önskemål om reservat och förberedelser för tvärbana och hållplats etc i möjligaste mån kan läggas in i planen.

Förbättring av handelsområdets och flygplatsens bussförbindelser till dess att tvärbanan kommer i trafik diskuteras med SL och luftfartsverket (se ovan).

Gång- och cykeltrafik

Eftersom Bromma Center skall fungera också som närcentrum för Mariehäll och nya bostäder vid Bällstaviken är det viktigt att kunna ta sig till området utan bil. Ulvsundavägen utgör en kraftig barriär mellan Bromma Center och bostäderna. Tvärbanebron över Ulvsundavägen kommer att byggas med gång-

och cykelväg. I väntan på denna föreslås en separat gång- och cykelbro intill spårvägsreservatet. Även inom handelsområdet kommer det att finnas ett bra nät av gång- och cykelförbindelser. På sikt skulle ytterligare en övergång för fotgängare kunna ordnas mellan hangar 2 och 3.

Handelsutredning

År 2004, inför starten av planetapp 3, lät dåvarande gatu- och fastighetskontoret konsultföretaget Nordplan genom en handelsutredning undersöka förutsättningarna för och konsekvenserna av utökad handel i handelsområdet. Utredningen har sedan successivt reviderats och ajourförts, senast 2007-12-09.

Bromma Center har sitt huvudsakliga marknadsområde i Västerort, samt Ekerö, Solna och Sundbyberg, med totalt ca 318 000 invånare år 2005. År 2013 beräknas befolkningen ha ökat till 346 000. Förutom att befolkningen ökar så bedöms också köpkraften/konsumtionsutrymmet per person öka med några procent varje år.

Nordplan bedömer att ett stort shoppingcentrum i Bromma Center kan tas emot av marknaden, eftersom de inre delarna av Västerort samt Sundbyberg bedöms som underetablerade vad avser shopping. Enligt Nordplan kan shoppingcentrumet på Bromma Center ett år efter öppnandet (ca 2011) ha en omsättning på 1 500 Mkr. Ett fullt utbyggt Bromma Center bedöms vad gäller shopping främst påverka omsättningen i Solna centrum, Sundbybergs centrum, Kista galleria och Vällingby centrum. På motsvarande vis kan det planerade köpcentrumet Lorry i Sundbyberg respektive ett köpcentrum i anslutning till den nya nationalarenan i Solna ta marknadsandelar från Bromma Center.

För dagligvaror påverkas framför allt stora butiker i marknadsområdet av en ny ICA Maxi, som City Gross (som har tillfälligt bygglov i Ulvsunda industriområde/Pripps till 2014), stora butiker i Hallonbergen och Sundbybergs centrum, Solna Centrum, Brommaplan, Vinsta och Vällingby Centrum. I mindre grad påverkas Kista Centrum, Alviks Torg samt stora butiker utanför marknadsområdet. Allra minst påverkas små butiker i marknadsområdet. Dock kan en ny etablering påskynda den strukturomvandling som ständigt pågår inom dagligvaruhandeln. Att inte bygga ut vid Bromma Center skulle enligt Nordplans bedömning troligtvis främst gynna handelsplatser i mer externa lägen än Bromma.

Nordplan bedömer att matpriserna i Västerort, Solna och Sundbyberg skulle kunna sänkas med några procent genom etablering av en stor lågprisbutik eller en ny konkurrerande stormarknad, som den nu planerade ICA Maxi.

Tillgänglighet för personer med funktionshinder

Handelsanläggningar med inomhusförbindelser kan i sig sägas ha god tillgänglighet. Särskilda svårigheter för tillgängligheten kan vara områdets skala och stora avstånd. God orienterbarhet och tydliga skyltsystem blir därför viktiga, liksom möjligheter att komma nära entréer med bil, att det är lätt att komma direkt från parkering i garage in i butiksdelarna i de olika våningarna och att det finns platser där man kan sitta ner och vila. Handelsytor i flera plan kräver goda förbindelser med hiss och rulltrappor. Även fotgängarsäkerhet på parkeringsytorna bör beaktas.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande efter plansamråd

Synpunkterna i samrådet var i stort positiva och innehöll inga protester mot förslaget från närboende eller företagare i området. Stadsbyggnadskontorets ställningstagande efter samrådet vintern 2006/2007 var att samrådsförslaget borde utvecklas ytterligare bl a vad gäller byggnadsutformningen, gång- och cykelförbindelser och förbättrad kollektivtrafik, och planarbetet sedan fortsätta med utställning. MKB behövde utvecklas enligt synpunkterna från länsstyrelsen m fl. Under 2007 har byggnadsutformningen bearbetats till det nu aktuella förslaget och MKB m fl utredningar revideras.

Stadsbyggnadskontorets bedömning av det reviderade förslaget

Remissinstanser som Svensk Handel m fl och Nordplans handelsutredning bedömer att Ulvsunda och korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen är ett mycket attraktivt läge för handel. Detta har hittills lett till ett stort antal handelsetableringar med tillfälliga bygglov. Stadsbyggnadskontoret anser att det är angeläget att den storskaliga handeln detaljplaneras, vilket gör det möjligt för staden att långsiktigt och ordnat planera vägar, kollektivtrafik, miljöfrågor etc. Bromma Center är den första större handelsenheten i området som detaljplane-läggs.

Den stora utbyggnaden av bostäder på båda sidor av Bällstaån/ Bällstaviken i Stockholm och Sundbyberg kommer att öka kundunderlaget i närområdet. Även köpkraften hos varje hushåll beräknas öka. Ur miljösynpunkt är det bättre att kunderna i Mariehäll, Ulvsunda och Bromma kan handla i närområdet än att de åker längre sträckor till mer externa köpcentra. Bromma Center kan med goda gång- och cykelförbindelser fungera som välsorterat närcentrum för de nya bostadsstadsdelarna i Mariehäll och Ulvsunda/Bällstaviksområdet. Därför behövs en gångförbindelse över Ulvsundavägen redan innan tvärbanebron kommer. Den planerade tvärbanan kommer att ge god kollektivtrafiktillgänglighet. Innan den är i trafik avses bussförbindelserna till Bromma Center och flygplatsen förbättras.

Ettapp 3 av Bromma Center är en naturlig fortsättning på detaljpaneläggningsen och upprustningen av hangarområdet/ettapp 2. Befintligt ettapp 3-område innehåller redan idag handel på tillfälliga bygglov, men är i dåligt skick och i stort behov av utveckling. Eftersom området ligger under bullermattan från flygplatsen kan det inte bebyggas med bostäder.

Förslaget skadar inte riksintresset Bromma flygplats, utan kan tvärtom förbättra tillgängligheten till flygplatsen genom förbättrad infart med fly-over vid Flygplatsinfarten och förbättrade bussförbindelser till dess att Tvärbanan blir klar. På sikt kan flygplatsen och handelsområdet få en tätare koppling och delvis korsbefrukta varandra.

Det reviderade byggnadsförslaget har utvecklats inifrån för att ge en bra miljö för handel och kunder. Fortfarande återstår en del arbete med den utvändiga gestaltningen, t ex med fasaden mot Ulvsundavägen och takvåningarna ("topfloors"), vars innehåll ännu är oklart. Utformningen av torgytan mot väster bör studeras ytterligare för att den skall leva upp till byggherrarnas och stadens höga ambitioner.

Exploateringskontorets och trafikkontorets bedömning

De båda kontoren ansluter sig i den utsträckning de berörs till stadsbyggnadskontorets bedömningar. De föreslagna utbyggnaderna är, förutsatt infrastrukturåtgärder hanterbara ur trafiksynpunkt. De blir en tillgång för de boende i främst Västerort och nordvästsektorn och de ger staden en betydande inkomst.

Vad gäller den i avtalet mellan staden och luftfartsverket överenskomna trafikplatsen på Flygplatsinfarten är det dock kontorens bedömning att trafikfunktionerna i denna punkt för överskådlig tid kan vidmakthållas med en enklare lösning, t ex en cirkulationsplats.

En pågående avslutande förhandling mellan byggherrarna och exploateringskontoret om överenskommelse om exploatering för projektet. Dessa gäller, förutom en mängd sedvanliga detaljfrågor, dels villkoren för upplåtelsen – i dag disponerar byggherrarna marken med arrende - dels finansieringen av de infrastrukturåtgärder som diskuterades ovan. Här regleras också det tillfälliga nyttjandet av reservatet för tvärspårvägen under den tid som går innan det tas i anspråk.

Avsikten är att avtalen ska föreläggas exploateringsnämnden efter sommaren 2008. Innan dessa avtal godkänts av nämnden är inte något antagande av planen tänkbar. Förhandlingarna kompliceras av att staden har två motparter i överläggningarna vilka också måste vara överens. Projektet representerar stora ekonomiska värden och har en synnerlig teknisk komplexitet - t ex med förberedelser för en ännu ej beslutad spårvagnsbro tvärs genom bebyggelsen.

Särskilda problem följer också vid genomförandet. KF Fastigheter står nu inför att genomföra projektet Hangar 3, med omfattande ombyggnad och nybyggnad samt ett stort underjordiskt garage framför Hangar 3. De två byggherrarnas respektive delar av etapp 3 kan kanske inte uppföras samtidigt. Också byggandet kräver en rad överenskommelser med staden och byggherrarna emellan. Det gäller bl a utformning och administration av gemensamhetsanläggningarna.

Den tillkommande årliga drift- och underhållskostnaden för trafikytor som tillhör eller överförs till staden kan beräknas till 0,1 mnkr. Fly-overn, som byggs inom ramen för Bromma Centerprojektet, har kostnadsberäknats till 40 mnkr. Den årliga underhållskostnaden för fly-overns konstruktionsdelar, som förutsätts komma att belasta staden, kan schablonmässigt bedömas till 1% av anläggningskostnaden dvs 0,4 mnkr. Med hänsyn till projektets samhällsnytta och de vinster för trafikföringen, inte minst till Bromma flygplats, som uppnås med åtgärderna bedömer trafikkontoret de tillkommande drift- och underhållskostnaderna som acceptabla.

Planprocess och tidplan

Stadsbyggnadskontoret föreslår att planarbetet för etapp 3 av handelsområdet fortsätter med upprättandet av utställningshandlingar, och att förslaget därefter ställs ut.

Föreslagen tidplan:

Utställning	2-3 kv 2008
Godkännande i SBN	3 kv 2008
Antagande i KF	4 kv 2008