

Ett liv i rörelse

Områdesprogram för Södra Solvallastaden

Samrådshandling december 2015
Dnr 2012-17035-53



Ett liv i rörelse – Områdesprogram för Södra Solvallastaden

Dnr 2012-17035-53

Detta program har arbetats fram genom en projektgrupp bestående av:

Stadsbyggnadskontoret

Stefan Modig, stadsplanerare
Lukas Ljungqvist, stadsplanerare

Exploateringskontoret

Anna Savås, projektledare

Trafikkontoret

Elenore Bjelke, trafikplanerare
Marlene Sjödin, trafikplanerare (Tyréns)
Henri Dehaim, landskapsarkitekt

Miljöförvaltningen

Karl Malmberg, miljö- och
hälsoskyddsinspektör

Stockholms Travsällskap (STS)

Veronica Palmgren, projektutvecklare

I arbetet har bland annat följande med-
verkat med framtagande av underlag:

Stellan Fryxell, arkitekt (Tengbom)
Joakim Lindmark m fl, planarkitekt
(Tengbom)
Bengt André (NAI Svefa)
Gustav Jarlöf, landskapsarkitekt (White)
Joakim Slotte, trafikplanerare (Trivector)
Sofia Westerlund, arkitekt (Nyréns)
Mårten Setterblad, landskapsarkitekt
(Nyréns)
Sofia Åkerman, utredare VA/miljö (Ramböll)
Åsa Lindkvist m fl, utredare ljud och
vibrationer (ÅF)
Marie Haeger-Eugensson m fl, utredare
hästallergen (COWI/Allergena)
Jenny Gramenius, brandingenjör (Bengt
Dahlgren)
Kajsa Axelsson m fl, arkitekt (wester+elsner)

Bakgrund
och syfte

Planerings-
förutsättningar

Programförslag
– ett liv i rörelse

Genomförande
och konsekvenser

Läsanvisning

Programmet vänder sig till berörda aktörer, närboende och verksamma i och i anslutning till programområdet, men också till de organisationer, myndigheter, förvaltningar och bolag som utgör remissinstanser. Programmet belyser förutsättningar och utgångspunkter för en stadsutveckling på platsen och utgör underlag för fortsatt arbete med detaljplaner.

Programdokumentet är indelat så att de första kapitlen beskriver bakgrunden till programmet, dess syfte och hur stadsbyggnadsprocessen ser ut. För att sätta in den planerade utvecklingen i sitt sammanhang följer en övergripande redogörelse för de utgångspunkter och förutsättningar som behöver beaktas i planeringsprocessen. Därefter beskrivs själva förslaget med stadsbyggnadsidé och strategier, övergripande principer för områdets struktur och gestaltning, innehåll och markanvändning. De avslutande kapitlen redovisar översiktliga strategier kring fortsatt planering och genomförande samt bedömda konsekvenser av den planerade utvecklingen.

Referenser till underlag och källor redovisas sist i dokumentet.

Inledning

Stockholm växer i snabb takt och stadens målsättning är att 140 000 nya bostäder ska byggas fram till 2030, då Stockholms stad väntas ha mer än en miljon invånare. För att lyckas med denna målsättning behöver bostäder byggas genom en förtätning av befintliga områden, men också genom att helt nya bebyggelseområden utvecklas.

Solvallaområdet ingår i den zon som i stadens översiktsplan, Promenadstaden, redovisas som ”centrala stadens utvidgning”. Här är en tät stadsbebyggelse tänkt att växa fram som en del av ett bebyggelsestråk från Alvik via Ulvsunda, med närhet till service och kommunikationer i centrala Sundbyberg.

Verksamheten vid Solvalla arena (Solvalla travbana), som pågått sedan 1927, har förändrats genom åren. Solvalla har utvecklats till en arena med ett brett utbud av arrangemang som hålls 150 dagar om året. Samtidigt har besöks-

flödena förändrats och större publikmängder koncentreras numera till några få tillfällen per år. Det innebär att markområden intill arenan som idag är iordningsställda för besöksparkeering istället kan tas i anspråk för andra ändamål.

I detta program redovisas en tänkt utveckling av ett nytt område kallat Södra Solvallastaden, som i huvudsak etableras på nuvarande parkeringsytor. Området är tänkt att innehålla cirka 1200-1500 bostäder med viss närservice, skola, förskolor och verksamheter med anknytning till arenan, bland annat en multisporthall. Solvallaskogen, som görs mer tillgänglig för allmänheten när nuvarande träningsbana för travhästar avvecklas, utgör en värdefull resurs för rekreation intill det nya området.

Planering pågår för en ny spårvägslinje mellan Ulvsunda och Helenelund (i Sollentuna kommun), Tvärbana Kistagrenen. En hållplats

för spårvägen är tänkt att placeras i direkt anslutning till området. I kombination med busar och cykelstråk längs Bällstavägen och ett utbyggt pendelstråk för cykel längs Ulvsundavägen, innebär det goda möjligheter att resa till och från området på annat sätt än med egen bil.

Målsättningen är att utveckla en stadsdel i Den gröna promenadstadens anda. Med stadsbyggnadsidéen Ett liv i rörelse som utgångspunkt planeras här en ny stadsdel med fokus på att ge möjlighet till ett aktivt liv i ett område där alla har nära till grönska och friytor.

Detaljplanearbete för de första etapperna inom Södra Solvallastaden bedöms kunna påbörjas under 2016. En första byggstart kan i så fall ske preliminärt under 2018.

Innehållsförteckning

Inledning	3
Innehållsförteckning	4
Sammanfattning	7
Bakgrund och syfte	8
Bakgrund	
Syfte	
Stadsbyggnadsprocessen	10

Planeringsförutsättningar

Programområdet idag	12	Stadens styrdokument	18
Landskapsbild		Vision 2040	
Naturvärden, rekreation		Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm	
Geotekniska förhållanden		Den gröna promenadstaden	
Bebyggelse		Arkitektur Stockholm	
Offentlig och kommersiell service		Framkomlighetsstrategi	
Verksamheter		Stockholms miljöprogram	
Solvalla arena	16	Dagvattenstrategi	
Arenan fram till idag		Riksintressen, planer och förordnanden	20
Arrangemang på Solvalla		Riksintressen	
Arenans utveckling till en varierad multisportarena		Miljö kvalitetsnormer	
		Gällande detaljplaner	
		Pågående planarbeten	
		Fornlämningar	

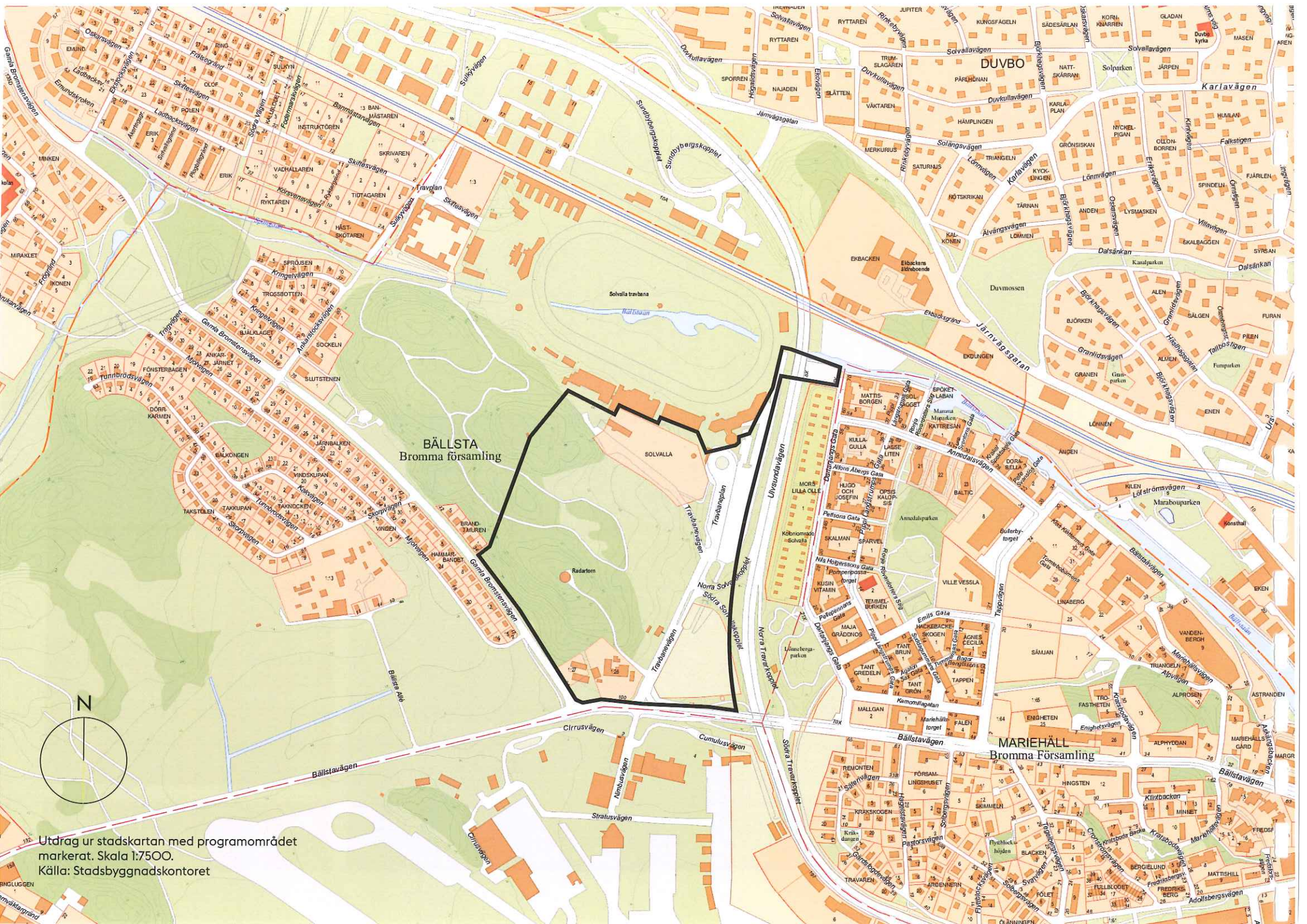
Programförslag – ett liv i rörelse

Stadsbyggnadsidé	26	Funktioner och innehåll	36
Stadsbyggnadsidé – ett liv i rörelse		Bostäder	
Strategier		Skola och förskola	
Plan- och bebyggelsestruktur	30	Verksamheter	
Övergripande struktur		Övrig offentlig service	
Det offentliga rummet		Trafik och parkering	38
Bebyggelse		Gång- och cykeltrafik	
		Kollektivtrafik	
		Biltrafik	
		Hållbar stadsutveckling	41
		Kulturella ekosystemtjänster	
		Stödjande ekosystemtjänster	
		Reglerande ekosystemtjänster	

Genomförande och konsekvenser

Genomförande	44
Markägoförhållanden och areal	
Utbyggnadsetapper	
Konsekvenser	46
Buller	
Risker	
Hästallergen	
Elektromagnetisk strålning	
Dagvatten/översvämningsrisk	

Referenser	4
-------------------	----------



BÄLLSTA
Bromma församling

MARIEHÄLL
Bromma Församling

Utdrag ur stadskartan med programområdet
markerat. Skala 1:7500.
Källa: Stadsbyggnadskontoret

Sammanfattning

Detta program redovisar ett förslag till utveckling av området mellan Solvalla arena och Bällstavägen, kallat Södra Solvallastaden. Området utgörs idag i huvudsak av hårdgjorda ytor för parkering. Delar upptas av trafikplatsen Solvallakopplet, som är tänkt att byggas om i samband med utbyggnad av ny spårväg. I samband med en utveckling av Solvalla arena studeras hur dessa ytor kan utvecklas i linje med översiktsplanens strategi för området, som en del av den centrala stadens utvidgning. Med utgångspunkt i stadsbyggnadsidén Ett liv i rörelse är målsättningen att utveckla en stadsdel som främjar hälsa och social interaktion. En stark resurs i detta avseende är Solvallaskogen, som utvecklas för ökad tillgänglighet och med ett innehåll som uppmuntrar till aktivitet. Skogen kopplas samman med en central park och arenans entrétorg via ett rekreativt stråk som knyts till Annedal och strandpromenaden längs Bällstaån och vidare mot Sundbybergs centrum, Mälaren och centrala Stockholm.

Programområdet utvecklas med 1200-1500 nya bostäder i en kvartersstruktur som bildar ett skydd mot Ulvsundavägens intensiva trafikmiljö samtidigt som den öppnar upp mot Solvallaskogens natur. I anslutning till arenans entré utvecklas ett verksamhetskluster med inriktning på idrott och hälsa med en eller flera multisporthallar och en högstadieskola med idrottsprofil. Arenatorget är beläget för att fänga upp de flöden som genereras av dessa verksamheter och av tvärbanan med intilliggande hållplats, liksom det rekreativa stråket mellan Solvallaskogen och Bällstaån. Det kan ge förutsättningar för etablering av service som kan vara till nytta för hela stadsdelen.

Vid Bällstavägen, i anslutning till en äldre folkskolebyggnad, prövas förutsättningarna för en ny grundskola. Förskolor integreras i kvartersbebyggelsen i den omfattning som krävs för att försörja de planerade bostäderna. I programområdets sydöstra del, intill Bällstavägen och den planerade spårvägen längs Ulvsundavägen, redovisas utrymme för en drivmedelsstation.

Programområdet är påverkat av buller från väg- och flygtrafik och från närliggande verksamheter, främst Bromma flygplats och Solvalla arena. Ulvsundavägen är transportled för farligt gods och transporter av flygbränsle sker även på delar av Bällstavägen. Planerad drivmedelsstation innebär transporter och hantering av ämnen som kräver skyddsavstånd till bostäder, skola och andra verksamheter. Travverksamheten vid Solvalla arena innebär spridning av hästallergen. Elektromagnetisk strålning genereras från Bällsta radartorn. Dessa risk- och påverkansfaktorer har utretts på översiktlig nivå som underlag för programmet. Bedömningen är att den föreslagna bebyggelseutvecklingen är möjlig att genomföra om nödvändiga skyddsåtgärder vidtas. Fördjupade utredningar kommer att tas fram i samband med fortsatt detaljplanearbete. En tidig bedömning gällande dagvatten är att avrinningen från området inte bedöms öka efter att den planerade bebyggelsen kommit på plats. Hur detta kan säkerställas kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet.

Bakgrund och syfte

Bakgrund

Solvalla är en av världens främsta travsportarenor och en av Sveriges äldsta utomhusarenor i drift. Med åren har verksamheten förändrats och utvecklats och baseras idag på tävlingar, event av olika slag samt travskoleverksamhet. De veckovisa tävlingarna genererar inte längre lika mycket publik på plats, varför parkeringsytorna i anslutning till arenan utnyttjas i mycket liten grad över året. Möjligheter finns därför att studera annan markanvändning.

Stadsbyggnadsnämnden antog 2012-09-27 en startpromemoria med syfte att påbörja ett programarbete för Solvallaområdet. Tanken var att programmet skulle omfatta hela Stockholms Travsällskaps område, inklusive arenan och markytor väster om denna, samt pröva om Vasakronans mark norr om arenan och MälARBanan samt stadens mark söder om arenan skulle inkluderas. I förutsättningarna ingick

en diskussion om en möjlig pendeltågsstation på MälARBanan i anslutning till Solvalla.

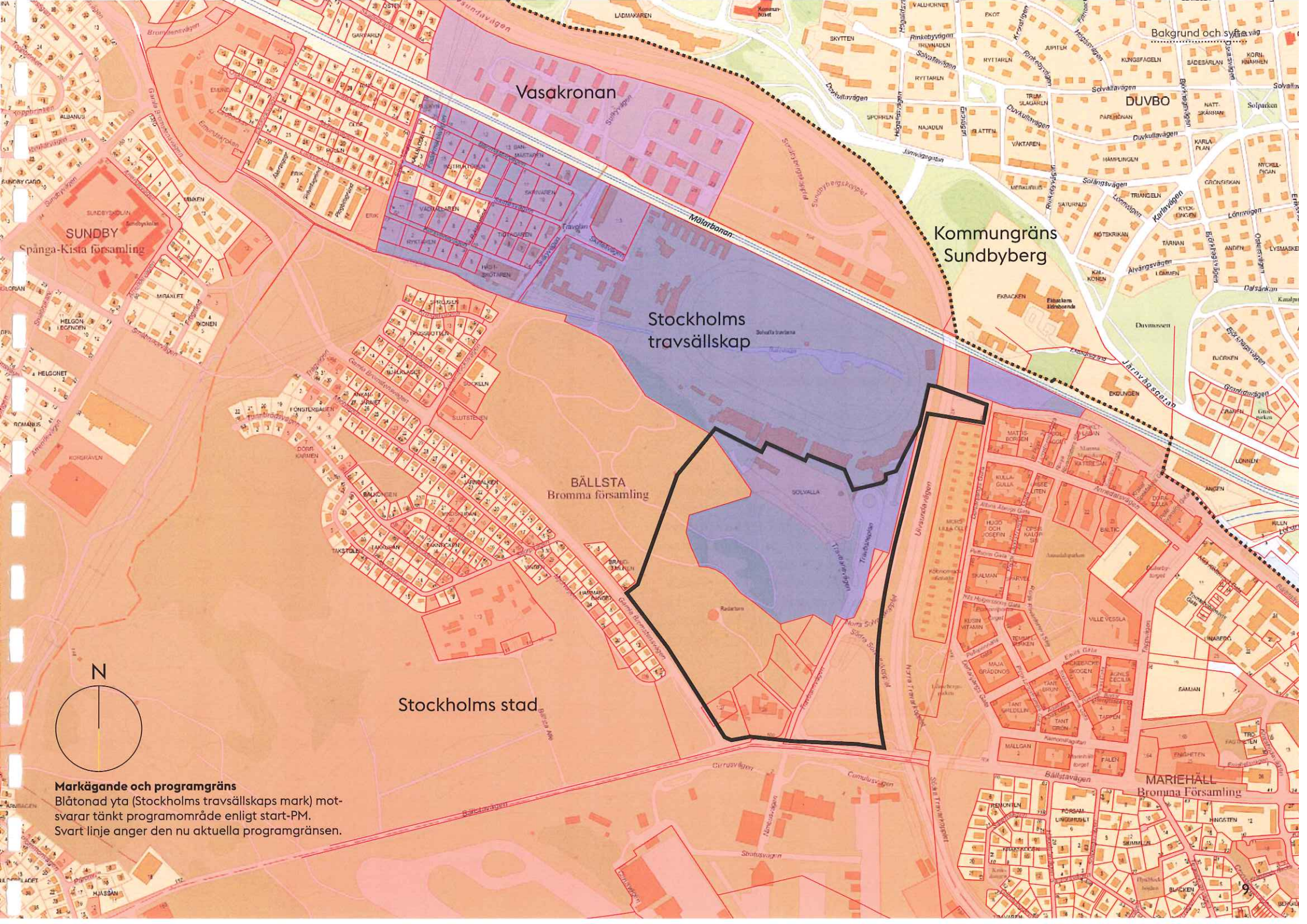
Under arbetets gång gjordes bedömningen att en pendeltågsstation i detta läge inte kan bli aktuell under överskådlig tid, vilket bidrog till att programarbetet begränsades till att omfatta marken mellan Solvalla arena och Bällstavägen.

Syfte

Syftet med programmet är att studera möjligheterna att utveckla ny stadsbebyggelse för bostäder och verksamheter i Solvallaområdet, i kombination med en utvecklad, attraktiv entréfunktion till arenan. Den nya stadsdelen ska utformas som en tätt sammankopplad och varierad stad med Solvallaskogen och arenan som identitetsskapande element. Den ska vara en hållbar social och aktiv stadsdel som är väl avvägd i sin helhet och som uppmuntrar till utomhusvistelse. Solvallaskogens natur

tillgängliggörs och integreras i bebyggelsen så att de gemensamma rummen präglas av gröna värden och rekreationsytor. Kopplingar till och från området ska stärkas och befintliga barriärer överbryggas. De gemensamma rummens utformning ska bidra till stadsliv och orienterbarhet i stadsdelen där människans rörelse kommer i första hand, bilens i andra hand. Det ska vara enkelt och tryggt för människor att vara aktiva, att mötas, gå, cykla och åka kollektivt. Den byggda strukturen ska präglas av variation i form och uttryck. Bostäder integreras med verksamheter längs huvudstråken och i området kring arenans huvudentré utvecklas ett verksamhetskluster för sport, idrott och hälsa. Ytor för offentlig service planeras in i tillräcklig mängd på lämpliga lägen i den nya stadsdelen.

Detta program redovisar utgångspunkter och mål för kommande detaljplanering av området.



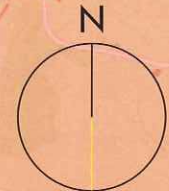
Vasakronan

Kommungräns
Sundbyberg

Stockholms
travsällskap

BÅLLSTA
Bromma församling

Stockholms stad



Markgäns och programgräns
Blåtonad yta (Stockholms travsällskaps mark) mot-
svarar tänkt programområde enligt start-PM.
Svart linje anger den nu aktuella programgränsen.

Stadsbyggnadsprocessen

Detta program redovisar ett förslag till utveckling av området mellan Solvalla arena och Bällstavägen – Södra Solvallastaden. Programmet beskriver hur området kan disponeras för bostäder, offentlig och kommersiell service och hur det offentliga rummet med gator, torg och parker kan struktureras. Här sammanfattas också de planeringsförutsättningar som ligger till grund för stadsutvecklingen och formuleras en stadsbyggnadsidé med strategier och principer för bebyggelsens och de offentliga rummens utveckling och kvaliteter. Programmet ligger till grund för kommande detaljplanering.

Programmet sänds ut för samråd med allmänheten, berörda aktörer och remissinstanser i slutet av 2015. De synpunkter som kommer in under samrådet sammanställs och redovisas för politikerna i stadsbyggnadsnämnden som

godkänner programmet och tar ställning till den fortsatta planeringsinriktningen.

Efter programmets godkännande kan arbetet med förberedelser för kommande detaljplanearbete påbörjas. Detaljplaneringen kommer att ske i etapper beroende på hur förutsättningarna för utbyggnaden ser ut i olika delar av området. I detta skede görs mer detaljerade utredningar och studier över den planerade bebyggelsen, dels vad avser markanvändning och struktur, dels vad gäller utgångspunkterna för utformning och gestaltning av bebyggelsen och den offentliga miljön.

För närvarande bedöms detaljplanearbete för de första etapperna kunna inledas under 2016. Det innebär att en första byggstart kan ske preliminärt under 2018.



Planerings- förutsättningar

Programområdet idag

Programområdet är beläget i stadsdelen Bällsta, väster om Ulvsundavägen mellan Solvalla arena och Bällstavägen. I väster avgränsas området av Solvallaskogen. De delar av området som utreds för ny bebyggelse utgörs i huvudsak av hårdgjorda ytor som idag används för parkering. Delar av området upptas av Solvallakopplets motorvägsramper. Trafikplatsen är tänkt att byggas om i samband med utbyggnad av ny spårväg, vilket kommer att göra mer mark tillgänglig för bebyggelse.

I programrådets västra del finns Bällsta radar, med utrustning som kartlägger alla flygande farkoster i Stockholmsregionens luft- rum. För att radarfunktionen, som är belägen i ett torn på Solvallaskogens högsta punkt, inte ska störas finns restriktioner bland annat för utformning och höjder på tillkommande bebyggelse i dess omgivning.

Öster om programområdet, på andra sidan Ulvsundavägen, håller den nya stadsdelen Annedal på att slutföras. Annedal kommer att inrymma lägenheter för ca 5 000 personer, sko-

la, förskola och parker. Även i de intilliggande områdena Mariehäll och Ulvsunda industriområde pågår en omvandling där fler bostäder planeras och byggs. Några andra större stadsutvecklingsområden i närheten är centrala Bromma (vid Brommaplan) och Stora Ursvik i Sundbybergs kommun.

Programområdet gränsar i söder, på andra sidan Bällstavägen, till Bromma flygplats.

Landskapsbild

Solvalla arena ligger på relativt flack mark några få meter över nollplanet i Bällstaåns dalgång. Söder om anläggningen finns ett höjdparti, ungefär motsvarande Solvallaskogen, med branta sluttningar såväl mot norr som mot söder. Mot öster har höjden en svagare lutning. Norr om Mälarsebanan och Ulvsundavägen ligger Rissne på en höjd som når samma nivåer som den vid Solvalla. Höjden i söder och Ulvsundavägens bro över Mälarsebanan utgör de tydligaste visuella barriärerna i området.

Naturvärden, rekreation

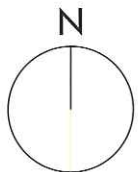
Solvallaskogen ingår i det nätverk av ekologiskt särskilt betydelsefulla områden (ESBO) som redovisas i Stockholms stads miljöprogram. Skogen är en del av ett större område som är klassat som livsmiljö för skyddsvärda arter.

Skogen omfattar 16 ha och är ett relativt orört barrskogsområde som utgör en potentiell livsmiljö för barrskogsfåglar. Naturmarkspartiet består av blandskog med inslag av ek och hällmarkstallskog. I Solvallaskogen finns en träningsbana för travhästar. Den kommer att avvecklas och i och med det blir skogen tillgänglig på ett helt annat sätt för allmänheten.

Solvallaskogen är i Stockholms sociotopkarta klassad som naturpark med rekreativvärdena grön oas, naturlek, promenad och rofylldhet.

I ett större perspektiv kan Solvallaskogen ses som en del i ett grönt samband som sträcker







Analys av platsen idag
Källa: Tengbom



Skala 1:6000

0 50 100 200 300 m



-  BUSSHÅLLPLATS
-  VÄNDPLAN
-  GÅNGSTRÅK
-  CYKELSTRÅK
-  TERRÄNGSLINGA, TRAVTRÄNING
-  ULVSUNDAVÄGEN
-  MÅLARBANAN
-  MOTORTRAFIK
-  PLANKORSNING SULKYVÄGEN
-  BEHOV AV FÖRSTÄRKT KOPPLING

0 - 5 m

5 - 10 m

10 - 15 m

15 - 20 m

20 - 25 m

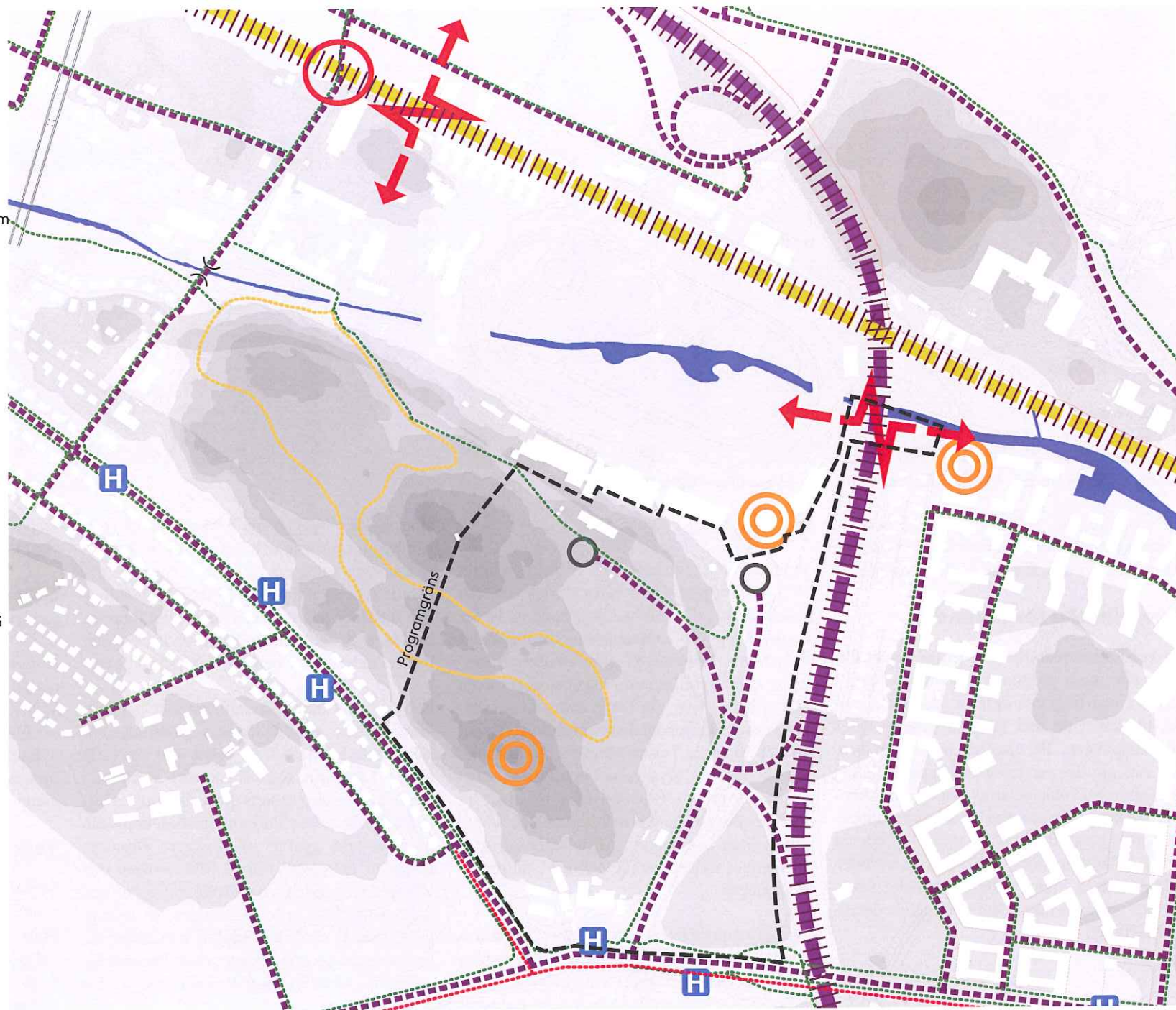
25 - 30 m

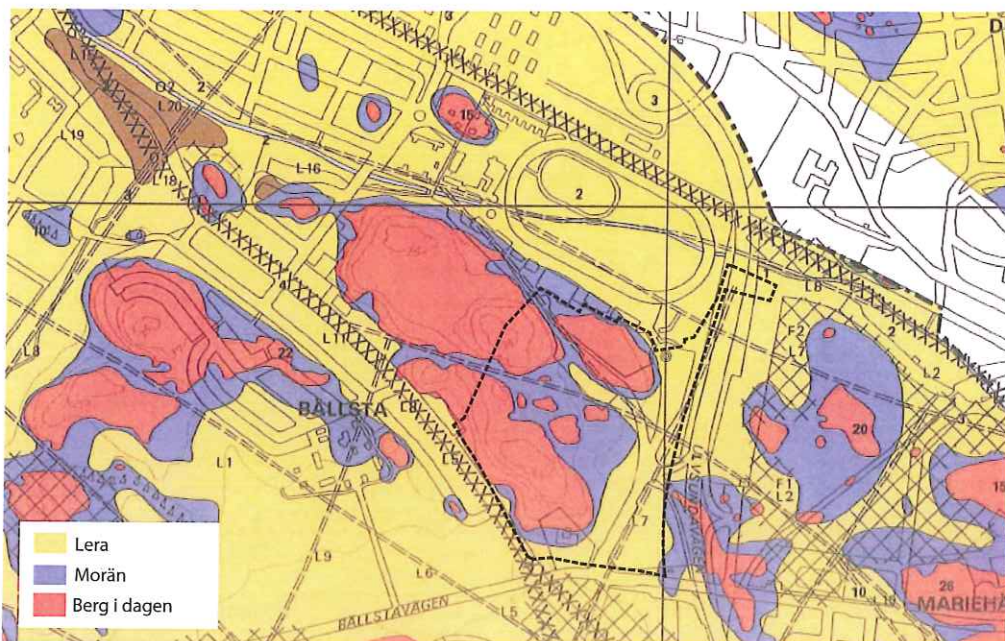
30 - 35 m

35 - 40 m

 BARRIÄR

 LANDMÄRKE





Utdrag ur jordartskartan. Programområdet markerat med svart linje. Källa: Tengbom

sig västerut över Sundby friområde och det så kallade Nälstråket, men även i viss mån norrut mot Rissne, Rinkeby och Järvafältet.

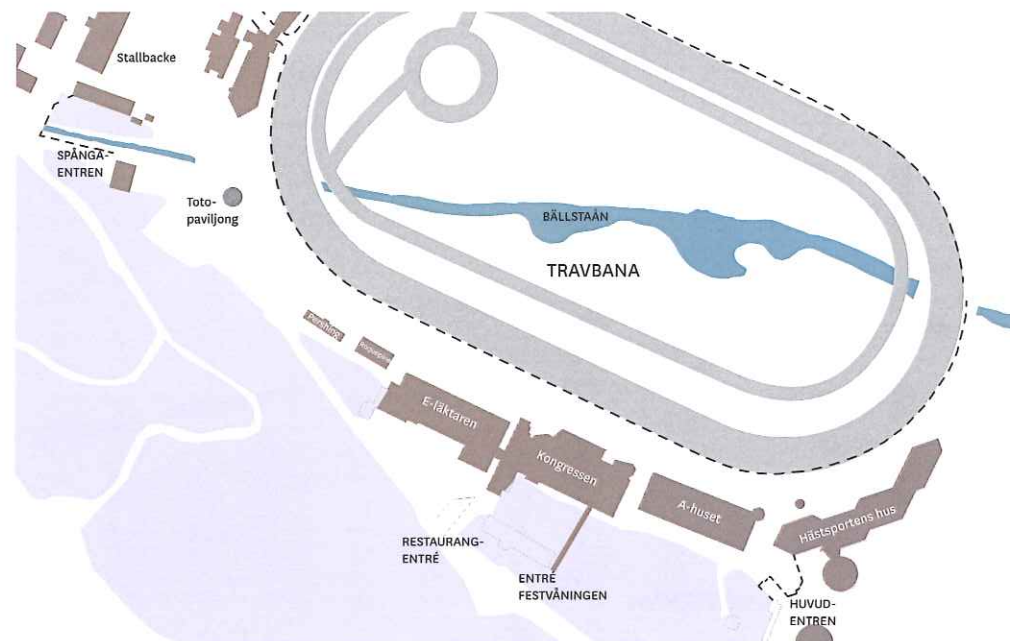
Geotekniska förhållanden

Jordartskartan redovisar varierande markförhållanden inom programområdet, med berg i dagen i den höglänta delen i väster via morän till lera i de mer låglänta delarna längs Ulvsundavägen. På uppdrag av Forsen Projekt AB gjordes en geoteknisk undersökning i oktober 2012 där delar av dagens programområde ingår. Utredningen visar på komplicerade markläggningsförhållanden i lerjordarna längs Bällstaån norr om programområdet. Förhållandena inom programområdet kommer att utredas vidare i det kommande detaljplanarbetet.

Bebyggelse

Inom arenans område finns idag ett relativt stort antal byggnader av olika storlek och från skilda epoker. De publika byggnaderna ligger i anslutning till huvudentrén och innefattar E-läktaren, Kongressen och A-huset. Anslutande mot Solvallas entré i sydost ligger även Hästsportens Hus, där bland andra Aktiebolaget Trav & Galopp med sitt dotterbolag Kanal 75 och Svenska Travsportens Centralförbund har sin hemvist. Byggnaden uppfördes i etapper under åren 1984-2006 efter ritningar av Lennart Bergström Arkitektkontor och SAM-ARK, Sten Samuelsson Arkitektkontor. Arenan omges av asfalterade och grusade parkeringsplatser.

I programrådets södra del, mot Bällstavägen, finns en äldre skolbyggnad som idag hyrs ut av Stockholms stads fastighetskontor för församlingsverksamhet och hotell. I anslut-



Solvalla arena, anläggning och byggnader. Källa: Tengbom

ning till skolbyggnaden finns ett antal enklare byggnader som också används för hotellverksamhet samt ett gatukök. Längs Gamla Bromstensvägen finns paviljonger med tillfälliga bostäder och vid Travbanevägen finns en enklare byggnad som inrymmer en trafikskola. Bällsta radartorn är beläget i Solvallaskogen.

Bebyggelsen inom Solvallaområdet har inte klassificerats av Stockholms stadsmuseum. Bällsta småstugeområde söder om Solvalla tillhör kategorin Kulturhistoriskt värdefulla områden i stadsmuseets klassificering. Området består av ca 200 enplanshus uppförda på 1940-talet genom självbyggeri. Bromma Flygplats bebyggelse invid Bällstavägen och Ulvsundavägen har av stadsmuseet grön- och gulklassats. Med grönklassning menas bebyggelse som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Gulklassning innebär bebyggelse

av positiv betydelse för stadsbilden och/eller visst kulturhistoriskt värde.

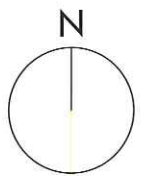
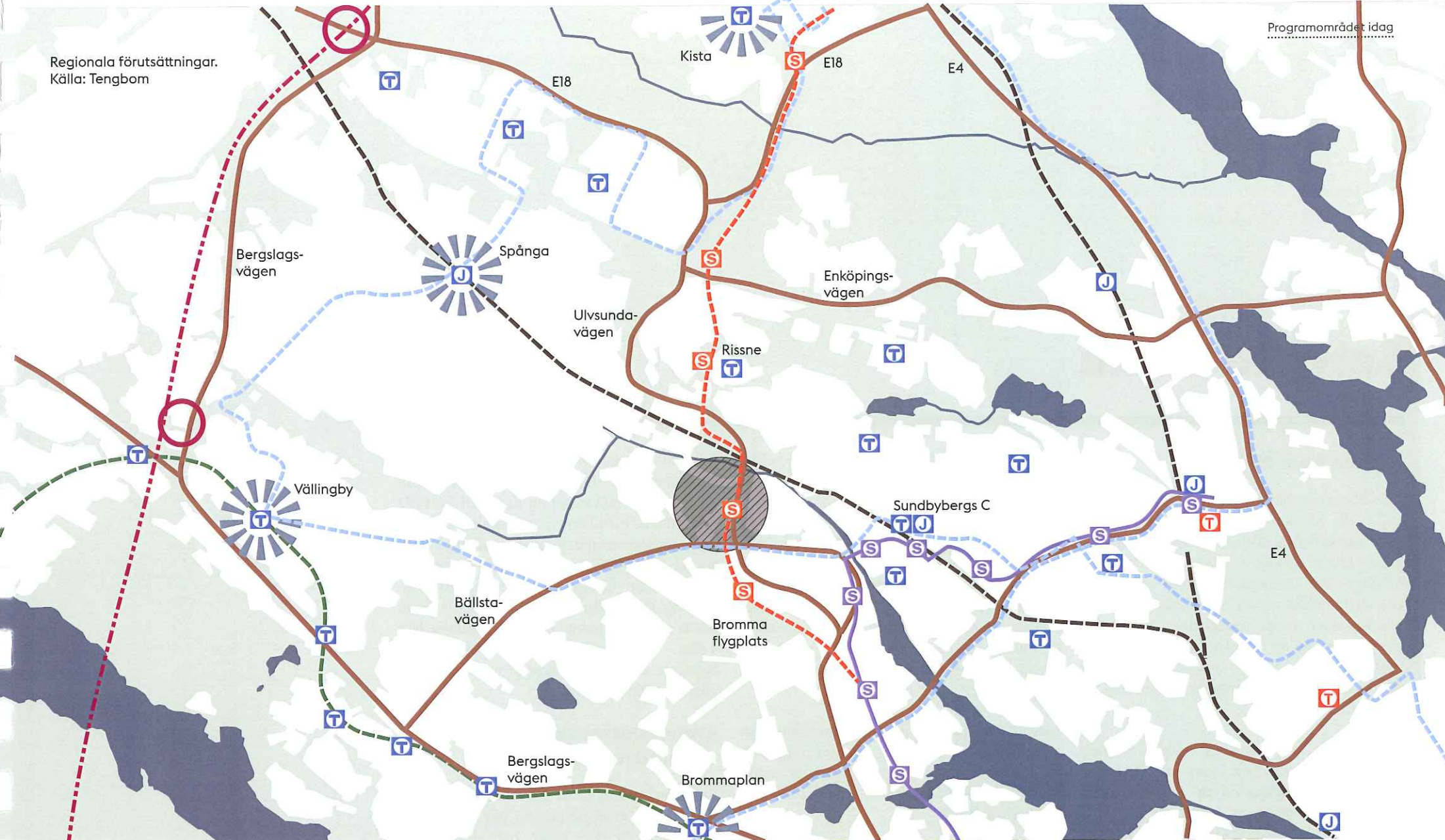
Offentlig och kommersiell service

Kommersiell service finns närmast i handelsplatsen Bromma Blocks intill flygplatsen. Viss närservice finns i Rissne och i Annedal där bland annat en livsmedelsbutik har öppnat nyligen. Till Sundbybergs stadskärna, med ett brett utbud av service, är det knappt två kilometer.

Verksamheter

Solvalla arena sysselsätter i dag cirka 50 personer på daglig basis. I anslutning till arenan finns Hästsportens hus med 450 kontorsarbetsplatser. Vid Bällstavägen/Travbanevägen finns en enklare hotellverksamhet, ett gatukök och en trafikskola.

Regionala förutsättningar.
Källa: Tengbom



- | | | | | | |
|--|---------------------------------|--|--|--|-------------------------------|
| | SPÄRVÄG - BEFINTLIG STRÄCKNING | | SPÄRVÄGSHÄLLPLATS | | FÖRFART STOCKHOLM |
| | SPÄRVÄG - FÖRESLAGEN STRÄCKNING | | TUNNELBANESTATION | | TRAFIKPLATS FÖRFART STOCKHOLM |
| | TUNNELBANA | | PENDELTÅGSSTATION | | TYNGDPUNKT ENLIGT ÖP |
| | PENDELTÅG | | FÖRESLAGNA HÄLLPLATSER
SPÄRVÄG/T-BANA/PENDELTÅG | | PROGRAMOMRÅDE |
| | EV. STOMBUSS | | STÖRRE VÄGAR | | |

Solvalla arena

Arenan fram till idag

Solvalla arena har funnits på platsen sedan 1927, då Stockholms Travsällskap förvärvade marken och började arrangera travtävlingar. Under många decennier bedrevs både tränings- och tävlingsverksamhet på arenan och stallområdet var en plantskola för många världsprofiler inom travsporten. Mark och byggnader ägs av Stockholms Travsällskap (STS) och AB Solvalla Travbana. Den sammanlagda markarealen uppgår till omkring 34 hektar (340 000 kvm).

Stallområdet har utvecklats under åren och med dagens disposition rymmer ca 400 boxar och det finns tillgång till en skogsslinga för träning. På området finns flera fristående verksamheter, butiker och verkstad, restaurang, caféer, ett elevboende och en veterinärklinik. På stallområdet huserar även Solvalla Travskola som vänder sig till barn och ungdomar med allt från fritidsverksamhet till gymnasieskola men även håller specialiserade vuxen- och licensutbildningar.

Själva arenan består av bankroppen med olika funktionärsbyggnader. På västra kortsidan finns en flygelbyggnad som rymmer omklädningsrum, tävlingscentrum och kontor. Längs södra långsidan rymmer de publika ytorna och tre stora läktarbyggnader från olika decennier. Det finns fyra restauranger som sammanlagt har ca 3 100 bordsplatser med utsikt över arenan. På östra kortsidan rymmer ett fristående kontorshus med ca 450 arbetsplatser och längst österut finns arenans anläggnings- och miljöområde.

I anslutning till arena och stallbacke finns parkeringsområden med ca 2 500 parkeringsplatser. Parkeringarna är över året kraftigt underutnyttjade vilket skapar möjligheter för annan markanvändning.

Arrangemang på Solvalla

Idag är Solvalla en bredare event- och multisportarena för utomhussporter. Travsporten har ungefär 100 tävlingsdagar per år där publiken växlar från cirka 800 – 5 000 personer

och vid enstaka tillfällen (främst det årliga Elitloppet) upp till 30 000 personer. Förutom travsport har motorsporten hittat till Solvalla tillsammans med hundsport, löpning och skidor. Skidsporten har förutom tävlingar också skapat möjlighet för allmänheten att träna på pistade spår. Övriga event och sportarrangemang tar arenan i anspråk cirka 50 dagar per år med deltagarantal och/eller publik från 4 000 – 15 000 personer. Huvuddelen av alla besökare kommer till arenan med kollektiv- eller beställningstrafik.

Arenans utveckling till en varierad multisportarena

Solvallas strategi är att utvecklas till en multisport- och eventarena som blir en relevant mötesplats för flera sport- och idrottsintresserade stockholmare. Idag kan man erbjuda banor för utomhussporter i kombination med utvecklade arenafaciliteter. Framöver önskar man göra plats för fler sporter och skapa fler arrangemang i storleksordningen upp till ca 15 000 i publik eller deltagare.

Flygbild över arenan med omgivning
i samband med ett större arrangemang.
Foto: Lennart Johansson, stadsbyggnadskontoret



Vy över Hästsportens hus, E-läktaren, Kongressen och A-huset mm.
Källa: STS, foto: Kent Hirsch



Stadens styrdokument

Vision 2040

Stockholm växer snabbt. Stadens befolkningstillväxt har visat sig vara större och ökningstakten snabbare än vad tidigare prognoser visat. 2040 beräknas vi vara närmare 1,3 miljoner stockholmare. Det ställer stora krav på Stockholm att utvecklas i takt med tiden. Kommunfullmäktige har i oktober 2015 antagit en ny vision – Ett Stockholm för alla. Visionen är Stockholms stads nya målbild för en socialt, ekonomiskt, ekologiskt och demokratiskt hållbar utveckling under de närmaste decennierna. Visionen lyfter fram fyra teman, med beskrivningar av de kvaliteter som ska utmärka Stockholm år 2040:

- ◆ Ett Stockholm som håller samman
- ◆ Ett klimatsmart Stockholm
- ◆ Ett ekonomiskt hållbart Stockholm
- ◆ Ett demokratiskt hållbart Stockholm

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm

I Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm (antagen av kommunfullmäktige 15 mars 2010) ingår området kring Solvalla i det som redovisas som centrala stadens utvidgning och är tänkt att utvecklas med tät stadsbebyggelse.

”Det övergripande målet ska vara att skapa en tätare, sammanhållen, mer mångsidig och levande stadsmiljö där det finns förutsättningar till ett bredare utbud av bostäder, verksamheter, service, kultur, upplevelser etcetera. Det innebär en omvandling inom flera av närförorterna i syfte att uppnå detta mål. Samtidigt ska värdet av den kulturhistoriska och karaktärs- skapande bebyggelsen från olika epoker beaktas, liksom betydelsen av attraktiva parker och naturområden. Förbättrad rörlighet för gång- och cykeltrafik och minskade barriäreffekter ska även vara prioriterat.” (ÖP 2010)

Den gröna promenadstaden

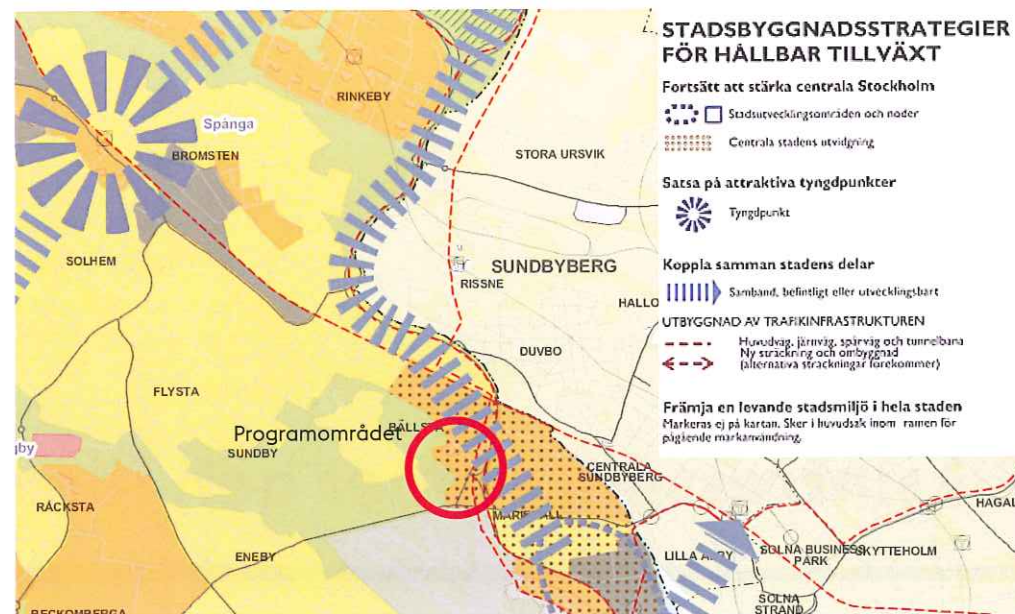
Som ett tillägg till översiktsplanen godkände stadsbyggnadsnämnden i december 2013 Den gröna promenadstaden – En strategi för utveckling av Stockholms parker och natur (dokumentet har lyfts vidare till kommunfullmäktige för antagande). Här beskrivs mål och strategier för att värna om och utveckla Stockholmslandskapets karaktärsdrag och stadens gröna kulturvärden, skapa fler gröna målpunkter och mötesplatser och vidareutveckla en hållbar grönstruktur som kan bidra till klimatanpassning och andra ekosystemtjänster.

Med utgångspunkt från Den gröna promenadstaden mål och strategier kommer ett parkprogram utarbetas, som en utvecklad handledning med fördjupningar inom olika områden.

Arkitektur Stockholm

Ett annat tillägg till översiktsplanen är Arkitektur Stockholm, Stockholms första arkitekturstrategi (godkänd av stadsbyggnads-

Karta som visar planerna för den centrala stadens utvidgning enligt ÖP 2010 Promenadstaden.
Källa: Stadsbyggnadskontoret



nämnden i november 2014 och översänd till kommunfullmäktige för antagande). Den beskriver hur vi kan höja nivån på den arkitektur som ska utveckla Stockholm framöver. Utmaningen för staden, bransch och brukare ligger i att höja den arkitektoniska kvaliteten på allt som byggs i Stockholms kommun oavsett plats, funktion och skala, i stadens alla gemensamma rum.

Framkomlighetsstrategi

Framkomlighetsstrategin, antagen i trafik- och renhållningsnämnden i augusti 2012, redovisar styrande principer för hur stadens transporter ska kunna fungera och hålla en hög kvalitet samtidigt som staden växer och flödena av såväl människor som gods kommer att öka. Det handlar dels om att minska resebehovet genom en god planering av staden,

dels om att styra över så mycket som möjligt av transportbehovet till ytsnåla färdssätt, dvs kollektivtrafik, gång och cykel.

Stockholms miljöprogram

I Stockholms stads miljöprogram för perioden 2012-2015 (ett nytt miljöprogram är under framtagande) redovisas sex prioriterade områden i stadens miljöarbete: trafik, kemiska ämnen, energi, mark och vatten, avfall samt inomhusmiljö.

Dagvattenstrategi

I mars 2015 antog kommunfullmäktige dokumentet Dagvattenstrategi – Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering. Utmaningar i form av en snabbt växande stad med förväntningar på höga rekreativvärden och vatten av god kvalitet, i kombination med pågående

klimatförändringar, ställer höga krav på hur stadens dagvatten hanteras. Dagvattenstrategin är ett verktyg för att på ett medvetet sätt arbeta med dagvattenfrågorna i alla skeden av planering, genomförande och drift utifrån ett helhetsperspektiv.

Strategin gäller vid all om- och nybyggnation, liksom för åtgärder i den befintliga miljön. Den säger att dagvattenhanteringen ska bidra till en förbättring av stadens yt- och grundvattenkvalitet så att god vattenstatus eller motsvarande vattenkvalitet kan uppnås i stadens samtliga vattenområden. Genom fördröjningsåtgärder på kvartersmark och allmän mark ska avrinningen minimeras och anpassas efter förändrade klimatförhållanden med intensivare nederbörd. Dagvattenlösningar kan med fördel ses som en resurs och utformas som värdeskapande inslag i stadsmiljön.

Riksintressen, planer och förordnanden

Riksintressen

Bromma Stockholm Airport

Södra Solvallastaden gränsar i söder till Bromma Stockholm Airport, eller Bromma flygplats, som av Trafikverket 2010 har förklarats vara av riksintresse som kommunikationsanläggning i enlighet med miljöbalken. Flygplatsen ingår, tillsammans med ytterligare nio flygplatser i landet, i det nationella basutbudet av flygplatser som regeringen beslutat om 2009.

Trafikverket Region Stockholm har i samverkan med Swedavia och på begäran av Länsstyrelsen i Stockholms län tagit fram en riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport i april 2015. Den redovisar flygplatsens markanspråk och influensområden i fråga om flyghinder, buller och risker och ska bland annat utgöra underlag för kommunernas fysiska planering och tillståndsprövning.

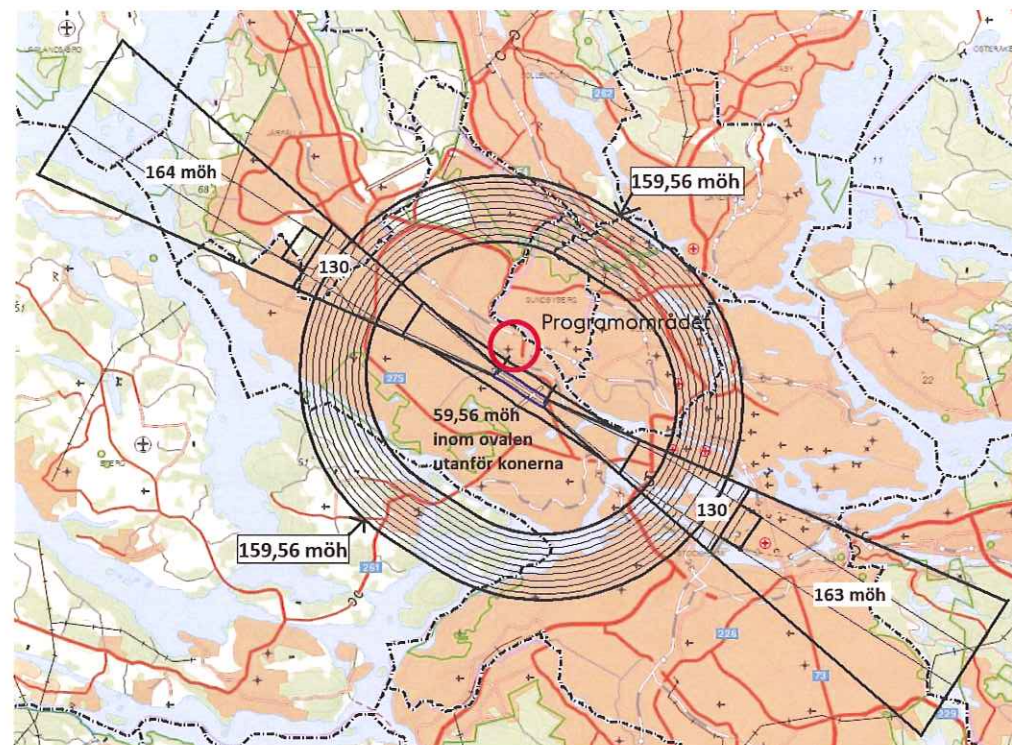
Swedavia, som driver Bromma flygplats, arrenderar mark för flygplatsens behov av Stockholms stad. Upplåtelseavtalet gäller fram till 2038. Efter valet 2014 begärde den nya politiska majoriteten i Stockholms stad att en tidigare avveckling av flygplatsen skulle prövas till förmån för bostadsbebyggelse på platsen. Regeringen har tillsatt en särskild utredare för att pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen.

Flyghinder

Södra Solvallastaden är beläget inom flygplatsens influensområde med avseende på flyghinder. Inom detta område ska alla byggnadsverk hålla sig under den reglerade höjden 59,56 möh (RH2000), för att inte medföra begränsningar eller fara för flygtrafiken.

Buller

Flygplatsen påverkar sin omgivning med såväl flygbuller, från flygplan i luften, som markbuller, från bullerkällor på marken.



Karta som visar område som berörs av höjdbegränsningar för byggnadsverk. Källa: Trafikverket

Regeringen har i april 2015 beslutat om en förordning för trafikbuller vid bostadsbyggnad, som träder i kraft 1 juni 2015. I förordningen anges att flygbuller inte bör överskrida 55 dBA FBN (en medelljudnivå för flygtrafik) vid en bostadsbyggnads fasad. Det finns också riktvärden för maximal ljudnivå men Bromma flygplats är undantagen från dessa bestämmelser för flygtrafik dagtid (under nattetid sker ingen flygtrafik vid flygplatsen).

Det område som påverkas av flygbuller i enlighet med dessa riktvärden, redovisat i riksstämmapreciseringen, tangerar Södra Solvalla-staden men bedöms inte påverka programmets innehåll.

Markbullret är att betrakta som externt industribuller i fråga om påverkan på bostadsbebyggelse. Boverket har i april 2015 kommit ut med en vägledning angående industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder. I vägledningen anges tre zoner med olika förutsättningar för bostadsbebyggelse. De riktvärden som blir dimensionerande för Solvallastaden är de som gäller kvällar kl 18-22 (L_{eq} kväll). Inom zon A (L_{eq} kväll ≤ 45 dBA) kan bostäder i princip accepteras utan särskild bulleranpassning. Inom zon B (L_{eq} kväll ≤ 55 dBA) bör bostäder ha

tillgång till ljuddämpad sida och bulleranpassas. Vid ljudnivåer över 55 dBA (zon C) anses området inte lämpligt för bostadsbebyggelse och bostäder bör därför inte accepteras.

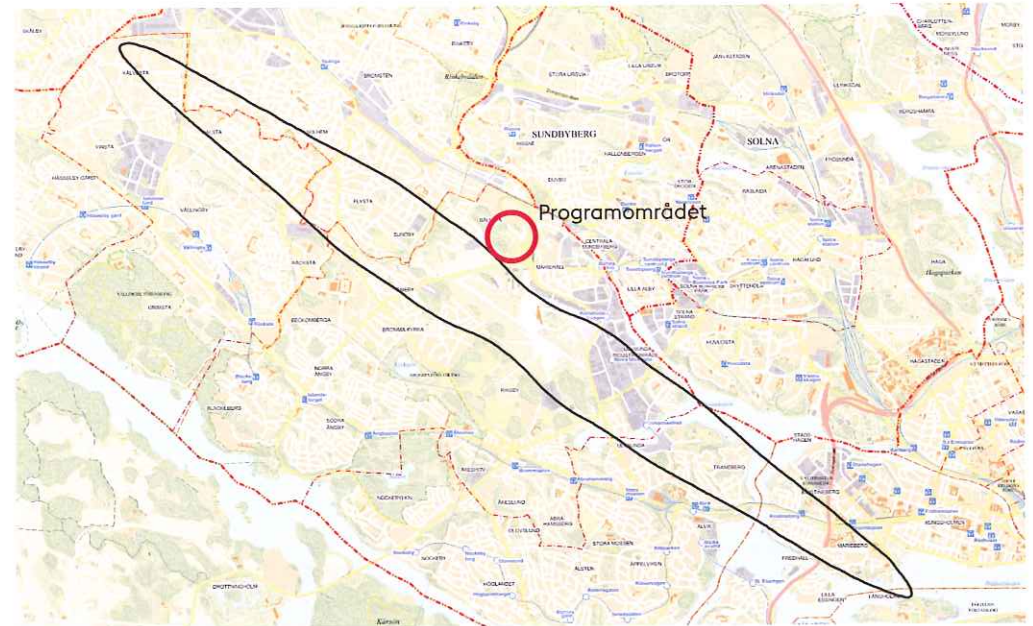
Programområdet påverkas av markbuller från flygplatsen med nivåer mellan 45-55 dBA kvällstid. Det innebär att hela området ska kunna användas för bostadsbebyggelse under förutsättning att berörda delar av bebyggelsen får tillgång till ljuddämpad sida och i övrigt bulleranpassas på lämpligt sätt.

Riskpåverkan

Riksstämmapreciseringen för flygplatsen redovisar områden med förhöjd risknivå kopplat till den ökade sannolikheten för en olycka i samband med flygplanens start och landning. Dessa områden är koncentrerade till landningsbanans båda ändar och berör inte Södra Solvallastaden.

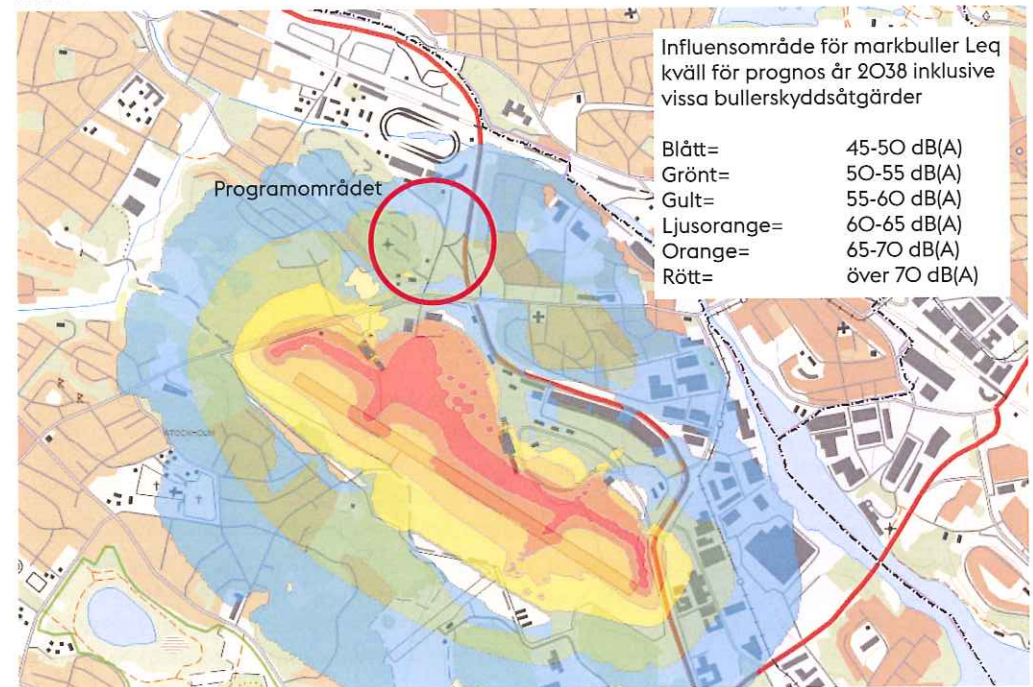
Ulvsvandavägen

Väg 279, Ulvsvandavägen, utgör riksstämmapreciseringen utifrån sin funktion som förbindelselänk till Bromma flygplats som i sin tur är en kommunikationsanläggning av riksstämmapreciseringen.



Ovan: Karta som visar influensområde för flygbuller (FBN 55 dB(A) enligt trafikprognos för år 2038).
Källa: Trafikverket

Nedan: Karta som visar influensområde för markbuller. Källa: Trafikverket



Enligt Stockholms översiktsplan kan det finnas anledning att utveckla Ulvsundavägen för nya funktioner och anpassa den till omkringliggande miljöer, då förändringar av markanvändningen planeras i bland annat Ulvsunda och Mariehäll.

Mäljarbanan

Mäljarbanan, längs sträckan Sundbyberg – Barkarby, utgör järnväg av riksintresse. Planarbete pågår för att bygga ut järnvägen till fyra spår. Mäljarbanan passerar på norra sidan av Solvalla arena. Med anledning av Mäljarbanans utbyggnad ska Sulkyvägens plankorsning med järnvägen, nordväst om arenan, byggas om till en planskild korsning. Hur den ska utformas utreds för närvarande. Sulkyvägen är viktig som angöringsväg för fordonstrafik till Solvalla arena, för verksamma och i framtiden även för besökare, samt för besökare som kommer till fots från tunnelbanestationen i Rissne. En korsningspunkt med Mäljarbanan i detta läge är av stor vikt för den framtida driften av arenan efter planerad utbyggnad av Solvallastaden. Den kommer även att ha betydelse för möjligheterna att i en framtid på ett attraktivt sätt utveckla hela området till stad enligt målen i översiktsplanen.

Miljökvalitetsnormer

Luft

Regeringen har utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, luftkvalitetsförordningen (2010:477). Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. Generellt är det normerna för kvävedioxid och partiklar, PM10, som är svårast att klara i Stockholmsregionen. I anslutning till programområdet är luftföroreningarna störst längs Ulvsundavägen där trafiken är mest omfattande. Miljökvalitetsnormerna klaras dock i nuläget och bedöms inte överskridas vid en utbyggnad av programområdet.

Vatten

Sedan december 2009 finns det miljökvalitetsnormer för ytvatten, grundvatten och skyddade områden. Miljökvalitetsnormer för vatten uttrycks i ekologisk status (god eller hög) eller, för konstgjorda och kraftigt modifierade ytvattenförekomster, ekologisk status (god eller maximal) samt kemisk status (god). Enligt vattenmyndigheterna (i detta fall Länsstyrelsen i Västmanlands län i egenskap av vatten-

myndighet i Norra Östersjöns vattendistrikt) är det grundläggande målet för vattenförekomsterna i distriktet att uppnå åtminstone god status. Samtidigt får inte statusen försämrats i någon vattenförekomst.

Bällstaån och Ulvsundasjön är recipienter för dagvattnet från området. Enligt vattenmyndighetens statusbedömning 2009 är den ekologiska statusen för Bällstaån dålig och för Mälaren-Stockholm (där Ulvsundasjön ingår) god. Den kemiska statusen för Bällstaån är god medan Mälaren-Stockholm ej uppnår god status. Vattenförekomsten Mälaren-Stockholm föreslås delas upp i flera mindre vattenförekomster, däribland Mälaren-Ulvsundasjön. En preliminär statusbedömning för Mälaren-Ulvsundasjön är måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status.

Buller

Miljökvalitetsnormen för buller infördes år 2004 genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Den omfattar bland annat allt omgivningsbuller från vägar, järnvägar och flygplatser med mera i kommuner över 100 000 invånare. Bullret ska kartläggas vart femte år och åtgärdsprogram tas fram för att minska bullerstörningar.

Gällande detaljplaner

En stor del av programområdet omfattas av en äldre avstyckningsplan för i huvudsak småhusomter. Några få tomter är avstyckade och bebyggda med bland annat ett äldre skolhus. I övrigt är planen inte genomförd i de delar som omfattas av programmet. I anslutning till Solvalla arena finns en detaljplan för hotell som inte är genomförd. På nästa sida finns en översikt över gällande planer för programområdet och den närmaste omgivningen.

Pågående planarbeten

Detaljplanearbete pågår för att möjliggöra byggandet av en ny spårväg längs programområdets östra gräns. Väster om programområdet, vid Gamla Bromstensvägen, har en detaljplan för etablering av en bygghandel antagits men ännu ej vunnit laga kraft. Vid Bällsta gård ytterligare västerut pågår arbete med en detaljplan för en större idrottsanläggning.

Fornlämningar

I västra delen av Solvallaskogen, strax utanför programområdet, finns en så kallad övrig kulturhistorisk lämning (RAÄ Bromma 74:1), en sentida runristning. Fornlämningen berörs inte av Solvallastadens utbyggnad.

BROM-155

Del av stadsdelen Bällsta, 1929 – avstyckningsplan för småhustomter, till stor del ej genomförd

2341

Del av stadsdelen Bällsta (småstuguområde), 1940 – småhus

4071

Del av stadsdelen Mariehäll, 1953 – idrott och trafik

5681A

Kv Baltic mm, 1968 – trafikområde motorväg och järnväg, parkering

7268

Ulvsundaledens norra del mm (trafikplats Solvalla), 1970 – motortrafik, parkering, parkmark

1997-O1117

Del av Bällsta 1:32 (vid Solvalla travbana), 1998 – hotell

P2006-20310

Lönnebergaparken mm i Annedal, 2007 – koloniområde, park

P2006-O8225

Del av Mariehäll 1:10 mm i Annedal, 2008 – bostäder och centrumändamål, park- och vattenområde

P2006-O8228

Mattisborgen mm i Annedal, 2008 – bostäder och centrumändamål, skola, idrott, park

P2007-O3384

Baltic mm i Annedal, 2009 – bostäder och centrumändamål, skola

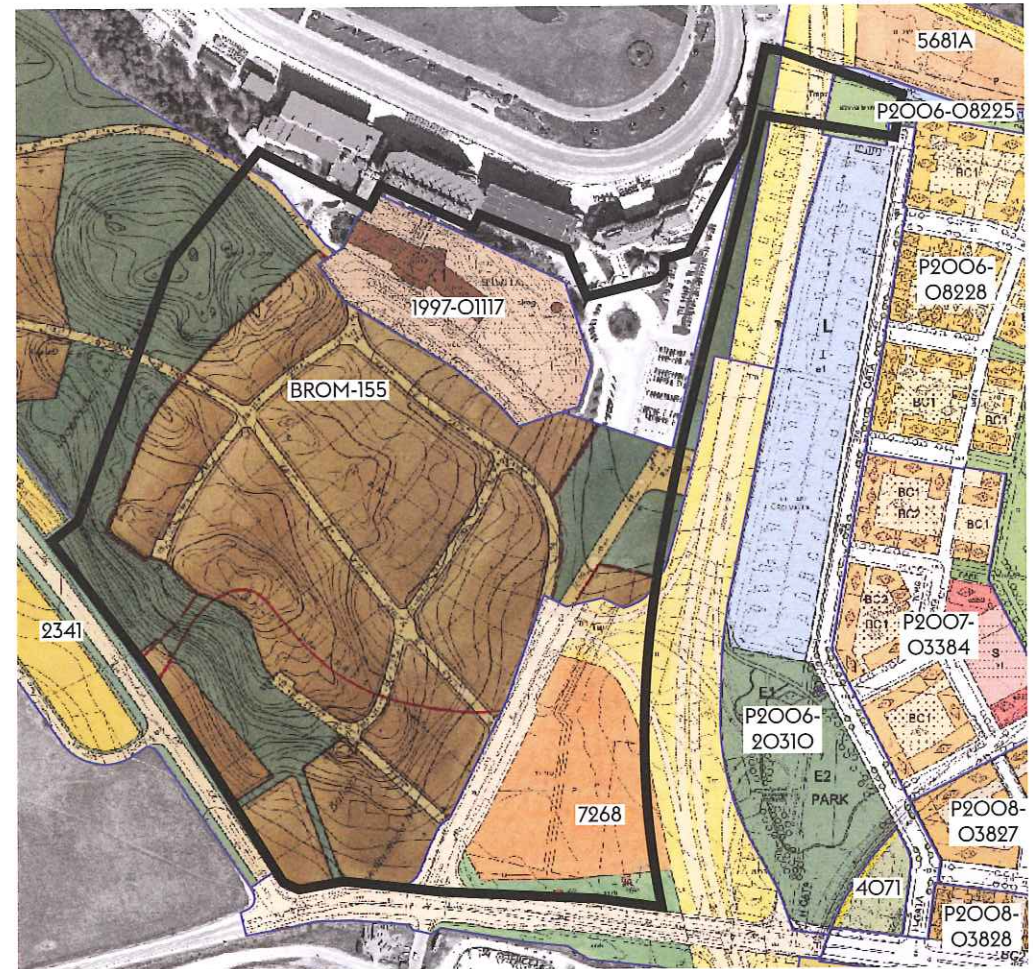
P2008-O3827

Tappen mm i Annedal, 2010 – bostäder och centrumändamål

P2008-O3828

Fålen mm i Annedal, 2010 – bostäder och centrumändamål, torg

Översikt över planlagda områden inom och i anslutning till programområdet.
Källa: Stadsbyggnadskontoret



Fotomontage över programförslaget sett från öster,
med Annedal och Solvalla koloniområde i förgrunden.
Källa (fotomontage): Tengbom
Foto: Lennart Johansson, stadsbyggnadskontoret



Programförslag – ett liv i rörelse

Stadsbyggnadsidé

Stadsbyggnadsidé – ett liv i rörelse

Solvalla är en arena med ett starkt varumärke som associeras med trav, evenemang, folkfest, sport och hälsa. Den planerade stadsdelen ska knyta an till och förstärka befintliga kvaliteter och den etablerade identiteten. Därför är ett liv i rörelse ledord i stadsbyggnadsidé för utveckling av Södra Solvallastaden.

För att möjliggöra ett liv i rörelse krävs att stadsstrukturen är noga genomtänkt. Fokus för Solvallastadens utveckling och struktur är folkhälsa, lek, möten mellan människor och aktivitet. Ambitionen är att det gröna alltid ska vara nära. Solvallaskogen spelar i detta sammanhang en stor roll i egenskap av en stadsnära skog med många potentiella rekreativvärden.

För att människor ska vilja röra sig och mötas i det offentliga rummet krävs även en orienterbar stadsstruktur i mänsklig skala som upplevs vara trygg.

En annan viktig faktor är infrastrukturens uppbyggnad. Med en nära och sammanhållen stadsstruktur kan cykeln och promenaden utgöra attraktiva alternativ till bilen för förflyttningar till målpunkter inom och utanför stadsdelen. Södra Solvallastaden innehåller lokala målpunkter, bland annat Solvallaskogen och spårväghållplatsen, men också en internationell målpunkt i form av arenan. Därför är det viktigt att omgivande stadsdelar kopplas samman med Södra Solvallastaden och att området tillgängliggörs.

Strategier

Syftet med följande strategier med tillhörande stadsbyggnadsprinciper är att åskådliggöra hur Stockholms arkitektur- och stadsbyggnadsambitioner kan utvecklas och tillämpas i Solvallastaden, samtidigt som stadsbyggnadsidé för området förtydligas och konkretiseras. Här beskrivs hur stadens övergripande vision och översiktsplan genom god stadsbyggnad och arkitektur kan förverkligas inom ramen för projektet.

1. En sammankopplad, tät och varierad stadsdel

Solvallastaden behöver en tydlig struktur som sammankopplar målpunkter inom och utanför stadsdelen så att den blir tillgänglig för fler och en del av den centrala staden. Kopplingar till omgivande stadsdelar är en särskild utmaning då Mälarbanan, Ulvsundavägen och Bällstavägen är starka barriärer. En tät bebyggelsestruktur hushållar med markresurserna, ger underlag för service och gör att fler kan utnyttja det framtida goda kollektivtrafikläget. En varierad bebyggelse i form och innehåll bidrar till en mer levande och attraktiv stadsdel. Med arenan och dess evenemang och arbetsplatser kan stadsdelen i övrigt utvecklas med ett fokus på bostäder med kompletterande service.

Principer

Kopplingar till och från området ska stärkas och befintliga barriärer överbryggas. Det är särskilt viktigt att kopplingar under/över

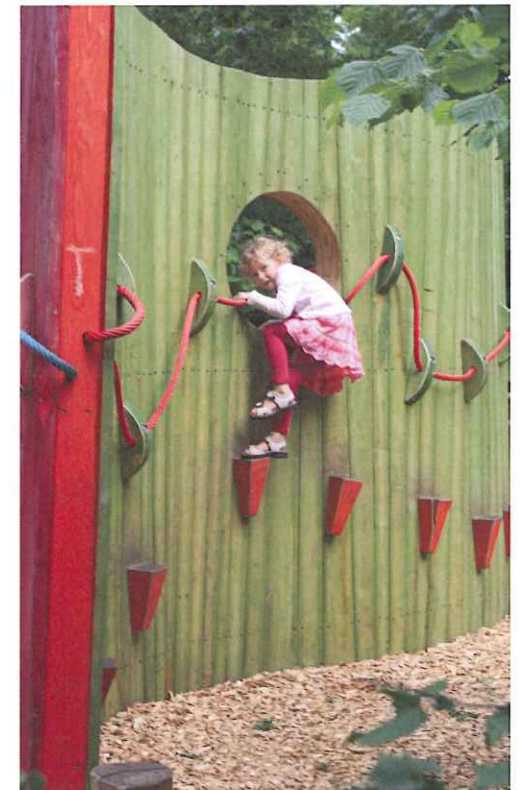


Foto: Jörgen Orback, Tengbom



Foto: Lennart Johansson, stadsbyggnadskontoret



Foto: Jörgen Orback, Tengbom



Foto: Jörgen Orback, Tengbom

Ulv sundavägen förstärks genom att befintliga passager upprustas och kompletterande passager möjliggörs. En gata genom området ska utformas med en sträckning och sektion som möjliggör en koppling från en framtida gata vid Bromma flygplats till området väster om arenan, som i ett senare skede kan komma att bli aktuellt för stadsutveckling.

Ett effektivt markutnyttjande eftersträvas med en tät och stadsmässig bebyggelse och en stor andel bostäder. En kvartersbebyggelse som anknyter till Annedals stadsbebyggelse ger ett visuellt samband. I störningsutsatta lägen behöver kvarteren utformas med hänsyn till dessa störningar. Bebyggelsens utformning och volym ska även säkerställa ett gott lokalklimat inom den offentliga miljön såväl som på den privata bostadsgården. Parkering sker i garage under kvarteren och för besökare även på gatumark. Parkering kan samordnas i centralt placerade garage.

Gaturummens utformning ska bidra till stadsliv och orienterbarhet i stadsdelen. Ut-

formningen av bebyggelsens bottenvåningar ska här ges extra omsorg. Entréer ska vändas mot allmän gata och utmed större gator och centrala platser ska lokaler finnas i bottenvåningen. Förskolor kan placeras i bottenvåningar i bostadskvarteren under förutsättning att en god utemiljö kan anordnas.

En variation i bebyggelsens form och uttryck ska eftersträvas. Utvecklingen av stadsdelen ska respektera de topografiska förutsättningarna och använda dem för att skapa en varierad och upplevelserik stadsdel. Olika förutsättningar och kvaliteter inom området möjliggör att olika karaktärsområden får olika gestaltungsprinciper. Monotona och upprepade fasader samt storskalighet ska undvikas. Arkitekturen ska vara av god kvalitet avseende material och gestaltning.

2. En naturnära och aktiv stadsdel

Södra Solvallastaden ska bli en stadsdel där det ska finnas möjlighet till ett liv fyllt med

aktiviteter, såväl spontana som organiserade. Stadsdelens grönstruktur och utformningen av gator ska bidra till att skapa en aktiv stadsdel som uppmuntrar till ett liv i rörelse.

Sollaskogen är en viktig resurs som skapar möjlighet för rekreation och motion i skogsmiljö för de som bor både i Sollaskosten och i omgivande stadsdelar.

En medveten utformning av offentliga platser och publika rum, så som torg, parker, sporthallen och arenan, bidrar till mötesplatser med en aktiv prägel som stärker den sociala hållbarheten och folkhälsan i stadsdelen.

Principer

Sollaskogen öppnas upp (då travträningssbanan i skogen inte längre ska användas för travträning) och tillgängliggörs som en natur- och rekreativ resurs. Sollaskogen ska utvecklas varsamt för att inte störa befintliga naturvärden. Vistelse i skogen ska uppmuntras genom orienterbara stråk genom bebyggelsen

upp till skogen. Mötet mellan bebyggelse och skog ska utformas med tydliga gränser mellan privat och allmänt samt med tydliga och tillgängliga entréer till skogen.

Stadsdelens struktur utgår från människan och ska präglas av närhet till gröna värden och rekreativ yta utifrån tre nivåer som samspekar med varandra.

- Naturpark med aktivitets- och motionsmöjligheter
- Offentliga platser med gator och parker anpassade efter alla målgrupper
- Grönskande bostadsgårdar med fokus på social samvaro, lek och rörelse

Bebyggelsen kopplas till skog och park. Sollaskogen, parker, gator och bostadsgårdar sammankopplas genom släpp i bebyggelsestrukturen och genom solfjäderformad bebyggelse som knyter ihop det stadsmässiga med skogen. Det offentliga rummet utformas



Foto: Jörgen Orback, Tengbom

för att vägleda boende och besökare till mötesplatser så som parker, torg och skog.

En social och aktiv stadsdel som uppmuntrar till utomhusvistelse skapas genom att parker och övriga offentliga rum är nära, trygga och belysta. I stadsdelen skapas mötesplatser för rekreation och rörelse i både utomhus- och inomhusmiljö som är lätta att ta sig till för såväl boende som besökare. De offentliga rummen/parkerna behöver ha olika funktioner och utformning som kompletterar varandra och tilltalar olika målgrupper så att de skapar ett brett utbud av rum att trivas och röra sig i. Kvartersgårdarna ska ge plats för utevistelse och vara rikligt planterade för att stärka den gröna upplevelsen.

Cykeln ska få ta plats! Området ska utformas med god framkomlighet och säkerhet för cyk-

listor samt goda kopplingar med det regionala cykelvägnätet. Området ska förses med god tillgång till cykelparkering såväl inom kvarteren som på offentliga platser, till exempel vid tvärbanans hållplats.

En hållbar utveckling uppnås genom en väl avvägd helhet. Det handlar om att balansera miljö-, energi- och klimatfrågor med ekonomi och sociala och kulturella värden för att skapa en trivsamt och levande stadsdel. Det kan vara mötesplatser som är tillgängliga och uppmuntrar till rörelse, skogen som ger möjlighet till ekologisk spridning och rekreation och att skapa förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik.



Foto: Stockholms Travsällskap

3. Arenan som destination och identitetsskapare

Den geografiska platsen Solvalla har en tydlig och välkänd identitet i form av travsport och evenemang, som kommer av arenans nästan 100-åriga närvaro. Solvalla är också ett av Stockholms kända varumärken och en internationellt ansedd och topprankad travarena. Arenans funktioner, utveckling och starka identitet måste samordnas med utvecklingen av den nya stadsdelen och dess framtida boendekvaliteter för att skapa en fungerande blandstad och en sammanhållen stadsdel.

Arenan attraherar besökare från övriga staden, hela landet och lockar stundtals internationella gäster. För att förstärka arenan som identitetsskapare och destination behöver såväl stråk och flöden av människor som olika funktioner

kopplade till verksamheter och fritidsaktiviteter koncentreras till torget och arenans entré.

Principer

Arenan utvecklas som destination. Arenan är en publik plats, som kommer att utvecklas vidare med olika funktioner i form av sport och idrottsmöjligheter, arbetsplatser och service. Det skapas möjligheter för en aktiv fritid med organiserad idrott både i anslutning till och på arenan. Med dessa förändringar utvecklas arenan som destination med sina evenemang och genom att än mer öppna upp mot allmänheten och nå fler målgrupper.

Verksamhetskuster för sport, idrott och hälsa utvecklas. Den sportpräglade identiteten stärks genom att flera personer i olika åldrar kommer till arenan för att dela sport-



Foto: Kent Hirsch

upplevelser men även ta del av det utbud och service som skapas i ett utvecklat verksamhetskluster för sport, idrott och hälsa. Klustret skapar möjlighet till nya arbetsplatser och, tillsammans med arenan, goda förutsättningar för en äkta blandstad med en variation av funktioner och underlag för kollektivtrafik, service och arbetsplatser, som gynnar boende i området.

Tydlig klusternod och koncentrerade arenaentréer. Solvallas nya entré ersätter dagens tre entréer på arenans södra sida och koncentrerar flödena in till arenan. Flödena som uppstår tillvaratas för att möjliggöra målgruppsanpassad kommers i anslutning till arenan. Ett torg framför arenan blir det första intrycket för resande med bland annat tvärbanan och behöver därför vara orienterbart och inneha egenskaper som guidar besökaren till stadsdelens

målpunkter. Ytan behöver vara flexibel för att möta stora besöksflöden till arenan och vara trygg och säker för boende i och besökare till stadsdelen.

Flöden separeras och konflikter minimeras. Stråk till arenan utformas för att klara stora och intensiva besöksflöden av såväl gång- och cykel- som kollektiv- och övrig fordonstrafik till och från arenan. Det läggs särskild omsorg kring hur olika flöden kan korsas och samexistera för att skapa en trygg och smidig trafikmiljö för alla och som klarar att hantera både mindre och större flöden. Stråket till arenan utformas för att skapa möjligheter för publika verksamheter och arrangemang att annonsera sig för att öka orienterbarheten och inramningen till de olika arrangemangen. Stråket syftar till att underlätta rörelse till och från en tydlig destination – arenan.



Foto: Thomas Blomquist, Kanal 75

Plan- och bebyggelsestruktur

Övergripande struktur

Områdets kvartersstruktur föreslås följa terrängen så att gatorna får rimliga lutningar. God tillgänglighet eftersträvas så långt som möjligt, även om det är stora höjdskillnader inom området. Naturvärden värnas genom en bebyggelsestruktur som dels tar väl vara på höjdskillnaderna och dels låter naturen och den nya bebyggelsen mötas och samverka. Gatunätet är hierarkiskt ordnat och utformat, för att vara orienterbart och effektivt leda trafik av olika slag såväl till områdets målpunkter och bostadskvarter som till omgivande områden.

Det offentliga rummet

Utgångspunkten för Solvallastaden är att skapa en attraktiv och hållbar miljö för ett modernt storstadsliv där platsens unika kvaliteter med arenan, Solvallaskogen och en varierad topografi tas till vara och utvecklas. Målsättningen är att utveckla en stadsdel i Den gröna promenadstadens anda och att medvetet skapa

förutsättningar för kulturella ekosystemtjänster som främjar hälsa, social interaktion och sinnliga upplevelser. Solvallastaden planeras så att det ska vara enkelt för människor att vara aktiva och att gå, cykla och åka kollektivt. Människans rörelse kommer i första hand, bilens i andra hand.

Kopplingen till Solvallaskogen och utvecklingen av mötet mellan skog och bebyggelse görs med varsamhet så att den sedan länge orörda skogens kvaliteter bibehålls. Tanken är att föra in naturen i stadsdelen och skapa en balanserad övergång mellan befintlig natur och nyanlagda platser, från naturens till stadens grönska. Bebyggelsen är strukturerad så att den visuella kopplingen till Solvallaskogen blir stark, och alla stadsrum – gator, torg, parker och gårdar – kommer att ha betydande gröna inslag.

Park och natur

Stadsdelen struktureras med en samlande park centralt i området. Stadsdelsparken kopplar

visuellt samman Arenatorget med Solvallaskogen. Det är lätt att röra sig från stadsdelens bostadskvarter ut i parkrummet och vidare upp i skogen eller ner mot torget. Parken, som ges en grön stomme av träd och gräs, kommer vara intensiv och värdetät så att den rymmer många typer av aktiviteter och sätt att vistas. Här finns ytor för samvaro och avskildhet, bollspel, lek och sinnliga upplevelser. Särskild omsorg kommer ägnas åt hur nivåskillnader hanteras så att den blir tillgänglig och trygg för alla.

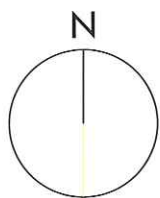
Då delar av travskolan utlokaliseras från Solvalla kan Solvallaskogen öppnas för allmänheten och bli en tillgång för stadsdelen. Naturmarken har med sin varierade topografi och blandade skog stor potential för rekreation och naturupplevelser. Den tidigare svårtillgängliga träningsbanan öppnas via flera, medvetet utformade entréer mot omgivande bebyggelse (Solvallastaden i öster, Gamla Bromstensvägen i väster och Rissne i norr). Skogen ska utvecklas varsamt med olika naturintegrerade platser för att uppmuntra aktivitet och vila.

Vissa delar av skogen är tillgängliga för lugna promenader, andra skapar förutsättningar för varierad träning.

Gator

Stadsdelen har en tydlig gatuhierarki där gatuummets bredd anpassas efter funktion och trafikmängd så att de blir trygga och attraktiva. Gatorna trädplanteras i stor utsträckning för en trivsamt miljö och god luftkvalitet. Entrégatan som leder från Bällstavägen in i området förbi spårvägens hållplats till Arenatorget är huvudgatan. Från denna viker Mellangatan av som en uppsamlingsgata genom bostadsområdet. Biltrafik kan röra sig vidare i en slinga på smalare lokalgator. På flera gator prioriteras gående och cyklister framför biltrafikanter så att det blir lätt att på ett skyddat sätt ta sig mellan bostad och viktiga målpunkter i området och dess omgivning och kopplingar till omkringliggande regionala gång- och cykelstråk. På vissa bilfria gator kommer trappor att behövas för att hantera höjdskillnader, vid behov kompletterade med ramper.

-  SPÅRVÄG
-  GATA
-  UTVECKLAT HUVUDSTRÅK
-  REKREATIVT GÅRDSSTRÅK
-  KVARTER
-  TORG



Skala 1:6000

0 50 100 200 300 m



Konceptbild som visar hur området är uppbyggt strukturellt. Källa: Tengbom



Skala 1:4000

0 50 100 200 300 m

Arenatorget

Arenatorget blir en naturlig samlingspunkt. Här samlas entréerna till Solvalla utomhusarena och den nya multisporthallen. Här finns café- och restaurangutbud och verksamhetskluster inom sport, hälsa och idrott som rymmer ca 1000 arbetsplatser. Torget är stadsdelens hårdgjorda mötesplats, en knutpunkt som kopplar samman arenaverksamheten, bostadskvarteren, spårvägens hållplats och rekreationsstråket utmed Bällstaån. Det utgör en spännande kontrast till den gröna Solvallaskogen på höjden, något som kommer att beaktas i gestaltningen av dessa offentliga rum.

Det blågröna promenadstråket (Bällstaån, torget, parken och skogen)

Stadsdelens offentliga rum blir genom sin placering nära kopplade till varandra. De kommer även vara länkade till ett mer övergripande nätverk av stadsrum, inte minst via det för Stockholmarna viktiga rekreativa stråket utmed Bällstaån mot Sundbybergs centrum, Mälaren och centrala Stockholm. På detta vis stärks kopplingen mellan innerstaden och ytterstadens olika stadsdelar via attraktiva rekreationsstråk. Även relationen mellan An-

nedal och Solvalla kommer att stärkas genom att kopplingen utmed Bällstaån under Ulvsundavägen utvecklas. Detta gör att stadsdelarna på ömse sidor om Ulvsundavägen kan dra nytta av varandras offentliga rum. Den planerade gång- och cykeltunneln i anslutning till spårväghållplatsen stärker denna relation ytterligare.

Samspel mellan kvartersgårdar och offentliga rum

Bebyggelsekvarterens gårdar kommer att vara en viktig del av stadsdelens grönstruktur och ska vara lättillgängliga för alla. Tanken är att de olika uterummen ska komplettera varandra genom att de rymmer olika funktioner och möjligheter till aktivitet och vistelse. I de mer slutna kvarteren närmast Ulvsundavägen blir det extra viktigt att gårdarna kopplas samman till ett nordsydligt grönt stråk som länkas till stadsdelsparken. Gårdarnas tillgänglighet, varierade funktion och uttryck kommer att bidra till stadsdelens identitet.

Bebyggelse

Området utvecklas med 1200-1500 nya bostäder, en ny entré till Solvalla arena kopplat till ett nytt torg och en sporthall, en stadsdelspark,

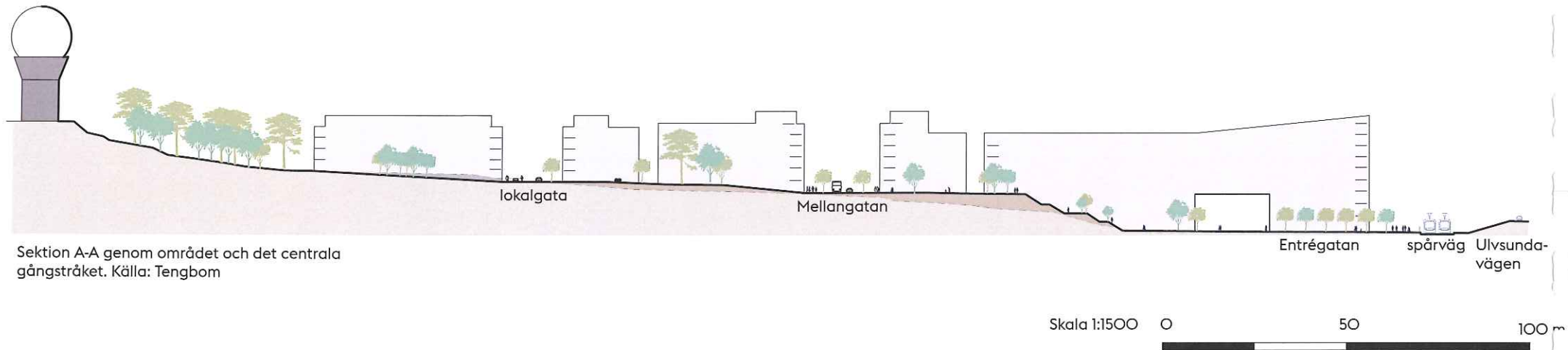
skola och förskolor, en drivmedels- och servicestation samt lokaler för olika verksamheter. Redan idag finns en internationellt väl etablerad travarena med intilliggande kontor som tillsammans omfattar arbetsplatser för cirka 500 personer.

Den föreslagna bebyggelsen är i huvudsak slutna och stadsmässig i sin karaktär mot öster och stadsrummet kring Ulvsundavägen samtidigt som den i väster anpassas till terräng och natur i Solvallaskogen. Bebyggelsestrukturen delas in i tre huvudkaraktärer.

Kvarterstyp 1 – Stadskvarter

Kvarteren möter storskaliga inslag och karaktärer i form av Ulvsundavägen, den tillkommande spårvägen och den omformade entrégatan till arenan. De är stadsmässigt slutna för att möta upp mot det storskaliga offentliga rummet. Kvarterens utformning tar upp trafikbuller och skapar förutsättningar för bostäder med tyst sida mot de mer slutna bostadsgårdarna.

Bebyggelsen är generellt hög och varierad med upp till åtta våningar och möjlighet till lokaler för olika funktioner i bottenvåningarna. Under gårdarna skapas förutsättningar



Sektion A-A genom området och det centrala gångstråket. Källa: Tengbom

för garagelösningar i två plan. Kvarteren ska bidra till intrycket av mer offentlig entrégata som en paradgata, vilken leder till områdets hjärta och huvuddestination: Solvalla arena. Inom kvarteret längst i norr vid entrégatan prövas ett högre bostadshus, jämnhögt med bostadstornet i Annedalsområdets nordvästra hörn.

Kvarterstyp 2 – Halvöppna kvarter

Dessa bostadskvarter utgör länk mellan den stadsmässiga bebyggelsen i kvarterstyp 1 och den mjukare naturmarksanpassade kvarterstyp 3. Kvarteren möjliggör ett uttryck som relaterar både till intensiteten och den slutna karaktären mot Ulvsundavägen i öster och den mer uppbrutna karaktären mot Solvallaskogen i väster.

Kvarteren utformas var för sig med en u-formad bebyggelse kring en kvartersgård, som öppnar sig i norr och söder. Mot öster och Mellangatan är kvarteren stadsmässigt utformade med slutna fasad. Topografin tas till vara genom suterränglösningar som även

möjliggör lokaler för verksamheter i delar av kvarterens bottenvåningar. Mot väster och Solvallaskogen är kvartersstrukturen uppbruten för att låta kvällsljus och det gröna ta sig in i kvarteren. Genom punkthus som linjerar lokalgatan bidrar kvarteren till rumslighet mot gatan samtidigt som den visuella kontakten med Solvallaskogen hålls öppen.

Varierade höjder i bebyggelsen bidrar till en uppbruten och uttrycksfull stadssiluett. Under gårdarna placeras parkeringsgarage i en eller två våningar med möjliga infarter från anslutande gator.

Kvarterstyp 3 – Skogsnära kvarter

Kvarteren möter Solvallaskogen och utformas för att ta vara på topografin och varsamt möta naturen och omfamna det gröna. Bebyggelsen är tydligt orienterad med gavlar som pekar ut i skogen och dess höjdparter. Denna öppna struktur har en mänsklig skala som relaterar till omgivande kvarter och skogen. Bebyggelsestrukturen möjliggör även för flera kvarter

i Södra Solvallastaden att ha utblickar mot skogen.

Byggnaderna grupperas två och två för att skapa tysta bostadsgårdar på byggnadernas ena sida och angöring på byggnadernas andra sida. Alla entréer i kvarteren är vända mot gata. Parkering sker i garage under de angränsande halvöppna kvarterens gårdar och för besökare även längs gatan.

Samspelet mellan arenan och staden

Solvalla arena föreslås få en ny entrébyggnad vid torget, som ansluter till en multisporthall med plats för publik och kompletteras med två bostadskvarter. Den nya entrébyggnaden länkas samman med sporthallen och tillsammans utgör de det publika torgets norra fasad. Vid entrén möjliggörs verksamheter som kan stärka det kluster av sport-, utbildnings- och hälsoföretag som redan är etablerat vid Solvalla. Ambitionen är att samla olika verksamheter, alltifrån vårdcentral och friskvård till specialistkliniker, idrottsfysiologisk forskning och sportbutiker. Syftet med den nya entrén

är dessutom att annonsera arenan i stadsdelen och koncentrera flödet av besökare. Sporthallen skapar förutsättningar för olika sporter, såväl för eget utövande som för arenaidrott.

Arenans egen verksamhet

Solvalla är områdets hjärta och en viktig destination för trav- och sportevenemang i Stockholm och landet. Solvalla arena har gått från att vara en traditionell travbana i internationell klass till att även bli en arena för sportevent och konferenser. Det ställer krav på ett ibland ur både säkerhetsperspektiv och för biljettkontroll intensivt besöksflöde till en och samma entré. Ytorna utanför arenan och innanför entrén behöver vara flexibla för att arenan ska kunna möta de krav och behov olika event skapar. Ytorna kan, förutom att ge plats för stora människoflöden, exempelvis behöva användas för biljett- och lottförsäljning, food-trucks, souvenirstånd och andra försäljnings- och driftytor.

Arenatorget

Torget är en viktig mötesplats avseende bebyggelsestrukturen och för besökare. Torget

kopplar samman Entrégatan, arenan och spårvägens hållplats och är första upplevelsen av stadsdelen för många besökare. I anslutning till torget öppnas även möjligheter för olika verksamheter, arbetsplatser och lokaler som i sin tur skapar tillfällen för möten.

Torget behöver vara stort och utformas på ett öppet och flexibelt sätt. Det ska vid enstaka tillfällen kunna ta emot upp till 30-40 000 besökare till arenan men till vardags vara ett tryggt och attraktivt torg för de som bor och arbetar i Södra Solvallastaden. Torget ska kunna möjliggöra transporter till arenaentrén och intilliggande byggnader när så behövs. Genom markbearbetning, träd och möblering skapas ett attraktivt och stadsmässigt torg med gröna inslag. Torget övergår till en trappa i väster, som leder till bostadsområdet och Solvallaskogen. Genom gröna inslag och sammanhållen utformning blir trappan en naturlig förlängning av torget och en länk till bostadsområdet.

Bostadskvarteren

Arenan möts upp av två bostadskvarter i sydväst. Dessa föreslås tillsammans med arenan

bilda fritt sammansatta kvarter. Bebyggelsen omsluter ett naturmarksparti som sparas mellan arenan och bostadsbebyggelsen. Kvarterens gårdar utgörs dels av de sparade skogspartierna och dels av sociala och gröna ytor på taken. Kvarteren är högt belägna och har visuell kontakt med arenan, Annedal och stora delar av staden. Utsikten är en viktig kvalitet tillsammans med närheten till sporthallen, spårvägen och regionala cykelstråk.

Kvarteren föreslås bestå av mindre lägenheter och erbjuda boende för en yngre målgrupp. Arkitekturen ska ha en modern prägel och de nedre våningarna ska bidra till en upplevelse i mänsklig skala och skapa rumslighet mot gatan. Parkering tillgodoses i garage. Bilpool och andra lösningar som kan bidra till ett minskat bilberoende uppmuntras.

Solvallaskogen

Skogsslingan som idag används för att träna travhästar utvecklas som en idrotts- och rekreationsslinga där arenan samutnyttjar slingan med allmänheten för viss träning och tävling.

Funktioner och innehåll

Bostäder

Stockholms befolkning ökar kontinuerligt genom både inflyttning och naturlig befolkningsökning. Inom tio år bedöms staden ha över en miljon invånare. Det ställer krav på att bostäder i tillräcklig omfattning och med olika boendeformer kan tillhandahållas inom staden och regionen.

Solvallastaden kan erbjuda ett lättillgängligt och naturnära område med närhet också till samhällsservice och centrumfunktioner. Med den planerade spårvägen får området en snabb och direkt förbindelse med stora delar av västra Stockholm, Sundbyberg och Sollentuna, och med goda förbindelser till Stockholm city.

Området kommer när det är färdigbyggt att omfatta cirka 1200-1500 bostäder. Alla lägenheter kommer att ha nära till park och natur.

Bebyggelsen planeras för att skärma av så mycket som möjligt av buller från de större vägarna och från flygplatsen, för att skapa en så lugn och trivsamt miljö som möjligt inne i området.

Skola och förskola

Mot bakgrund av förväntat bostadsbyggande och befolkningsökning i Bromma stadsdelsområde behöver nya skolor utvecklas. Ett utredningsarbete pågår för att identifiera lämpliga lägen för nya skolplatser och i det sammanhanget är Solvallastaden ett alternativ. Tillkommande bostäder i Södra Solvallastaden bedöms generera ett behov av 300-600 skolplatser, vilket behöver tillgodoses genom tillbyggnad av befintliga skolor alternativt nybyggnad. Programmet redovisar en möjlig skola med större upptagningsområde än Solvallastaden vid Bällstavägen, i anslutning till

Solvallaskogen och med närhet till busshållplatser. Det finns även tankar om en högstadieskola med idrottsprofil inom verksamhetsklustret i anslutning till arenan.

När det gäller förskolor är situationen i närområdet, till exempel inom Annedal och Mariehäll, mycket ansträngd med stor brist på förskoleplatser. Det innebär att den nya exploateringen i Södra Solvallastaden måste innehålla förskolelokaler som minst motsvarar det behov som uppstår inom området. Beroende på lägenhetsfördelningen behövs 1-1,25 avdelningar, motsvarande 20-25 barn, per 100 lägenheter. Kommunen har huvudansvar för barnomsorgen men utrymme finns även för privata aktörer, som i Bromma i dagsläget omfattar nära hälften av förskoleplatserna. Nya kommunala förskolor planeras för att rymma minst fyra avdelningar medan privata förskolor normalt är mindre. För-



Foton: Stockholms stad

skolegårdar bör anordnas i direkt anslutning till förskolelokalerna och gärna i kontakt med större grönområden. För att rymma de viktigaste behoven bör gårdarna inte vara mindre än 12-15 m² per barn. Inryms förskolan i en bostadsbyggnad med gemensam gård behöver särskild hänsyn tas till påverkan på boende i kvarteret.

Verksamheter

Handel och service

Den planerade stadsdelen är inte tillräckligt stor för att i sig själv generera underlag för någon mer omfattande service, men med arenan och spårväghållplatsen uppstår flöden av människor som sammantaget innebär att det kan finnas utrymme för en viss andel butiker och andra publika lokaler. Dessa lokaliseras i första hand till Entrégatan och området kring torget och arenans entré för att stärka detta

som stadsdelens centrum och utnyttja de flöden som kommer att finnas. Lokaler för viss närservice kan också bli aktuella längs Mellangatan.

Sport- och hälsokluster

Inom arenaområdet finns idag ett flertal verksamheter med koppling till sport, hälsa och utbildning. Genom att lokaler anordnas i anslutning till torget skapas möjlighet att etablera fler verksamheter och stärka det kluster som finns. I detta kan också ingå till exempel vårdcentral, friskvård och sportbutiker.

Drivmedelsstation

Vid Bällstavägen, mellan Ulvsundavägen och infarten till Södra Solvallastaden, planeras en drivmedels- och serviceanläggning. Anläggningen kan eventuellt komma att kombineras med andra funktioner, som garage

eller förråd i något eller några våningsplan över drivmedelsstationen. Detta ger ett mer effektivt markutnyttjande och kan bidra till att begränsa spridningen av buller från flygplatsen in i området.

Kundtrafiken till och från stationen sker från Entrégatan. Det utreds om leveranser av bensin och diesel kan ske genom att tankbilar anlägg stationen på en därför avsedd yta vid korsningen mellan Bällstavägen och Entrégatan. På det sättet begränsas tankbilarnas rörelser inne i området och behovet av skyddsavstånd minimeras.

Övrig offentlig service

Preliminärt kommer ett gruppboende för sex personer att behöva iordningställas inom Solvallastaden.

Trafik och parkering

Gång- och cykeltrafik

Södra Solvallastaden är uppbyggd kring en sammanhållen gatustruktur där gång- och cykel- tillsammans med kollektivtrafiken prioriteras före biltrafiken. Gång- och cykelstråken i stadsdelen, inte minst till skolor och förskolor, ska vara gena, orienterbara, trafiksäkra och upplevas som trygga.

Södra Solvallastaden är promenadvänlig med ett sammankopplat gatunät med gångbanor längs med gatorna. Cykeltrafik sker på separata cykelbanor, som möjliggör såväl cykelpendling som kortare cykelturer, eller i blandtrafik där gaturummen bland bostadskvarteren bidrar till ett lugnare tempo och ökad trygghet för oskyddade trafikanter.

För bostäder planeras 2,5-4 cykelparkeringsplatser per 100 m² BTA (bruttoarea). Vid uppförande av studentbostäder planeras 1,5 platser per lägenhet mindre än 35 m² och 2,5 platser för större lägenheter. För butiker, kontor, idrottsanläggningar och skolor gäller and-

ra parkeringstal, beroende på de aktuella förutsättningarna. Cykelparkeringar för boende förläggs i garage och på bostadsgårdar och för besökare även på gatumark.

Pendelstråk

Det ska vara enkelt och tryggt att cykelpendla till och från Södra Solvallastaden. Det regionala cykelstråket mellan Rissne och Ulvsunda som passerar stadsdelen byggs ut enligt stadens standard för pendelcykelstråk och blir en viktig cykelled med goda kopplingar in i området.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken i Södra Solvallastaden utgörs av buss och spårväg vars respektive hållplatser är lokaliserade inom 400-500 meter från bostadskvarteren. Busstrafiken till och från Södra Solvallastaden trafikerar Bällstavägen. Turtätheten kan komma att öka i takt med att underlaget växer och nya destinationer kan komma att adderas. Initialt leds ingen buss-

trafik in i området annat än besöksbussar till Solvalla arena eller ersättningsbussar för spårvägen. Som en beredskap för framtida stadsutveckling väster om arenan ska Mellangatan kunna förlängas och behöver därför dimensioneras för att möjliggöra buss i linjetrafik.

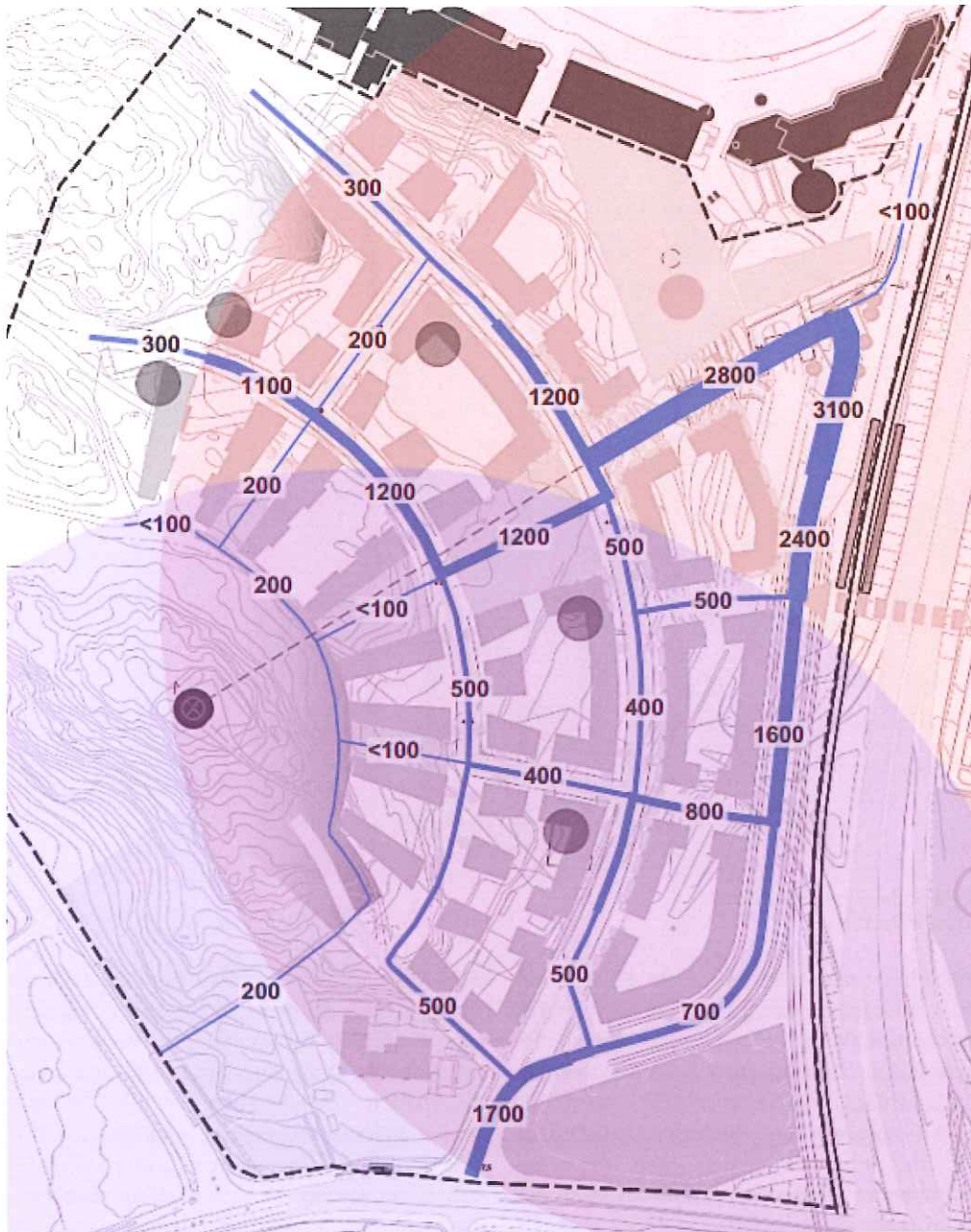
Spårväg

Arbete pågår med att upprätta detaljplan för att möjliggöra byggandet av Tvärbana Kistagrenen. Det är en spårvägslinje som är tänkt att koppla ihop Bromma med Sundbyberg, Kista och Sollentuna och bilda länkar mellan flera av kollektivtrafikstråken i Västerort. Kistagrenen utgår från Alvik och viker av från den redan utbyggda Solnagrenen vid Norra Ulvsunda. Efter hållplatserna i handelsområdet Bromma Blocks och Bromma flygplats planeras även ett hållplatsläge vid Solvalla innan spårvägen fortsätter mot Rissne och Stora Ursvik. Genom sin slutstation i Helenelund i Sollentuna möjliggör Kistagrenen en direkt omstigning till pendeltåget mot Märsta och Uppsala via Arlanda.

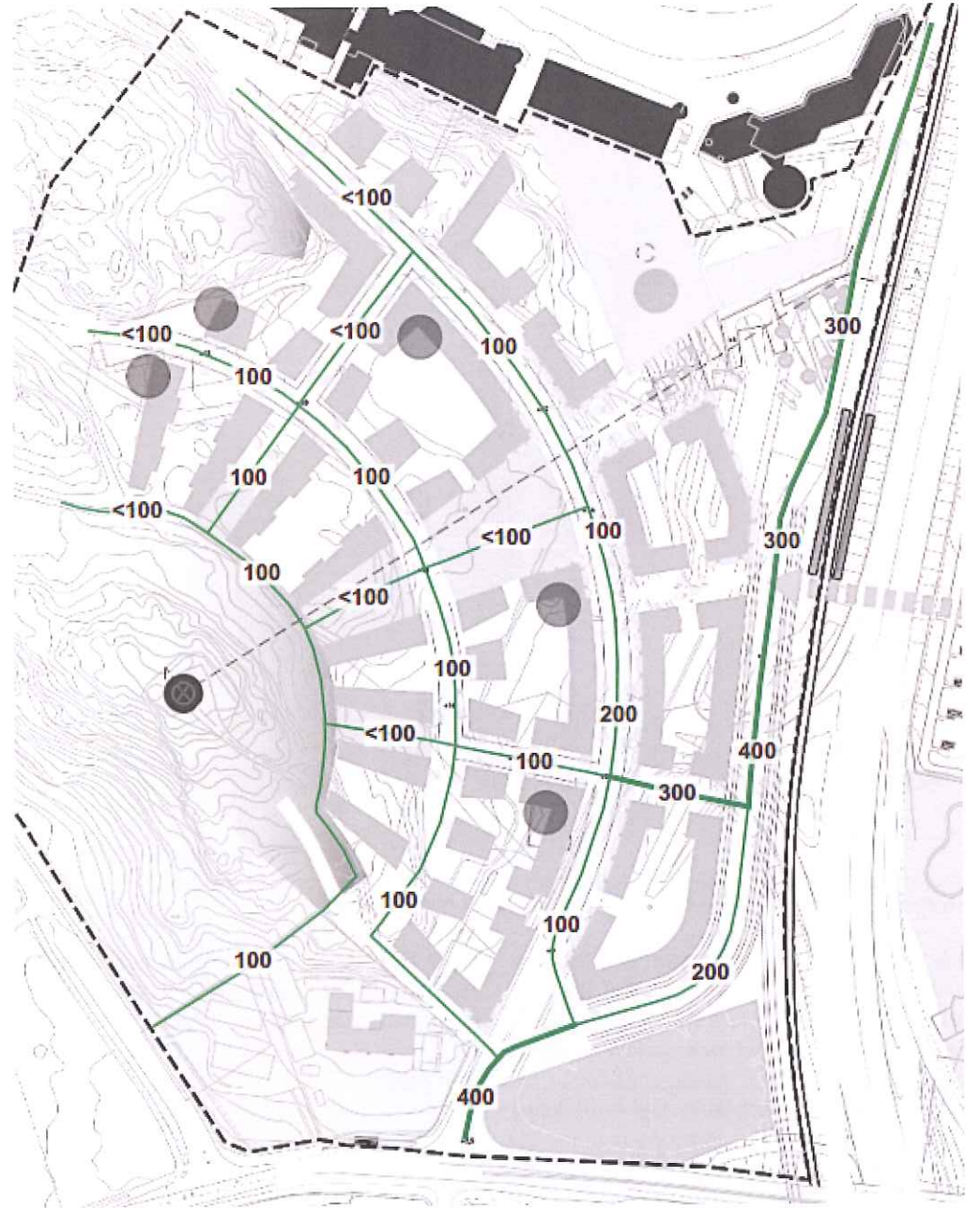
Spårvägen är ett kapacitetsstarkt kollektivtrafikslag som innebär att tillgängligheten till Solvallaområdet kommer att förbättras avsevärt, inte minst genom att den kopplas till såväl pendeltåg som tunnelbana och busslinjer. Entrégatan utformas för att ge möjlighet till ersättningstrafik med buss i situationer när tvärbanan inte kan trafikeras.

I pågående plansamråd för Kistagrenens detaljplan redovisas ett hållplatsläge i direkt anslutning till tänkt gång- och cykeltunnel under Ulvsundavägen, vilket ger bästa möjliga tillgänglighet till hållplatsen för boende i Annedal. För att samtidigt minimera avståndet till busshållplatserna vid Bällstavägen har hållplatsen förlagts söder om tunneln. Det ger också närhet till kopplingar vidare in i området med tillgängliga lutningar, som framför allt finns i områdets södra delar.

Programmet för Södra Solvallastaden redovisar en offentlig plats i anslutning till entrén till Solvalla arena, som också möter upp ett stråk från Bällstaån, under Ulvsundavägen



Beräknade flöden för gångtrafik! Färgade fält markerar största rekommenderade gångavstånd 400 meter till kollektivtrafikhållplats enligt SL:s riktlinjer (rött – tvärbana, blått – buss). Källa: Trivector



Beräknade flöden för cykeltrafik!
Källa: Trivector



Alternativa lägen som diskuteras för spårvägens hållplats. Det södra alternativet prövas i pågående detaljplanearbete för Tvärbana Kistagrenen. Källa: Tengbom

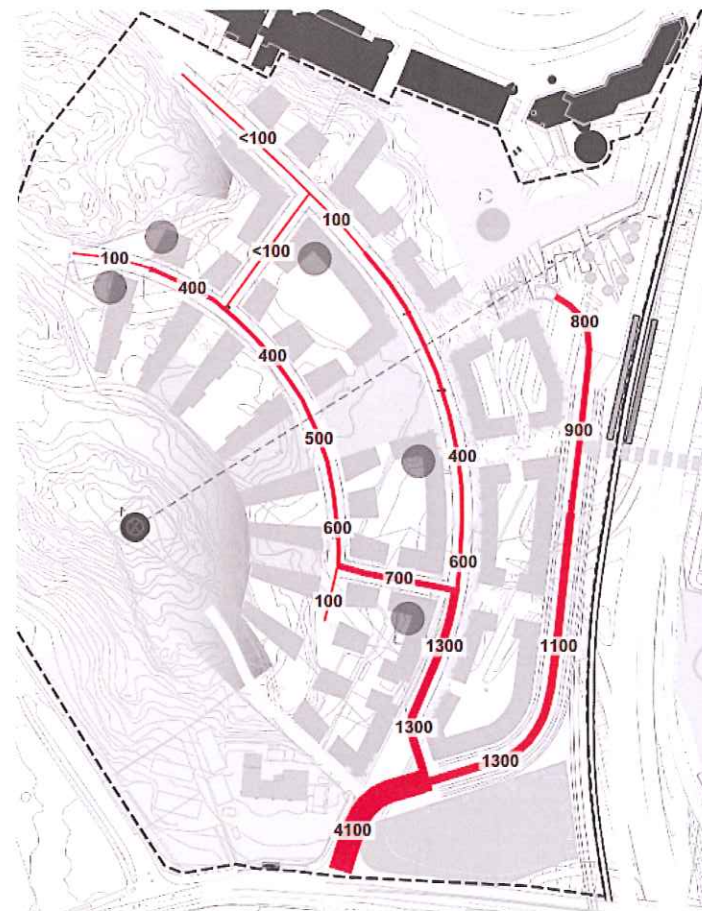
och vidare efter Solvallas entré in i den nya stadsdelen. Här uppstår ett naturligt flöde av människor som kan bidra till att ge underlag för publik verksamhet och service i någon omfattning. Kan även passagerarflödena till och från spårvagnshållplatsen styras till denna plats skapas de bästa förutsättningarna för service, som en stor kvalitet för hela stadsdelen. På så sätt tas spårvägens potential som katalysator för den lokala stadsutvecklingen till vara, genom att bidra till ett stadsliv som ger förutsättningar för en trygg och attraktiv

miljö. För att belysa denna potential redovisar programmet ett hållplatsläge direkt norr om gång- och cykeltunneln till Annedal.

Biltrafik

Parkering

Parkeringsbehovet för bilar tillgodoses i garagelösningar. Kantstensparkering anordnas för att hantera behovet av angöring för besökare och leveranser. Topografin i området gör det möjligt att anordna en till två våningar med



Beräknade flöden för biltrafik¹. Källa: Trivector

parkering under gårdarna i de flesta kvarter. I kommande detaljplaneprocess kommer parkeringsbehovet att analyseras djupare för stadsdelens olika delområden. En större parkeringsanläggning kan eventuellt vara möjlig i ett bergrumsgarage under Solvallaskogen och/eller inom drivmedels- och serviceanläggningen i områdets södra del. Bilpool och andra typer av så kallade "mobility management-åtgärder" är viktiga delar i den fortsatta planeringen av Södra Solvallastaden, för att minska behovet av bilparkering och öka attraktionen hos andra trafikslag.

Södra Solvallastaden växer fram på delar av det som idag utgör besöksparkering till arenan. Parkering till sporthallen och kontoren vid Solvalla arena tillgodoses i garage under sporthallen. Besöksparkering till Solvalla arena under arrangemang lokaliseras i huvudsak till befintliga parkeringsytor i området väster om arenan. Detta förutsätter att befintlig plankorsning med Mäljarbanan i samband med järnvägens planerade ombyggnad ersätts med en planskild korsning, för att området ska kunna nås från Ulvsundavägen.

¹ Angivna flöden baseras på en tidigare arbetsversion av strukturen men bedöms redovisa en rimlig fördelning.

Hållbar stadsutveckling

I Solvallastaden läggs stort fokus på att främja och värna olika ekosystemtjänster utifrån platsens unika förutsättningar. Ekosystemtjänster kallas de nyttor som vi människor får från naturen. Ekosystemtjänster delas in i fyra kategorier: stödjande, försörjande, reglerande och kulturella tjänster.

Kulturella ekosystemtjänster

Stort fokus läggs på att utveckla stadsdelens kulturella ekosystemtjänster där omsorg kommer att läggas på utformning av det offentliga rummet, kvartersgårdarna och samspelet där emellan. Genom närheten till terrängslingan i Solvallaskogen i kombination med parker och gårdar kommer olika grupper av människor att hitta miljöer som underlättar rörelse och hälsofrämjande aktiviteter. Allmänhet och boende får tillgång till en mångfald av olika miljöer som skogen, parkerna, torget och går-

darna. Sammantaget skapas variationsrika förutsättningar för olika sinnliga upplevelser och platser för sociala interaktioner. Närheten till skogen skapar en god grund för kommande generationers förståelse för hur ekosystem bildas och förändras.

Stödjande ekosystemtjänster

Solvallastaden förväntas skapa nya habitater med de mer anlagda gårdarna och parkerna. Solvallaskogen utgör en del av stadens ekologiska infrastruktur och är utpekad som ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område (ESBO). En förutsättning för att ekosystemen ska fungera och ha motståndskraft är att de har en hög biologisk mångfald. Det blir viktigt att utvecklingen sker med en förståelse för det ekologiska samspelet och hur det kommer att förändras, för att framgångsrikt kunna förstärka och bevara de värden som finns i Sol-

vallaskogen idag. Utvecklingen kommer att medföra både positiva och negativa effekter på den biologiska mångfalden och ambitionen är att levandegöra ekosystemperspektivet i utvecklingsarbetet.

Reglerande ekosystemtjänster

En av strategierna för stadsdelen handlar om att använda grönska för att skapa ett levande offentligt rum men även som verktyg för att dämpa buller och ta hand om vatten. Den naturliga ingenjörskonsten kommer därmed att samverka med den traditionella genom olika lösningar för till exempel dagvattenhantering. Det eftersträvas att idag hårdgjorda ytor till stor del ersätts med grönytor, vilket gynnar klimatkontroll och innebär att den luftrenande förmågan hos stadsdelen kan öka jämfört med dagens användning.

U
C
S
B
C
O
L
L
E
G
E
O
F
S
A
N
D
I
E
G
O



Genomförande och konsekvenser

Genomförande

Markägoförhållanden och areal

Lagfarna ägare av marken inom programområdet är Stockholms stad och Stockholms Travsällskap med ca 30 % respektive ca 70 % av den föreslagna kvartersmarken.

Programområdet omfattar totalt en markareal om knappt 20 hektar.

Utbyggnadsetapper

Solvallastaden är tänkt att planläggas och genomföras i flera etapper. En preliminär etappindelning har gjorts med hänsyn till platsspecifika förutsättningar, påverkan från trafikprojekt och genomförbarhet under olika tidsperioder.

A. Arbete med detaljplan för Tvärbana Kis-tagrenen pågår. Den ger förutsättningarna för omläggning av Solvallakopplet samt för hur spårvägen och Solvallastaden kan kopplas mot Annedal. Planerad trafikstart för spårvägen i den här delen är 2021.

B. Den på stadens mark prioriterade första etappen omfattar drivmedelsstationen, en omlokalisering som är nödvändig för pågående stadsutveckling vid Slussen, skolan som är nödvändig för förstärkning av skolkapaciteten inom den här delen av Bromma stadsdelsområde samt en utbyggnad av gång- och cykelväg längs Bällstavägen. Planläggningen är främst beroende av detaljplanen för spårvägen och omläggningen av Solvallakopplet. Påverkan från Ulvsundavägen genom trafikbuller och dess funktion som primär led för farligt gods, samt från flygplatsen med avseende på markbuller och bränsletransporter, behöver hanteras i planläggningen. Även drivmedelsstationen genererar i sig transporter och hantering av farligt gods. Den tänkta skoltomten kan exploateras relativt oberoende av Solvallakopplets omläggning.

C. Den av Stockholms Travsällskap prioriterade första etappen kan genomföras relativt oberoende av tänkt omläggning av

Solvallakopplet, spårvägens utbyggnad och planläggning och genomförande av etapp A och B.

D. Etappen omfattar mark som ägs såväl av staden som av Stockholms Travsällskap. Kvarteren har det gemensamt att de i hög grad påverkas av Ulvsundavägen genom trafikbuller och dess funktion som primär led för farligt gods men är även beroende av den fysiska omläggningen av Solvallakopplet och utbyggnaden av spårvägen.

E. Etappen samlar de kvarter som ansluter till Solvalla Arena där miljöpåverkan från arenan är som störst. Det är främst allergenfrågan men även påverkan av buller och ljus som behöver studeras närmare och hanteras i planläggningen. De flödesorienterade kvarteren kring Arenatorget är tänkta att bli färdigställda i anslutning till, eller efter, tvärbanans trafikstart.

Th: Möjlig etappindelning av kommande detaljplaner.
Källa: Stadsbyggnadskontoret
Foto: Lennart Johansson

- A = Tvärbana Kistagrenen
- B = Skola, drivmedelsstation
- C = Bostäder, förskolor, stadsdelspark
- D = Bostäder, förskolor, verksamheter, arenatorg
- E = Bostäder, verksamheter, multisporthall, skola, ny entre till arenan



Konsekvenser

Buller

Programområdet är bullerutsatt och den framtida utvecklingen behöver omhänderta buller från flera olika källor. En bullerutredning har genomförts av ÅF (2015-06-29) med utgångspunkt i regeringens förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216, utfärdad 2015-04-09) och Boverkets vägledning 2015:21 för industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning. Utredningen har också tagit i beaktande de hänsyn som behöver tas till riksintresset Bromma flygplats. Den visar att området främst är påverkat av trafikbuller där både Ulvsundavägen och Bällstavägen påverkar med ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A) för den planerade bebyggelsen. Flera av kvarteren, speciellt de som ligger mot Ulvsundavägen, påverkas av trafikbuller över 60 dB(A). Beroende på trafikmängderna inom området kan viss hänsyn behöva tas till trafikbuller även inom det framtida interna gatunätet.

Utredningen visar att flygbullernivån från Bromma flygplats är lägre än riktvärdet 55 dBA ekvivalent ljudnivå inom hela området. Gränsen för riktvärdet tangerar området i dess västra del. Markbullret från flygplatsen ligger på nivåer från 45-55 dB(A) vid mark, vilket innebär att bostadsbyggnader bör kunna accepteras men i de södra delarna förutsatt att tillgång till ljuddämpad sida finns och att byggnaderna bulleranpassas. Påverkan från arenan bedöms som ringa ur ett bullerperspektiv där övriga bullerkällor dominerar.

Slutsatsen är att goda boende- och verksamhetsmiljöer kan erhållas givet ett medvetet val av tekniska lösningar och material. Den framtida utvecklingen behöver fokusera på att lösa den generella bullerproblematiken för hela området och specifika kvarters närhet till olika bullerkällor. Här behöver även hänsyn tas till en etappvis utbyggnad där varje kvarter ska klara de bullerförutsättningar som råder vid tidpunkten för uppförande och inflyttning. Det finns goda förutsättningar att utvärdera olika

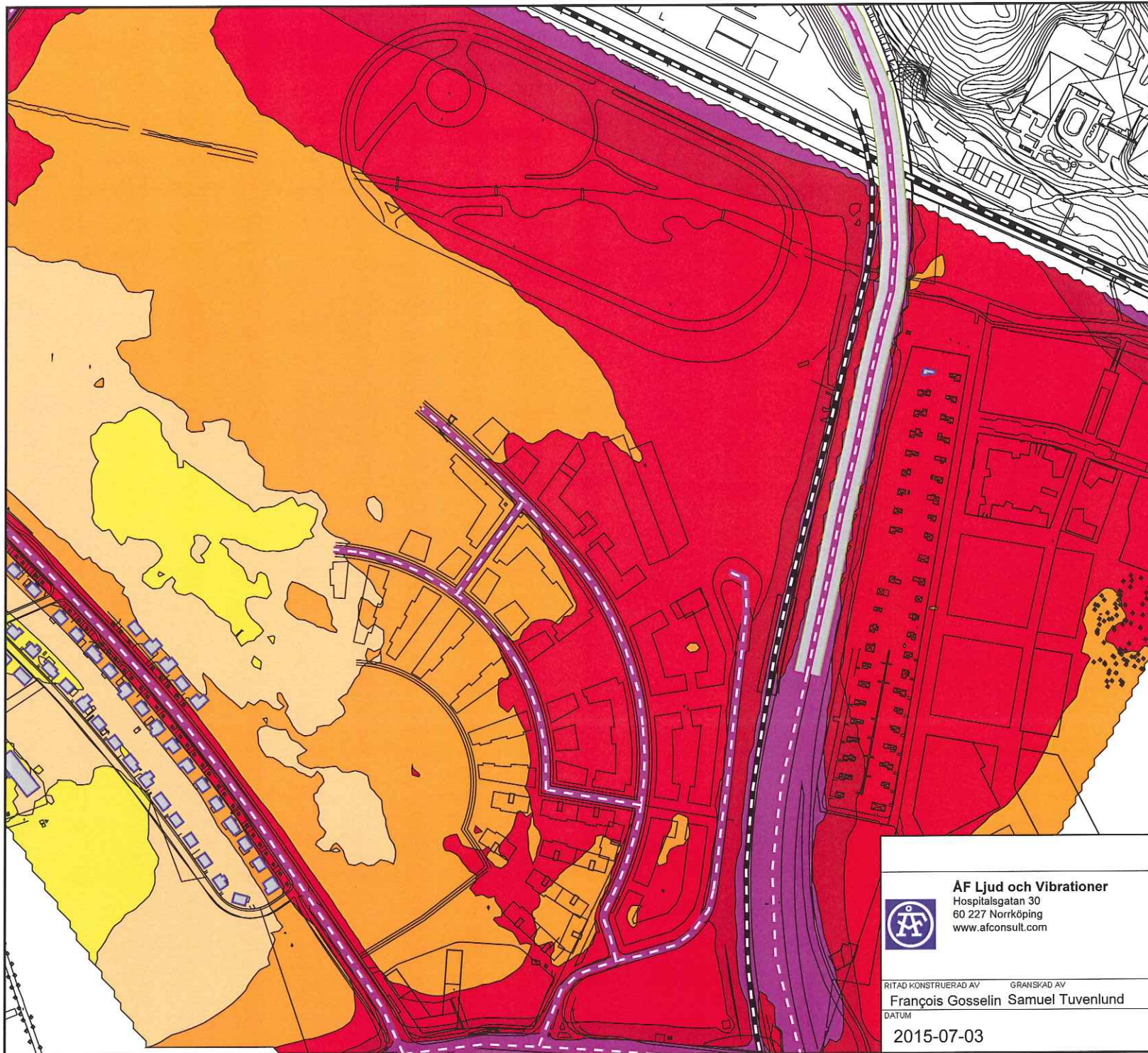
ekosystemlösningar som bullerreducerande instrument.

Risker

En initial studie är genomförd av Bengt Dahlgren (2015-11-23) för att kartlägga förväntade riskreducerande åtgärder avseende individ- och samhällsrisk för den vidare utvecklingen av programområdet. Följande riskområden behöver bevakas genom fördjupade studier:

Ulvsundavägens roll som primär led för farligt gods påverkar kvartersbebyggelsen närmast vägen samt kollektivtrafikhållplatser för tvärspårväg och eventuellt buss. Platser bör utformas med hänsyn till avåkningsrisk och avrinning av eventuellt utsläpp på väg. I detta fall utgör tvärbanan en barriär mellan väg och bostäder vilket är positivt. Avståndet har positiv betydelse (kvarteren ligger mer än 30 meter från Ulvsundavägen) men därutöver kan ett antal tekniska åtgärder behöva genomföras för att minska riskerna.

Th: Påverkan av buller från väg- och spårtrafik. Schematisk redovisning som ej visar hur föreslagna byggnader påverkar bullerspridningen.
Källa: ÅF Ljud och Vibrationer



Ekvivalent ljudnivå
Leq för dygn
i dB(A) (Frifältsvärde)

70 <	<= 70
65 <	<= 65
60 <	<= 60
55 <	<= 55
50 <	<= 50

Förklaring

-  Väg
-  Spår



Skala 1:3000
0 15 30 60 90
m

REV	ANT	REVIDERINGEN AVSER	SIGN	DATUM
Södra Solvallastaden				
Ekvivalent ljudnivå dB(A) 2 m över mark - prognos 2030				
ARBETSNUMMER	RITNINGNUMMER	REG		
709345	A1			

AF Ljud och Vibrationer
 Hospitalsgatan 30
 60 227 Norrköping
 www.afconsult.com



RITAD KONSTRUERAD AV GRANSKAD AV
 François Gosselin Samuel Tuvenlund
 DATUM
 2015-07-03

Transporter av flygbränsle på Bällstavägen, infarten till drivmedelsstationen samt dess verksamhet i sig påverkar de närmaste kvarteren. Den vidare utvecklingen bör fokusera på att minska riskkonflikterna mellan transportvägar för farligt gods, drivmedelsstation samt kvarter för skola och bostäder. Det rör bland annat säkerhetsavstånd och tekniska åtgärder med avseende på pumpar och påfyllningsanläggning vid drivmedelsstationen, och placering av vissa känsliga funktioner som exempelvis vårdboende och skolor.

Arenans verksamhet och i viss mån föreslagna skolor innebär att stora koncentrationer av människor kan förekomma i området vid vissa tillfällen. I kombination med hantering av farligt gods behöver därför även samhällsrisken beräknas vid en fördjupad riskanalys. I Solvallastaden gäller det placering av kollektivtrafikhållplatser för buss och tvärbana samt skolornas placering och utformning.

Hästallergen

För att utreda i vilken grad Solvalla travbana påverkar Södra Solvallastaden med avseende på spridning av hästallergen har COWI och Allergena tagit fram en utredning i maj 2015. Det finns idag inga gränsvärden för mängden pälsdjursallergen i luften och risk för utveckling av allergiska symtom. Undersökningar har dock visat att vid halter $<0,1-2$ U/m³ upplevde inte personer med hästallergi några besvär.

Utredningen visar att halterna av allergen i utomhusluften vid ytterst begränsade tillfällen per år överstiger de nivåer där allergiska reaktioner kunnat påvisas. Detta bedöms representera extremtillfällen med mycket dålig omblandning av luften i kombination med höga utsläpp, och endast i anslutning till de kvarter som planeras närmast arenan.

Elektromagnetisk strålning

Luftfartsverket installerade sommaren 2014 en ny radarutrustning i Bällsta radartorn, i den

västra delen av programområdet. Enligt tillverkaren är säkerhetsavståndet för allmänheten för elektromagnetisk strålning från utrustningen 17 meter. Utanför detta område avger radarn ingen skadlig strålning. Eftersom radarn är installerad 20 meter upp i tornet är det alltså ofarligt att vistas vid tornet på marknivå. Närmaste byggnad enligt programförslaget är belägen cirka 90 meter från radartornet.

Dagvatten/översvämningrisk

En dagvattenutredning som beskriver nuläget för programområdet har tagits fram av Ramböll (2015-06-18). I utredningen konstateras att området idag består av en stor andel hårdgjorda ytor. Avrinningen av dagvatten från området bedöms därför inte öka efter att den planerade bebyggelsen kommit på plats.

I nästa skede kommer en kompletterande utredning tas fram som ett underlag för hur de allmänna platserna kan utformas så att dagvattnet kan fördröjas på bästa sätt inom området.

Referenser

Vision 2040 – Ett Stockholm för alla, antagen av kommunfullmäktige 2015-10-19

Promenadstaden – Översiktsplan för Stockholm, antagen av kommunfullmäktige 2010-03-15

Den gröna promenadstaden – En strategi för utveckling av Stockholms parker och natur, godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2013-12-12 (ännu ej antagen av kommunfullmäktige)

Arkitektur Stockholm – Strategier för stadens gestaltning, godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2013-11-14 (ännu ej antagen av kommunfullmäktige)

Framkomlighetsstrategin, antagen av trafik- och renhållningsnämnden i augusti 2012

Stockholms miljöprogram 2012-2015, antaget av kommunfullmäktige 2012-01-30

Dagvattenstrategi – Stockholms väg till en hållbar dagvattenhantering, antagen av kommunfullmäktige 2015-03-09

Riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport, Trafikverket 2015-03-18

Solvalla Kongressen – Projekteringsunderlag geotekniska förhållanden, Sweco Infrastructure AB 2012-10-26

Södra Solvallastaden, Stockholm, Bullerutredning för planarbete för nya bostäder, ÅF-Infrastructure AB 2015-06-29

Utredning om spridning av hästallergen på och runt Solvalla Travbana, Cowi/Allergena 2015-05-11

Förväntade riskreducerande åtgärder vid etablering söder om Solvalla, Bengt Dahlgren Brand & Risk AB 2015-11-23

LFV informerar om Bällsta radar, LFV 2014-11-27

Dagvattenutredning för Solvallastaden – nu läge, Ramböll Sverige AB 2015-06-18

Trafikflöden i Södra Solvallastaden, Trivector Traffic 2015-11-23

Parkering i Södra Solvallastaden – Förslag till parkeringstal i den nya stadsdelen, Trivector Traffic 2015-11-23



Stockholms
stad

stockholm.se/solvallastaden