

Utlåtande 2009:RIII (Dnr 311-1344/2009)

Detaljplan för Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center del av Ulvsunda 1:1 i stadsdelen Riksby, Dp 2004-14499-54

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Detaljplan för Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center del av Ulvsunda 1:1 i stadsdelen Riksby, Dp 2004-14499-54, antas.

Föredragande borgarrådet Kristina Alvendal anför följande.

Ärendet

Planen för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center, ger möjlighet att bygga ett stort handelscentrum med en Tvärbana genom området. En del av Flygplatsinfarten blir allmän gata. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och PBL har utarbetats. Inför antagandet av planen har också gjorts en särskild sammanställning av hur miljöaspekterna hanterats.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsbyggnadsnämnden.

Mina synpunkter

Ulvsunda är ett av framtidens stora stadsutvecklingsområden i Stockholm. Successivt kommer området som idag präglas av industri att förändras till att bli en promenadstadsdel där bostäder och verksamheter kommer att blandas. Bromma Center kommer här att utgöra en entré till Bromma flygplats och verka bullerdämpande mot de nya bostäderna.

Föreliggande plan möjliggör en välkommen modernisering och utveckling av handelsområdet. Det är viktigt att de nya byggnaderna är välanpassade till de historiska hangarer som finns vid platsen och minner om den flygverksamhet som pågått här sedan 1930-talet. Denna hänsyn kommer att komma tydligt till uttryck vid bygglovet.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Förslag till detaljplan
3. Planbeskrivning med bilagd miljörapport
4. Genomförandebeskrivning
5. Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt PBL och MB
6. Samrådsredogörelser
7. Utställningsutlåtande
8. Särskild sammanställning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Återremitera ärendet
2. Därefter anföras följande

Vänsterpartiet anser att förslaget fått en alltför permanent utformning, och det måste få en helt annan inriktning vad gäller trafiken. En betydande miljöpåverkan kommer att ske på bl.a. Ulvsundavägen. Att utöka antalet parkeringsplatser upp mot ca 4000 platser anser vi var helt felaktigt. Om staden skall nå uppsatta klimatmål är inte detta acceptabelt.

Området måste göras mer tillgängligt för gång- och cykeltrafik från Ulvsunda- och Mariehällsområdena. Likaså måste förbättrade bussangöringar ske fram till dess att tvärbanan är klar med en station i området. Vi kan inte se att barnperspektivet är belyst

i detta område. I föreliggande förslag ser det ut som om utomhusmiljön kommer att vara farlig för barn.

I väntan på en nedläggning av Bromma flygplats anser vi att området kan vara kvar som handelsplats. När flyget läggs ned, bör även detta område ingå i det med bostäder bebyggda Brommafältet.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

I färdigställandet måste området göras mer tillgängligt för gång och cykeltrafik från Ulvsunda och Mariehällsområdena. Likaså måste förbättrade bussangöringar ske fram till dess att tvärbanan är klar med en station i området.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

I väntan på en nedläggning av Bromma flygplats anser vi att området kan vara kvar som handelsplats. När flyget läggs ned, bör även detta område ingå i det med bostäder bebyggda Brommafältet. Det är därför viktigt att lokalerna anpassas för att på sikt kunna användas som bostäder.

Handelsområdet är idag mycket svårtillgängligt. I färdigställandet måste området göras mer tillgängligt för gång och cykeltrafik från Ulvsunda och Mariehällsområdena. Både cykelbanor och cykelparkeringar måste med i planeringen. I och med att tvärbanan byggs kommer området ha en god kollektivtrafikförsörjning. Fram till att tvärbanan är klar måste bussangöringar förbättras. Om staden menar allvar med sitt klimatarbete måste antalet parkeringsplatser minimeras och anpassas till att området på sikt kommer att vara väl kollektivtrafikförsörjt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Detaljplan för Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center del av Ulvsunda 1:1 i stadsdelen Riksby, Dp 2004-14499-54, antas.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Kristina Alvendal

Ylva Tengblad

ÄRENDET

Planen för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center, ger möjlighet att bygga ett stort handelscentrum med en Tvärbana genom området. En del av Flygplatsinfarten blir allmän gata. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och PBL har utarbetats. Inför antagandet av planen har också gjorts en särskild sammanställning av hur miljöaspekterna hanterats.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 14 maj 2009 att i huvudsak bifalla kontorets förslag till beslut samt att därutöver anföra följande:

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på den tilltänkta utvecklingen av handelsområdet. Dock kan vi inte se att vår huvudsakliga kritik från den 15 maj 2008 har beaktats i tillräcklig grad. Förslagets baksida är fortfarande dess baksida: Fasaden mot Ulvsundavägen, i form av ett sex våningar högt parkeringsgarage, står i bjärt kontrast till byggnadens mjuka, organiska och öppna fasad mot väster.

Vi vill understryka att den föreslagna fasadutformningen mot Ulvsundavägen inte kommer att accepteras i bygglovskedet. Denna fasad måste bearbetas för att åstadkomma ett uttryck som tar hänsyn till områdets framtida karaktär, där människor kommer att bo intill anläggningen, och inte bara resa till, från eller förbi den. Gestaltungsprogrammet måste därför bearbetas med avseende på den aktuella fasaden innan bygglov kan ges. Bygglov får heller inte ges på delegation utan ska ges av stadsbyggnadsnämnden.

En möjlig väg att prova för denna fasad är att ansluta till de befintliga hangarbyggnadernas arkitektoniska utformning, ett angreppssätt som skulle kunna skapa ett område som till den yttre gestaltningen är tydligt sammanhållet.

Reservation anfördes av Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s), Irja Thofvesson (s) och Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till Arhe Hamednacas m.fl. förslag till beslut, *bilaga 1*.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan

Dölek (s) och Irja Thofvesson (s), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 27 april 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Planen för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center, ger möjlighet att bygga ett stort shoppingcentrum, parkeringshus, garage under mark samt Tvärbana genom området. En del av Flygplatsinfarten blir allmän gata. Etapp 3 innehåller ca 70 000 kvm BTA handel (motsvarar ca 50 000 kvm LOA, uthyrningsbar lokalarea), plus ca 11 000 kvm BTA kompletterande verksamheter och 2000 bilplatser. Fullt utbyggt kring år 2012 kommer handelsområdet totalt att ha ca 120 000 kvm BTA handel (ca 85 000 kvm LOA) och 4000 bilplatser.

Planen för etapp 3 bedöms medföra betydande miljöpåverkan avseende partiklar (PM10) på Ulvsundavägen. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och PBL har utarbetats. Inför godkännande/antagande av planen har också gjorts en särskild sammanställning av hur miljöaspekterna hanterats.

Utlåtande

Bakgrund

Detaljplanen för etapp 3 av Bromma Center, handelsområdet vid Bromma flygplats, är sista delen i ett planarbete i flera etapper, som påbörjades år 2000.

Ursprungligen hörde hela handelsområdets yta till flygplatsen. Planbestämmelsen var trafikändamål (flyg). Från flygtiden finns det kvar ett antal stora hangarer, en grupp låga träbyggnader för kontorsändamål, sam en stor kontorsbyggnad som var huvudkontor för ABA/SAS. I samband med att en stor del av flygtrafiken flyttades till Arlanda på 1960-talet behövdes inte längre dessa ytor och byggnader för flygplatsens behov. Handel av stormarknadskaraktär etablerades successivt i lokalerna med tillfälliga bygglov. Uppställningsytan för flygplan framför hangarerna användes som parkeringsplats. I slutet av 1990-talet önskade staden rusta upp och planlägga området för handel tillsammans med KF Fastigheter.

Planförfarande

Planarbetet har handlagts med normalt förfarande. Efter programsamrådet år 2000 delades planarbetet upp i tre etapper. Etapp 1 och 2 innebar främst ändrad användning till handel och q-märkning av befintliga byggnader. Etapp 1 vann laga kraft år 2003 och etapp 2 år 2004.

Genomförandet av detaljplanen för etapp 3 har bedömts medföra betydande miljöpåverkan avseende partiklar (PM10) på Ulvsundavägen. En miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt miljöbalken och plan- och bygglagen, avgränsad till konsekvenser

av partiklar (PM10) har utarbetats. Inför godkännande/antagande av planen har det också gjorts en särskild sammanställning av hur miljöaspekterna hanterats. Den särskilda sammanställningen skall vara tillgänglig för samrådskretsen efter antagandet av planen.

Planområdet

Planområdet för etapp 3 ligger i kilen mellan Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten. Den nya planen överlappar detaljplanen för etapp 2/hangarområdet, Dp 1998-05733-54, öster och söder om Hangar 3 och söder om Hangar 1. Planområdet berör delar av Ulvsunda 1:1, Riksby 1:4, Trafikflyget 1, Trafikflyget 3 och Trafikflyget 5 i stadsdelen Riksby. Planområdets yta är ca 96 000 kvm. Marken i de delar som nyplaneras ägs av staden.



Fig. Handelsområdet indelat i de tre planetapperna. Etapp 1 innebar ändrad användning till hotell och q-märkning av det gamla SAS-kontoret. Etapp 2 innebar ändrad användning till handel, q-märkning av hangarerna och ny byggrätt för länkbyggnader mellan hangarerna. I den kulturhistoriskt värdefulla och q-märkta Hangar 3 som planlades i etapp 2 pågår ombyggnad till shoppingcentrum i tre våningar (bv, källare och entresol, tot. ca 30 000 kvm) samt ett underjordiskt garage framför hangaren.

Planförslaget

Planförslaget för etapp 3 möjliggör nybyggnad av ett nytt stort shoppingcentrum, parkeringshus, garage under mark samt Tvärbana genom området. En del av Flygplatsinfarten blir allmän gata. Befintliga byggnader, som främst är låga träbaracker från 1940-talet utan större kulturhistoriskt värde, avses rivas.

Etapp 3 har två byggherrar, KF Fastigheter och Fastighets AB Bromma Center

Södra (tidigare Brommaporten), som gemensamt står bakom ett samlat förslag till utbyggnad av handelsområdet. Den del av planarbetet som berör Tvärbanans Kistagren har skett i samråd med Storstockholms Lokaltrafik, SL. En viktig utgångspunkt har varit att planen inte får skada riksintresset Bromma flygplats.

Etapp 3 innehåller ca 70 000 kvm BTA (bruttoarea) handel, vilket motsvarar ca 50 000 kvm LOA (uthyrningsbar lokalarea), plus ca 11 000 kvm BTA kompletterande verksamheter och ca 2000 parkeringsplatser i garage. Enligt byggherrarnas beräkningar innehåller tidigare detaljplan/etapp 2 ca 50 000 kvm BTA handel (motsvarande ca 35 000 kvm LOA). 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 120 000 kvm BTA detaljhandel. (ca 85 000 kvm LOA) och ca 4000 parkeringsplatser, varav drygt hälften i garage och parkeringshus.

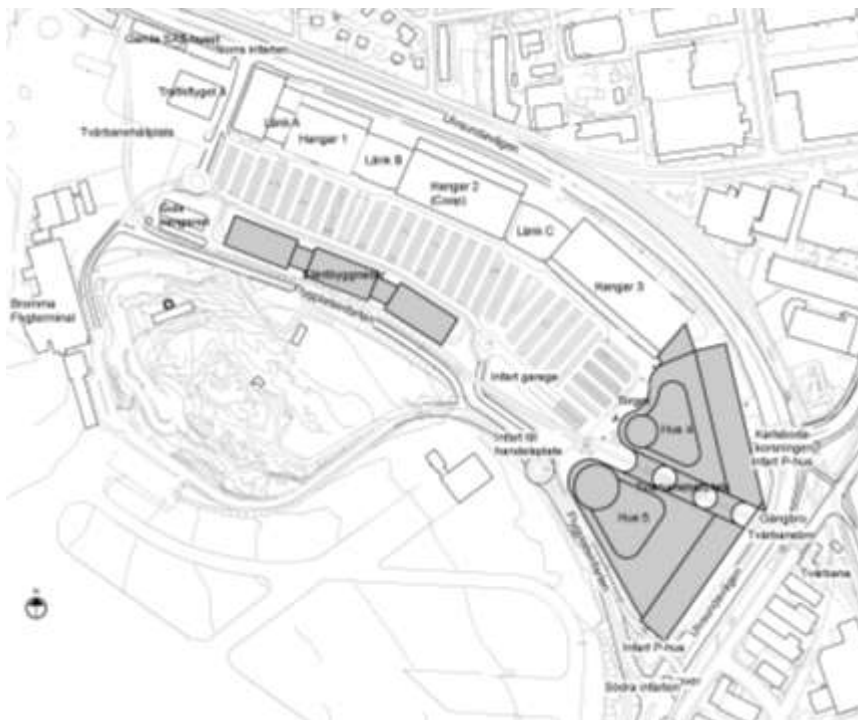


Fig. Planförslaget med en sluten fasad bestående av höga parkeringshus mot Ulvsundavägen. Innanför ligger centrumbyggnader i tre våningar, med entréer mot ett skyddat torg. Nya byggnader i etapp 3 är markerade med grått.

Användningsbestämmelsen i planen är "Centrum" vilket ger möjlighet till ett brett spektrum av verksamheter med allt från shopping och stormarknadshandel till kultur, nöjen, kontor och allmänna lokaler. Ulvsundavägen är transportled för trafik med farligt gods och krav på riskreducerande åtgärder har förts in i planen.

Närmast vägen ligger två parkeringshus, som också fungerar som skydd vid eventuella olyckor på vägen.

Utformningen av planförslaget har utgått från ett samlat handelsområde och ett gemensamt utbyggnadsprojekt där infarter och parkering samordnas och uppdelningen i flera fastigheter inte skall vara märkbar för kunden. Detta har varit en förutsättning för planens höga exploatering på en trång och svårhanterad yta.

För områdets gestaltning finns ett gestaltningsprogram i planbeskrivningen.

Genom Tvärbanans Kistagren med station en trappa får centrumet en mycket god kollektivtrafik. Innan Kistagrenen är klar nås centrumet via Tvärbanans Solnagren och gångbro över Ulvsundavägen, plus förbättrade bussförbindelser. Befintlig cykelbana på Ulvsundavägen kompletteras med cykelbana in genom handelsområdet. Cykelparkering skall anordnas vid entréer, sammanlagt minst 500 platser.



Mot insidan med huvudentréer, torg i solläge och den stora markparkeringen har centrumet en böljande glasfasad.



Mot Ulvsundavägen utgörs centrumets fasad av två stora parkeringshus. Tvärbanan mot Kista kommer på bro över Ulvsundavägen, med station i huset. Här finns också en sekundärentré vid övergångsstället från Karlsbodavägen.



För att undvika köer på Ulvsundavägen leds vänstersvängande trafik från söder till handelsområdet och flygplatsen in på en s k flyover. Den del av Flygplatsinfartens som ligger närmast Ulvsundavägen blir allmän gata.

Planprocessen

Start-PM år 2000

År 2000 uppdrog stadsbyggnadsnämnden åt kontoret att påbörja planarbete. Då fanns ca 35 000 kvm BTA handel med tillfälligt lov, bl a B&W, Obs, Siba och Systembolaget. Byggnaderna inventerades av stadsmuseum och hangarerna och det gamla SAS-kontoret klassades som kulturhistoriskt värdefulla.

Programsamråd år 2000

I programsamrådet föreslogs permanentning av handeln. Hangarerna föreslogs bevaras och återställas till ursprungligt skick, mindre tillbyggnader skulle rivas och nya länkbbyggnader för handel byggas mellan hangarerna. Syftet var inte att öka handelsytan, utan nybyggda delar skulle balanseras mot rivna. Ny bebyggelse för kontor och service föreslogs i öster och väster. Programområdet omfattade hela det nuvarande handelsområdet, utom en yta i sydost. Vid denna tid var flygplatsens framtid osäker och utgångspunkten var att förslaget skulle fungera, oavsett om flygverksamheten var kvar

eller inte.

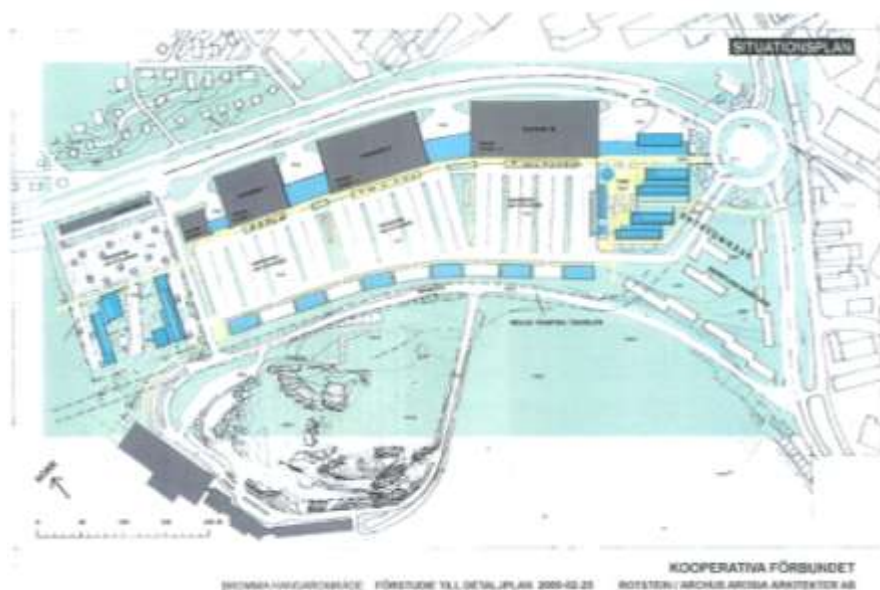


Fig. Programförslaget år 2000. Byggnader som avsågs bevaras är markerade med svart, nya med blått. Vid korsningen Karlsbodavägen/Ulvsundavägen föreslogs en stor rondell.

Remissinstanserna var positiva till stormarknadsanvändningen, men negativa till bebyggelse i väster. I programskedet fanns det ingen konsekvensutredning för miljöfrågor. Länsstyrelsen och miljöförvaltningen krävde utredning av miljö- och riskfrågor. Inga erinringar kom in från berörda fastighetsägare eller privatpersoner.

Ställningstagande efter programsamråd, etapp 1 och 2

Efter programsamrådet blev SL:s planer på att dra en snabbspårväg/Tvärbana genom området aktuella. I ställningstagande efter programsamrådet beslutade stadsbyggnadsnämnden år 2002 att dela upp planområdet i 3 etapper, där etapp 3 skulle avvakta SL:s arbete med Tvärbanan.

Etapp 1 innehöll planändring för det befintliga ABA/SAS-kontoret i Trafikflyget 4 från trafikändamål till kontor/hotell, q-märkning och plankrav på riskreducerande åtgärder pga. farligtgodstrafik och vann laga kraft 2003. Dp 2002-08518-54.

Etapp 2 innebar planändring för de stora hangarerna och parkeringsytan i Trafikflyget 1, 3, 5 till handel, q-märkning och plankrav på riskreducerande åtgärder pga. farligtgodstrafik och vann laga kraft 2004. Dp 1998-05733-54.

Start-PM för etapp 3 hösten 2005

Planarbetet för etapp 3 inleddes med start-PM i form av ett gemensamt tjänsteutlåtan-

de från stadsbyggnadskontoret och dåvarande markkontoret, som godkändes av SBN 2005-10-13. Området arrenderades av KFF och Brommaporten (Fastighets AB Bromma Södra). Förslaget innebar rivning av de slitna kontorsbarackerna där det fanns ca 11 000 kvm BTA handel på tillfälliga lov. KFF och Brommaporten lade fram ett gemensamt förslag till nybyggnad av ca 35 000 kvm BTA handel med ett samlat arkitektoniskt grepp. Hela handelsområdet döptes till Bromma Center. Utökningen av handelsytan motiverades bl a med att det var miljömässigt bättre att Brommakunderna åkte kort väg till Bromma Center än lång väg till externhandel utanför staden som t ex Barkarby. Under planarbetet gjordes utredningar om bl a handel, trafik och risk.

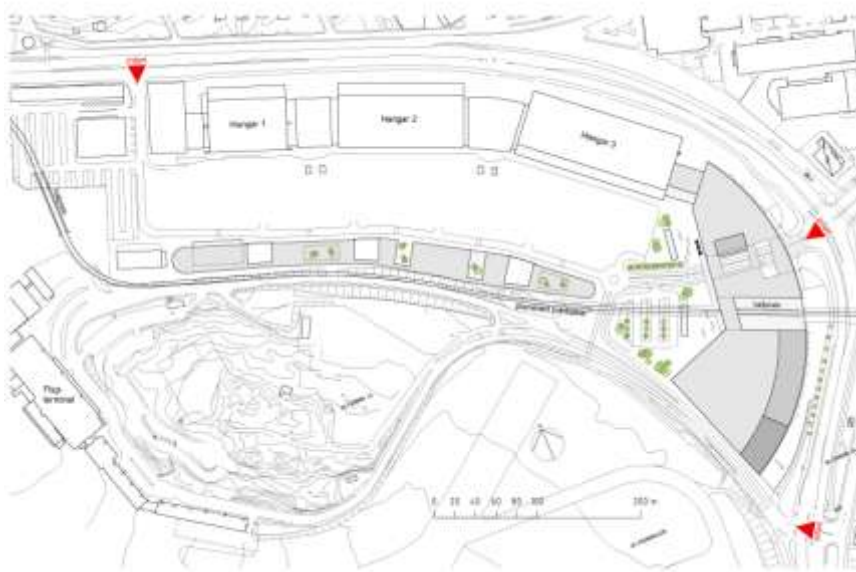


Fig. Plansamrådsförslaget. Befintliga kontorsbaracker föreslogs rivas och ersätts med nya byggnader för handel, med Tvärbanan mot Kista rakt genom huset med station en trappa upp. Den mittersta infarten delar hus och torg i två delar.

Planförslagets utformning med sluten bebyggelse mot Ulvsundavägen bedömdes leda till överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) på Ulvsundavägen, vilket bedömdes utgöra betydande miljöpåverkan. Därför gjordes en miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt miljöbalken och PBL, avgränsad till konsekvenserna avseende partiklar (PM10), medan övriga miljöfrågor (markföroreningar, buller etc.) behandlades i en särskild miljörapport.

Plansamråd vintern 2006-2007

Samråd för planen och MKB genomfördes vintern 2006-2007. Synpunkterna gällde bl a byggnadsutformning, gång- och cykeltrafik och behov av förbättrad busstrafik.

Länsstyrelsen önskade komplettering av MKB. Exploaterings- och trafiknämnderna svarade ej på samrådet. Inga enskilda personer svarade.

Efter samrådet föreslog byggherrarna en radikal omprojektering. Anledningen var inte samrådssynpunkterna, utan interna överväganden inom byggherregruppen. Med den nya inriktningen profilerades etapp 3 som ett shoppingcentrum. Nya arkitekter anlätades. Utöver shoppingcentrumet skulle Bromma Center innehålla två stora dagligvarubutiker, Ica och Coop, samt volymhandel. Den totala handel-/centrumytan ökades till ca 117 000 kvm BTA (85 000 kvm LOA) och byggnaderna blev högre. Närmast vägen placerades höga parkeringshus. Infarterna från söder och öster arbetades om för att klara den ökade trafiken. Förändringarna krävde att MKB, handels-, miljö- och trafikutredning reviderades.

Redovisning av plansamråd och ställningstagande i SBN våren 2008

Resultatet av plansamrådet och det nya förslaget till shoppingcentrum redovisades för SBN i form av ett gemensamt tjänsteutlåtande från stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och trafikkontoret. I SBN:s godkännande av redovisningen ingick behovsbedömning och avgränsning av MKB. Nämnden bedömde centrumförslaget som ett spännande tillskott och insidans mjuka organiska formspråk som modigt och samtida, medan utsidan mot Ulvsundavägen behövde bearbetas. Det gemensamma tjänsteutlåtandet, ersatte de uteblivna plansamrådssvaren från exploateringsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden.

Utställning hösten 2008

Efter ställningstagande bearbetades fasaderna och nya planhandlingar utarbetades. I arbetet ingick ett nära samarbete med SL om Tvärbanan. Förslaget till detaljplan inklusive MKB ställdes ut 2008-10-22 – 2008-11-19. De synpunkter som kom in under utställningen hade karaktären av detaljfrågor och oklarheter som kunde bemötas och redas ut. Länsstyrelsen lämnade planen inklusive MKB utan åtgärd. Efter utställningen har avtal mellan staden och byggherrarna, staden och SL, och mellan byggherrarna om gemensamhetsanläggning etc., utarbetats.

Konsekvenser av planen

Ekonomiska konsekvenser för staden

Plangenomförandet innebär stora kostnader och stora intäkter. Nettotillskottet för staden bedöms av exploateringskontoret till i storleksordningen 100 miljoner kronor. Exploateringskontoret ser dock etapp 3 som det första steget i stadsutvecklingsområdet kring Ulvsunda industriområde/Bällstaviken där den kommande bostadsexploateringen initialt kommer att medföra stora kostnader.

Konsekvenser för trafiken

Planen medför ökad trafik på Ulvsundavägen. För att undvika köer på Ulvsundavägen

byggs bl a en flyover vid Flygplatsinfarten och extra svängfiler vid infarten vid Karlsbodavägen. Fotgängare får en gångbro över Ulvsundavägen.

Konsekvenser för handeln i kringliggande områden

Mycket av det utbud som är tänkt i Bromma Center, som t ex kläder, saknas idag i Bromma. Enligt en handelsutredning utförd av Nordplan påverkar ökningen av handelsområdet framför allt omsättningen i större handelscentra, som Vällingby och Kista, medan mindre butiker i närområdet påverkas i mindre omfattning.

Tillgänglighet

Ett inomhuscentrum har i sig god tillgänglighet genom att man kan röra sig oberoende av väderlek, bilister kommer direkt in i centrumet från garagen och nivåskillnader tas upp av hissar. Ett problem är de stora avstånden och svårigheten att orientera sig, vilket gör det viktigt med tydliga skyltsystem.

Konsekvenser för miljön

Mark- och luftföroreningar, dagvatten, buller och risk har utretts och beaktats i planarbete och -bestämmelser. Se särskild miljörapport. Överskridande av miljökvalitetsnorm för partiklar se MKB och särskild sammanställning.

Stadsbyggnadskontorets bedömning

Kontoret bedömer att planförslaget är genomarbetat och ändamålsenligt. Det tar tillvara områdets goda förutsättningar för handel och tillgodoser de olika intressenternas krav, som handelns krav på stora ytor och flexibilitet, SL:s krav på säkerhet, stadens på arkitektonisk gestaltning, framkomlighet på Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten, god kollektivtrafik och miljö- och riskfrågor.

Överskridandet av miljökvalitetsnormen för partiklar (PM10) på Ulvsundavägen, och de särskilda krav som miljöbalken och plan- och bygglagen då ställer, har komplicerat planarbetet. Kontoret bedömer dock den samlade bedömning av luftkvaliteten som görs i MKB som övertygande. Den slutna centrumbebyggelsen medför visserligen att partikelhalten stiger på själva vägen där endast ett fåtal oskyddade människor vistas, men sjunker inne i området där många människor vistas, vilket leder till en sammantaget bättre luftmiljö där människor vistas.

Detaljplanen syftar till en långsiktig utveckling av handelsområdet, som del av en framtida ny stadsdel i Ulvsunda. Det bör i dagens ekonomiska situation vara möjligt att tänka sig en utbyggnad i etapper, men utformningen av de första etapperna får inte hindra ett fullständigt utnyttjande av byggrätten som den visas i planen. Centrumytan och parkeringsytan måste hela tiden vara i balans.

RESERVATIONER M.M.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s), Irja Thofvesson (s) och Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till Arhe Hamednacas m.fl. förslag till beslut enligt följande

att stadsbyggnadsnämnden beslutar i enlighet med kontorets förslag till beslut.

Reservation anfördes av Maria Hannäs (v) enligt följande

Att ärendet återremitteras till kontoret samt att därutöver anföras följande:

Vänsterpartiet anser att förslaget fått en alltför permanent utformning, och det måste få en helt annan inriktning vad gäller trafiken. En betydande miljöpåverkan kommer att ske på bl.a. Ulvsundavägen. Att utöka antalet parkeringsplatser upp mot ca 4000 platser anser vi var helt felaktigt. Om staden skall nå uppsatta klimatmål är inte detta acceptabelt.

Området måste göras mer tillgängligt för gång- och cykeltrafik från Ulvsunda och Mariehällsområdena. Likaså måste förbättrade bussangöringar ske fram till dess att tvärbanan är klar med en station i området. Vi kan inte se att barnperspektivet är belyst i detta område. I föreliggande förslag ser det ut som om utomhusmiljön kommer att vara rent av farlig för barn.

I väntan på en nedläggning av Bromma flygplats anser vi att området kan vara kvar som handelsplats. När flyget läggs ned, bör även detta område ingå i det med bostäder bebyggda Brommafältet.

Särskilt uttalande gjordes av Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Irja Thofvesson (s) enligt följande

I färdigställandet måste området göras mer tillgängligt för gång och cykeltrafik från Ulvsunda och Mariehällsområdena. Likaså måste förbättrade bussangöringar ske fram till dess att tvärbanan är klar med en station i området.

Särskilt uttalande gjordes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Fronten mot Ulvsundavägen har blivit bättre i denna bearbetning, dock är det fortfarande ett kompaktare och mer slutet förslag jämfört med de tidigare utkasterna. Även om säkerhets- och riskaspekterna måste beaktas måste det gå att utforma byggnaderna bättre visuellt sett.

Tillgängligheten för gående och cyklister från Mariehällsområdet måste förbättras. Som det är nu är handelsområdet mycket svårtillgängligt.

Den flyover som planeras väcker viss oro när det gäller utseendefrågor.

Området måste redan nu förberedas för att tvärsårvägen enkelt senare kan ledas in i det. En god busstrafik behövs innan tvärsårvägen färdigställs. Generellt vore det trevligare med väl kollektivtrafikförsedd handel istället för dessa parkeringsoceaner som bilberoendet skapar.

Erbjudande om samordnad hemkörning till kunden är ett sätt att miljöprofilera verksamheten.

Torget utformning framför byggnaderna är viktig, det får gärna utökas något i omfattning på bekostnad av parkeringsyta, för att t.ex. kunna inrymma caféer, lite trädplanteringar, fontän, torgförsäljning och varierad verksamhet och kunna bli en plats som inbjuder till att vistas på.

Cykelbanor och cykelparkeringar måste planeras in.

En flexibilitet för lokalerna vore bra, när Bromma så småningom blir ett nytt stadsområde kommer ytor för servicefunktioner, kultur etc efterfrågas. Små flexibla lokaler kan ge ett annat utbud än det tråkiga standardutbudet av större varukedjor. Kan ett återbruks- / återvinningsvaruhus ordnas inom området vore det fantastiskt. Sedan Container i Nacka stängde saknas det liknande verksamhet i stockholmstrakten. Vi efterlyser aktiviteter för barn inom handelsområdet och att ställa ut bänkar/sittplatser där man kan vila utan att konsumera vore sympatiskt.

Den bullerskärm som nu finns måste utformas så att inte bullret sprids över Mariehäll, med vegetation eller träbeklädnad. Alternativt måste bättre bullerskydd sättas upp även på motsatta sidan. Redan nu finns problem med MKN för partklar, därav bör mer filtrerande vegetation planteras och befintliga trädrad värnas.

MKB:n kommer fram till förvånande resultat och kan ifrågasättas.