



**STADSBYGGNADS
KONTORET**

Ytterstadsavdelningen
Karin Månsson
Tfn 08-508 28 105

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

1 (13)

2008-03-18

S-Dp 2004-14499-54

Detaljplan för

**Etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center, som
utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl**

i stadsdelen Riksby

i Stockholm

S-Dp 2004-14499-54

Plansamråd för utökning av handelsområde vintern 2006-2007.

INNEHÅLL

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**
2. **Hur programsamrådet bedrivits**
3. **Hur plansamrådet bedrivits**
4. **Behovsbedömning, miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen**
5. **Länsstyrelsen**
6. **Lantmäterimyndigheten**
7. **Sakägare och boende**
8. **Övriga intresseföreningar m.fl.**
9. **Remissinstanser**

1. **Sammanfattning av synpunkter och Stadsbyggnadskontorets ställningstagande**

Ett programförslag, där större delen av det nu aktuella etapp 3-området ingick, var våren 2000 föremål för remiss och samråd. Det innebar permanentning av stormarknadsverksamheten i de gamla flyghangarerna vid Bromma flygplats och komplettering med nya byggnader. I programsamrådet var remissinstanserna positiva till stormarknadsanvändningen. Skönhetsrådet önskade arkitektonisk bearbetning av de nya byggnaderna. Miljöförvaltning och länsstyrelse påpekade att miljökonsekvenserna måste beskrivas och en riskanalys för transport av farligt gods på Ulvsundavägen utföras. (Se vidare samrådsredogörelse daterad 2002-03-05, dnr 1998-5733-54)

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

Området lämpligt för handel

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

Byggnadsutformning

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

Gång- och cykelföbindelser och god kollektivtrafik redan före tvärbanan

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

Riksintresset Bromma Flygplats

Länsstyrelsen, Luftfartsstyrelsen och RTK poängterar att områdets utbyggnad inte får skada flygplatsens verksamhet.

Solna och Sundbyberg

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

Tekniska synpunkter

Stockholm Vatten, Fortum Distribution, brandförsvaret, handikapprådet m fl har inkommit med tekniska synpunkter på projektet.

Exploateringskontoret och trafikkontoret

Exploateringskontoret/-nämnden och trafikkontoret/trafik- och renhållningsnämnden lämnade inga remissvar. Deras synpunkter framgår i stället av gemensamt tjänsteutlåtande.

Synpunkter på MKB

Länsstyrelsens skriver att ett uppfyllande av miljökvalitetsnormerna vid planläggning bör göras som en samlad bedömning, där nyttan för förorenings-situationen samlad kan jämföras med betydelsen av ett mindre överskridande. Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget leder till att biltrafiken till området ökar och att utformningen ger ett överskridande av miljökvalitetsnormen för partiklar, PM10. Den slutna fasaden mot Ulvsundavägen gör att partikelhalten stiger till ett överskridande i gaturummet, men innebär samtidigt att luftkvaliteten på insidan av bebyggelseskärmen förbättras.

- Eftersom planförslaget har en stor negativ miljöpåverkan vad avser partiklar så bör även alternativa utformningar eller lokaliseringar redovisas i MKB.
- Staden bör redovisa hur man säkerställer att hela gaturummet där miljökvalitetsnormen överskrids utformas så att människor inte vistas där

mer än tillfälligt (inkl konsekvensen av pågående planläggning i kv Vallonsmidet på andra sidan Ulvsundavägen).

- Sammanfattningsvis behöver staden mer övertygande redovisa och säkerställa att planens genomförande inte innebär hälsorisker och att nyttan av att föroreningssituationen förbättras innanför bebyggelseskärmen överväger de nackdelar som överskridandet av miljökvalitetsnormen på Ulvsundavägen kan leda till.

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

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

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande efter samråd är att samrådsförslaget behöver utvecklas ytterligare vad gäller byggnadsutformning, gång- och cykeltrafik och förbättrad kollektivtrafik. Tekniska synpunkter bör föras in, MKB utvecklas enligt synpunkterna från länsstyrelsen m fl och planarbetet därefter fortsätta med utställning.

2. Hur programsamrådet bedrivits

År 2000 genomfördes programsamråd för upprustning och förnyelse av handelsområdet vid Bromma flygplats (dnr 1998-05733-54). Programförslaget omfattade större delen av området mellan flygplatsen och Ulvsundavägen och avsåg permanentning av handelsanvändningen, upprustning av de kulturhistoriskt värdefulla hangarerna, nya länkbyggnader mellan hangarerna m m. I det s k entréområdet, som nu ingår i etapp 3, föreslogs rivning av befintliga byggnader och nybyggnad av ca 15 000 kvm lokaler för handel och kontor, samlade kring ett torg. Handeln i denna del avsåg främst närservice för arbetande och boende i närområdet. I slänten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen föreslogs ca 3000 kvm i souterrängbyggnader/släntbyggnader utan angiven användning.

Programförslaget sändes ut för samråd och remiss under tiden 19 april – 16 juni 2000. Förslaget visades i Tekniska Nämndhuset, samt inom handelsområdet först på B&W stormarknad och därefter på Obs stormarknad. Allmänt informations- och samrådsmöte hölls 22 maj i f d SAS-kontoret, Ulvsundavägen 193. Vid samrådsmötet var ett femtontal personer närvarande, huvudsakligen näringsidkare i området. Inga erinringar framkom.

Förslaget att permanenta och rusta upp det etablerade handelsområdet bemöttes genomgående positivt av remissinstanserna. Skönhetsrådet ansåg att de föreslagna volymerna borde bearbetas vidare med noggranna stadsbildsstudier av bl a fronten mot Ulvsundavägen. Näringslivsnämnden bedömde att nya serviceetableringar stämde med önskemålen hos företagen i närområdet. Planområdet delades efter samrådsredovisning och ställningstagande i SBN

2002 upp i tre separata detaljplaner, etapp 1 för ändring av gamla SAS-kontoret i Trafikflyget 4 till hotell, etapp 2 för permanentning av handelsanvändning och kulturmärkning av de stora hangarerna och etapp 3 för marken sydost om hangarerna och slänten mellan parkeringsytan och Flygplatsinfarten. Planerna för etapp 1 och 2 har vunnit laga kraft.

Programmet omfattade inte den mark mellan Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten som arrenderas av Brommaporten, men det har bedömts som en fördel med ett samlat planarbete, både med tanke på områdets funktion och gestaltning.

3. Hur plansamrådet bedrivits

Plansamråd, inklusive samråd om miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken och PBL, hölls 28 november 2006 – 1 februari 2007. Planhandlingarna visades i Tekniska Nämndhuset, på Brommaplans bibliotek, på Coop Forum i Bromma Center, och på stadsbyggnadskontorets hemsida. Ett samrådsmöte i form av öppet hus hölls 4 december 2006 kl 16 – 19.30 i Hangar 2, Bromma Center, Ulvsundavägen 189. På samrådsmötet deltog representanter för stadsbyggnadskontoret, markkontoret/exploateringskontoret, trafikkontoret, byggherrarna KF Fastigheter och Brommaporten med konsulter m fl. Det kom ett tiotal personer från allmänheten. Frågor och synpunkter handlade om Ulvsundavägen som barriär och farlig att korsa för fotgängare, vikten av goda gång- och cykelförbindelser med Mariehäll, risken för sänkt luftkvalitet på Gårdsfogdevägen pga höga partikelhalter på Ulvsundavägen, samt möjligheterna för verksamhetsidkare i de baracker som skall rivras att få lokaler i det nya handelscentrumet.

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

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

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

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

medför betydande miljöpåverkan. Enligt länsstyrelsens uppfattning kan innehållet i den miljökonsekvensbeskrivning som då skall upprättas avgränsas till att innehålla konsekvenserna avseende partiklar (PM10).

Utifrån denna bedömning upprättades en miljökonsekvensbeskrivning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen för etapp 3-området, som en del av planhandlingarna som gick ut på plansamråd. Övriga miljöfrågor behandlades i en separat miljörapport.

5. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen skall ta tillvara och samordna statens intressen, ge råd om tillämpning av allmänna intressen vid planläggning och de krav som ställs på byggnader samt verka för att riksintressen enligt miljöbalken tillgodoses och miljö kvalitetsnormer iakttas. Miljö kvalitetsnormer skall iakttas vid planering, dvs planeringen skall göras så att möjligheterna att uppfylla normerna underlättas. I detaljplanen skall framgå hur miljö kvalitetsnormen kan uppfyllas. Länsstyrelsen skall pröva kommunens beslut att anta en detaljplan, bl a om det kan befaras att en miljö kvalitetsnorm inte iakttas.

Länsstyrelsen skriver att det i begreppet iaktta torde ligga en öppning till ett helhetstänkande, så att bedömningen också kan inbegripa en sammantagen bedömning av planens effekter på luftföroreningshalter, genom att planen sätts in i ett större geografiskt eller tidsmässigt sammanhang.

Länsstyrelsen hänvisar till länsstyrelsens rapport från 2005, ”Miljö kvalitetsnormer för luft, en vägledning för detaljplaneläggning med hänsyn till luftkvalitet”, där det sägs att beräkning av luftföroreningshalterna kan visa att luftsituationen förbättras i känsligare områden (=där människor vistas) och försämras i mindre känsliga områden (=där inga vistas eller bara ett fåtal vistas tillfälligt). **Det viktiga är enligt Länsstyrelsens uppfattning att en sammantaget bättre luftmiljö uppnås där människor vistas.** Faktorer som är viktiga i bedömningen är i vilken omfattning människor vistas på platsen, hur länge och om det är känsliga grupper, t ex äldre och barn. Denna syn på tillämpningen av miljö kvalitetsnormen, en bedömning av den samlade situationen, skulle kunna rymmas i planens uppgift att ”inte medverka till” ett överskridande av normvärde. Genom att skapa en förbättring – på annan eller samma plats - kan planen således anses medverka till att normer klaras samlat, även om det blir ett överskridande på en viss plats. **Det är Länsstyrelsens uppfattning att ett uppfyllande av miljö kvalitetsnormerna vid planläggning bör göras som en samlad bedömning, där nyttan för förorenings-situationen samlat kan jämföras med betydelsen av ett mindre överskridande.** En samlad bedömning med krav på **förbättringsöverskott** ligger i linje med hur allmänna intressen bör beaktas enligt 2 kap PBL och är analogt med bestämmelserna i 16 kap 5 § miljöbalken.

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget leder till att biltrafiken till området ökar och att utformningen ger ett överskridande av miljö kvalitetsnormen för partiklar, PM10. Den slutna fasaden mot Ulvsundavägen gör att partikelhalten stiger till ett överskridande i gaturummet, men att luftkvaliteten på insidan av bebyggelseskärmen förbättras.

- Eftersom planförslaget har en stor negativ miljöpåverkan vad avser partiklar så bör även **alternativa** utformningar eller lokaliseringar redovisas i MKB.

- Staden bör redovisa hur man säkerställer att hela gaturummet där miljö kvalitetsnormen överskrids utformas så att människor inte vistas där mer än tillfälligt. Planläggning pågår för kv Vallonsmidet på andra sidan Ulvsundavägen. Bebyggelse där kan leda till att gaturummet ytterligare stängs till och göra det ännu svårare att uppfylla miljö kvalitetsnormen. Därför bör man även redovisa konsekvenserna för luftmiljön i området, av de bägge planförslagen i kombination.
- **Sammanfattningsvis behöver staden mer övertygande redovisa och säkerställa att planens genomförande inte innebär hälsorisker och att nyttan av att föroreningsituationen förbättras innanför bebyggelseskärmen överväger de nackdelar som överskridandet av miljö kvalitetsnormen på Ulvsundavägen kan leda till.**

I övrigt förutsätter Länsstyrelsen att bebyggelsen inte inskränker riksintresset Bromma flygplats verksamhet. Staden bör redovisa att bebyggelsens höjd inte överskrider tillåten höjd. Länsstyrelsen hänvisar också till Luftfartsstyrelsens yttrande om dispenskrav för anläggande av tvärbana och krav avseende riskanalys för bensinstation. Länsstyrelsen påpekar att Diagonal Ulvsunda kan bli aktuell om Förbifart Stockholm inte byggs och att det skulle kunna påverka trafiklösningar och behöva ta i anspråk mark invid Ulvsundavägen/Bromma flygplats. Länsstyrelsen bedömer att kvalitetsprogrammets riktlinjer för den kulturhistoriska miljön är positiva, men att de planerade slantbyggnaderna riskerar att försvaga det visuella sambandet mellan hangarbyggnaderna och flygplatsen. Planen bör redovisa hur sambandet kan bibehållas.

6. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på fastighetsrättsliga frågor under nuvarande förutsättningar, men vill kontaktas om det före utställningen. Grundkartan har förändrats genom rivningar och nybyggen i tidigare planetapp. Nya byggnader bör mätas in för ny grundkarta. Lantmäteriet kommer att omtolka gränserna mellan kvarter och gata i äldre planer och revidera registerkartan där detta är möjligt/lämpligt.

7. Sakägare och boende

Inga sakägare eller privatpersoner med angiven adress inom närområdet har lämnat in något skriftligt yttrande.

8. Övriga intresseföreningar m.fl.

Samfundet S:t Erik, Köpmangatan 5, nb, 111 31 Stockholm, råder staden att undvika bebyggelse och trafikleder som ökar barriärerna i stadsbygden och i stället utveckla sammanhangen mellan näraliggande områden. Den blandade staden bör behållas med tanke på människors upplevelse och praktiska vardag och med tanke på miljön.

Samfundet skriver att det sannolikt är till nytta för boende, arbetande och företag i närområdet, att enligt planförslaget utveckla handelsområdet till en mer komplett centrumfunktion. Det är viktigt att tvärbanan finns på plats när området tas i bruk med tanke på den risk för ökad biltrafik som etableringen medför. Det måste vara ställt utom tvivel att närbelägna mindre centumbildningar, som Sundbybergs centrum, Alvik eller Brommaplan inte påverkas negativt och blir av med nuvarande utbud av service och butiker. Till dessa tar sig idag många naturligt och bekvämt gående, cyklande eller kollektivt, på ett helt annat sätt än som skulle bli möjligt till det nya Bromma

Center. Beträffande fysisk utformning och utvecklingen av området som helhet anser samfundet att förslaget är inne på fel väg. I stället för den starka barriärverkan som förslaget avser att åstadkomma bör mesta möjliga göras för att skapa sammanhang mellan bebyggelsen på ömse sidor om Ulvsundavägen, genom byggnader som öppnar sig mot vägen med tvärgator och passager på flera ställen. Gatumiljön utformas så att den bidrar till dämpad trafikrytm och inbjuder till promenader och cykling. Dagens blandning av bostads- och centrumbebyggelse respektive bebyggelse för industri, hantverk och andra arbetsplatser bör bejakas och utvecklas till fördel för boende och affärsidkare i stor omkrets och för miljön i hela Stockholm.

Samfundet ställer vidare frågan om trafikleder som skär sår i stadslandskapet är förenliga med en storstad med kvalitet. Trafikleder med närområde bör i stället integreras som naturliga delar och som puls i stadslandskapet. Kännetecknet för och en viktig kvalitet i en stad är att det finns många alternativa vägar att röra sig också gående och på cykel mellan och inom stadsdelar. Bebyggelsen bör enligt samfundets mening samspela både med de stora hangarerna i en sorts kontrastverkan och med husen på andra sidan Ulvsundavägen, och liksom dessa utformas som separata byggnader med varierande höjd. Vissa befintliga byggnader kunde stå kvar som de är och ge en mer varierad stadsbild och möjlighet för lågprisverksamheter att vara kvar.

Nina Hjerpe, Sturevägen 5, 8 tr, 177 56 Järfälla, tillsammans med en lista med 26 namnunderskrifter utan namnförtydligande eller adress, vill bevara samtliga små grönplättar som finns kvar eftersom det är så välbehövligt för vår livsglädje och trivsel att det finns litet gröna ytor i det annars så stressade området. All växtlighet är dessutom nyttig och nödvändig för syrets skull och sammantaget påverkar det alla som promenerar och vistas i och kring området. Även djuren blir påverkade.

9. Remissinstanser

Hyresgästföreningen i Stor-Stockholm, Bromma-Ekeröavdelningen, tillstyrker förslaget.

Fastighets- och saluhallskontoret/-nämnden har inte svarat.

Markkontoret/Exploateringskontoret har inte lämnat något remissvar. I stället ingår deras synpunkter i gemensamt tjänsteutlåtande (mars 2008).

Trafikkontoret har inte lämnat något remissvar. I stället ingår deras synpunkter i gemensamt tjänsteutlåtande (mars 2008).

Trafikkontoret, avdelningen för avfall, har lämnat ett separat svar. De tolkar planbeskrivningen så att samtliga avfallsfraktioner hanteras maskinellt i container, vilket bedöms som mycket positivt. Planen medger en återvinningsstation för tidningar och förpackningar på parkeringsytan. Med hänsyn till den höga genomströmningen av kunder i området, samt förväntad expansion, rekommenderas en väl tilltagen plats, då belastningen på denna anläggning bedöms bli mycket stor. Det är lämpligt att reservera en plats för miljöstation för hushållens farliga avfall vid den planerade bensinstationen, dock inte närmare än 12 m från bensinpump. Till svaret bifogas en pm med information avseende avfallshantering som bör beaktas i detaljplan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrker förslaget till detaljplan. Då intentionerna i detaljplaneprogrammet för handelsområdet tillstyrkts av Miljö- och

hälsoskyddsnämnden och Miljöförvaltningens synpunkter (som de framförts i arbetsgrupp samt i underlag för miljökonsekvensbeskrivning) beaktats tillstyrks fortsatt detaljplanarbete. Beslut i ärendet har fattats av Miljöförvaltningen på Miljö- och hälsoskyddsnämndens vägnar enligt gällande delegationsordning. Handelsområdet ligger centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Bromma flygfält-Ulvsunda-Bällsta och det är bra att planarbetet beaktat utvecklingsområdets framtida möjligheter som företags- och bostadsområde och planens påverkan på det område som ingår i Vision Bällstaviken, bl a genom trafikutredningar. Eftersom Bromma Center avses fungera som centrum för omgivande område måste gång- och cykeltrafikanter kunna nå området på ett tryggt sätt, vilket bör bli tydligare i planen. De väsentligaste miljöfrågorna har redovisats i planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivningar. Miljökvalitetsnormen för inandningsbara partiklar bedöms överskridas vid Ulvsundavägen. Miljöförvaltningen bedömer att fortsatt planarbete ändå kan tillstyrkas i detta speciella fall, eftersom man i planarbetet ansträngt sig för att uppnå godtagbar miljö kvalitet, bl a genom att förlägga gång- och cykelbana där partikelhalterna är lägre och utforma byggnaderna så att luftkvaliteten blir bättre där människor vistas. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) skall redogöra för åtgärder för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som planen medför. Här föreslås reglering via kontrollplan och att byggherren initierar uppföljning i samband med slutbesiktning och att den sker genom exploatörens egenkontroll 3 mån efter slutbesiktning, vilket regleras i särskilt avtal. Miljöförvaltningen anser att denna handlingsmodell kan prövas, men att en utvärdering bör göras av om detta är ett lämpligt sätt att genomföra uppföljningen. I samband med detaljplanen måste det fastställas att rapport angående uppföljning av MKB måste inlämnas till stadsbyggnadskontoret för godkännande.

Stockholm Vatten AB, anför ur va-teknisk synpunkt att eftersom hela planområdet avses bli kvartersmark, inga allmänna gator planeras och infarter och parkeringsytor föreslås bli gemensamhetsanläggningar, så är det lämpligt att också involvera erforderliga gemensamma va-anläggningar i gemensamhetsanläggning. (Bef byggnad i planens nordvästra hörn kan få spill- och dagvattenanslutning till bef servisleddningar i Ulvsundavägen, medan vatten kan anslutas inom bef närbelägen gemensamhetsanläggning eller erbjudas ny anslutning i u-område väster om byggnaden). Dagvatten från bensinstationsområdet skall anslutas till övriga gemensamhetsanläggningar. Brandposter inom området skall ingå i gemensamhetsanläggning, eller enskild va-anläggning, där så erfordras. Inom flygplatsområdet söder om planområdet har Graf Air en byggnad som har bef vatten- och avloppsanslutningar öster om Flygplatsinfarten (dvs inom planområdet), med vattenanslutning till exploateringskontorets bef V200-ledning, vilken skall utgå, samt avlopp till okänd anslutning inom bef bebyggelse mot Ulvsundavägen. Enligt planens genomförandebeskrivning skall byggherrarna och Luftfartsverket teckna ett separat avtal om vissa frågor rörande flygplatsinfart m m. Detta avtal bör också beakta Graf Air:s va-anslutning och ingå i ovan nämnda gemensamhetsanläggning. Framtida avvattning av planerad tvärbana måste också planeras in och ev ingå i gemensamhetsanläggning. Förbindelsepunkter för vatten, spill- och dagvatten upprättas utmed Ulvsundavägen.

Fortum Distribution AB, Nätplanering, önskar att E- och u-område förs in i detaljplanen för en befintlig elnätstation, öster om den sk blå hangaren/Stadium, med tillhörande elledningar. Enligt Fortum är området utmed Ulvsundavägen idag högspänningskund med internt elnät. Vid ev ändring till lågspänningskund erfordras plats för etablering av 1-2 nya elnätstationer, helst

fristående, med u-områden. Alternativt skall krav föras in i exploateringsavtal att erforderliga utrymmen för elnätstationer skall tillhandahållas. För ledningar som hamnar på kvartermark skall ledningsrätt/servitut upprättas. Fortum yrkar på att följande stycke förs in i genomförandebeskrivningen: "Fastighetsägare är skyldig att på anmodan upplåta ledningsrätt eller servitut för Fortum Distribution AB:s anläggningar, vilka omfattas av denna detaljplan." I övrigt ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.

AB Fortum Värme svarar att de kan erbjuda fjärrvärme till det nya centret. De har inget att erinra vad gäller fjärrkyla och stadsgas.

Stockholms brandförsvaret, Område Väst, framhåller de risker som finns i anslutning till Ulvsundavägen och verksamheten på Bromma flygplats. Den genomförda riskanalysen har stor betydelse för utförandet av Bromma Center och det är av stor vikt att de rekommendationer som är framtagna följs. Möjligheten för brandförsvarets insatsenheter att nå objektet från olika håll måste tillgodoses, varför en utredning om tillgängligheten i samband med olika räddningsscenarier bör genomföras.

Bromma stadsdelsnämnd beslöt att överlämna stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande som svar. (Sammanträdesdatum 2007-01-25, §12, inga reservationer eller särskilda yttranden). Tjänsteutlåtandet är i huvudsak positivt till planförslaget som förväntas skapa förutsättningar för en fortsatt god ekonomisk tillväxt och utveckling av området. Förvaltningen skriver att stormarknadsområdet sedan lång tid är etablerat i Bromma med ett brett sortiment av varor uppskattade av en stor kundkrets. Det är positivt att en detaljplan upprättas som främjar en fortsatt god ekonomisk tillväxt och utveckling av området. Handelsområdet med sitt centrala läge, måste dock kunna nå oavsett val av färdmedel vilket förutsätter goda kollektivtrafikförbindelser. Det är värdefullt att detaljplanen är utformad så att kollektivtrafiken kan förbättras i området. I väntan på tvärbanan, som kan komma till stånd först flera år efter Bromma Center, så bör en diskussion föras med SL om förbättrade bussförbindelser. Området kan idag uppfattas som rörigt och svårorienterat och det är positivt att planen föreslår säkrare trafiklösningar vid angränsande korsningar och infarter. Det är också positivt att dagvattnet renas och att områden med markföroreningar saneras. I miljökonsekvensbeskrivningen sägs att utspädningen av luftföroreningar bli bestämda av gaturummets dimension. Planen måste därför utformas så att största möjliga hänsyn tas till den låga och öppna bebyggelsen på andra sidan Ulvsundavägen, så att inte den drabbas av ökande partikelhalter pga de nya slutna byggnaderna i planområdet. Möjligheterna att uppföra kompletterande bullerskydd (på andra sidan Ulvsundavägen) bör utredas. Förvaltningen anser att det är angeläget att de nya byggnaderna kan harmoniera med den lågskaliga bebyggelsen i Mariehäll och att fasaderna därför bör ges en mjukare och mer välkomnande framtoning.

Stadsbyggnadsnämndens handikappråd anförde som svar på remissen att det skall finnas ledstråk som leder till alla entréer, 5 % av alla parkeringsplatser skall vara handikapplatser och placeras så nära entréerna som möjligt, utrymningssäkerheten för personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga samt andra funktionsnedsättningar måste beaktas noga i garage och kommersiella lokaler, gång- och cykelvägar skall separeras i enlighet med stadens utemiljöprogram, glasade ytor skall vara tydligt markerade i ögonhöjd och får inte placeras så att de medför risk för bländning. Råddet önskar följa och kunna ge synpunkter under den fortsatta plan- och byggprocessen.

AB Storstockholms Lokaltrafik, SL, konstaterar att reservatet för tvärbanan är inlagt på ett korrekt sätt med hänsyn till de sträckningsstudier för tvärbanan som föregått planförslaget. Busstrafik genom området har tidigare diskuterats av SL och staden. Förutsättningar för detta får diskuteras i det fortsatta planarbetet. Det ställer krav på vägdragningar, lutningar, utrymme för hållplatser m m.

Posten, serviceområde Bromma, har inte svarat.

Regionplane- och trafikkontoret, RTK, konstaterar, efter samråd med SL, att planförslaget på ett korrekt sätt beaktar reservatet för tvärbanan mot Kista. RTK skriver vidare att Bromma är länets andra flygplats, som enligt RUF 2001 bör behållas för kvalificerat allmänflyg och viss linjetrafik. I det fortsatta planarbetet bör det tydligt redovisas att den planerade bebyggelsen inte inskränker på flygplatsens långsiktiga verksamhet.

Renhållningsförvaltningen, har ersatts av Trafikkontoret, avdelningen för avfall, se ovan.

Konsumentförvaltningen/konsumentnämnden återsände remissen obesvarad eftersom de lades ner vid årsskiftet 2006/2007.

Luftfartsstyrelsen, 601 73 Norrköping, skriver att planområdet berörs av influensområdena från riksintresset Stockholm – Bromma flygplats. Flygplatsen är riksintresse för luftfarten enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Ny bebyggelse och verksamheter bör inte lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder, flygplatser eller hamnområden så att verksamhetens funktion äventyras. Att funktionen luftfartsanläggning utgör riksintresse innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som skall skyddas utan även omgivande influensområden för buller, höjdbegränsande områden och procedurområden. Beträffande flygbuller vill Luftfartsstyrelsen framhålla de riktvärden (FBN 55 dBA och maximalnivån 70 dBA) som framgår av regeringens proposition 1996/97:53 ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”. Runt en flygplats finns områden som begränsar byggnadshöjder för att inte flygsäkerheten skall äventyras. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta (byggnader, master etc) som tillfälliga (byggnadskranar etc). Regler för höjdbegränsningsområdena finns i ”Bestämmelser för Civil Luftfart – Flygplatser (BCL-F)”. En karta över flygplatsens höjdbegränsande områden bifogas remissvaret. Vid planering av ny järnvägssträcka (tvärbanan) förbi en flygplats eller annan luftfartsutrustning måste hänsyn tas till ”Förordning (1957:601) om elektriska starkströmsanläggningar”, som säger att luftledningar för starkström normalt inte får anläggas närmare än 4 km från landningsbanans mittpunkt (9 kap.). Beroende på hur järnvägen dras fram relativt flygplatsen samt efter en noggrann analys kan detta avstånd få underskridas. Det är flygplatsen som söker dispens för underskridandet av avståndet 4 km och ansökan görs till Luftfartsstyrelsen. I den riskanalys för bensinstation som skall göras enligt samrådsförslaget bör bensinstationens minskade avstånd till flygplatsen analyseras.

Luftfartsverket, Stockholm-Bromma Flygplats, 168 67 Bromma, har inte svarat. Vid underhandskontakter under planarbetet har flygplatsens företrädare ställt sig positiva till förslaget.

Skönhetsrådet, anser att platsens koppling till flyget och som station för en utbyggd Kistagren är utomordentligt välfunnen. Rådet ställer sig inte negativt till en fortsatt utbyggnad för handel, men anser att den volym planförslaget

medger är alltför stor för området och att den genom sin skala riskerar upplevelsen av hangarerna, som i sig är stora byggnader. Rådet ifrågasätter intentionen att skapa en annorlunda och konkurrerade handelsplats genom att bygga ett stort inomhuscentrum, och ser det som en brist att befintligt lågprisutbud försvinner. Fasaden mot Ulvsundavägen upplevs som avvisande och infarten från Karlsbodavägen som en lång tunnel, vilket tillsammans ger en miljö som är svår att vistas i som fotgängare. Rådet har inget emot den smalare butikslängan söder om parkeringen (släntbyggnaderna).

Stadsmuseiförvaltningen/Stockholms stadsmuseum har i programarbetet inte haft några invändningar mot den planerade ändringen i handelsområdet och har ingen erinran mot planförslaget för etapp 3. Stadsmuseet ser det som viktigt att utformningen av de nya byggnadernas möte med Ulvsundavägen studeras noga avseende avskärmning mot vägen och åtgärder som skydd mot farliga transporter. Stadsmuseet påpekar att bebyggelsen i den del av planområdet som följer hangarområdets södra gräns, i slänten utmed Flygplatsinfarten, kan få stor påverkan på områdets miljö. Inför det fortsatta arbetet vill stadsmuseet framhålla vikten av att bebyggelsen i slänten mot Flygplatsinfarten utformas på sådant sätt att den möjliggör in- och utblickar mot hangarområdet och i övrigt kommer att stämma väl överens med de övergripande intentionerna att bevara platsens karaktär med tydlig anknytning till flygverksamheten.

Flygplatsen som anläggning och de äldre byggnaderna har synnerligen stort kulturhistoriskt värde pga sin historia och den funktionalistiska arkitekturen. Ingen av de byggnader som berörs av planförslaget för etapp 3 har dock högre kulturhistorisk klass än gul. Bebyggelsen utgörs av den f d simulatorhallen uppförd 1958/60 av SAS, idag Babyland, samt flera kontorsbaracker och verkstadsbaracker uppförda under perioden 1940-tal t o m 1970-tal av bl a ABA, SAS och Luftfartsverket för flygtrafikanknutna verksamheter. Byggnaderna är enkla, utförda i trä eller betong, förutom simulatorhallen som även har fasader klädda med tegel.

Stockholm Business Region, har i huvudsak inget att invända mot förslaget. Det ligger i linje med utvecklingen av Ulvsundaområdet och inkräktar inte på Bromma flygplats. Området bedöms som synnerligen lämpligt för denna typ av verksamhet och blir med en utbyggnad av tvärbanan mer tillgängligt. Stockholm Business Region konstaterar att plangenomförandet förutsätter att ett antal verksamheter måste lämna området. Bolaget anser därför att planförslaget skall kompletteras med en analys av konsekvenserna för näringslivet, som beskriver hur företagarna/hyresgästerna kan lösa lokaliseringen av sina verksamheter.

Stokab har inget att erinra och hänvisar till Stockholm Vattens samgranskade ledningskartor angående var Stokab har befintlig kanalisation.

Svensk Handel, Stadsplanekommittén, ser positivt på planerna att bygga ut området till en modern handelsplats. Området har en god potential att bli en kraftfull och attraktiv marknadsplats med ett stort upptagningsområde. För att detta skall bli verklighet krävs dock att man inte endast löser frågor direkt knutna till anläggningarna vid Bromma Center, utan även lyfter blicken och beaktar förhållandena i hela närområdet. Påverkande verksamheter i närområdet är Sundbybergs centrum, verksamheter vid Karlsbodavägen, City Gross och Willys i Ulvsunda Industriområde samt Plantagens verksamhet vid södra änden av flygplatsen. Samtliga etableringar i närområdet konkurrerar i viss mån, men utgör samtidigt en gemensam dragningskraft och borde tillsammans

kunna utvecklas till just ett "Bromma center" eller en "Bällsta Handelsplats". Det samlade kommersiella utbudet kommer dock att innebära mycket stora trafikflöden och de positiva effekter som den gemensamma dragningskraften kan ge, förutsätter att tillgänglighets- och trafiklösningarna är tillfredsställande i hela området. Ur detta perspektiv kan vikten av att se till helheten inte nog betonas. Detta gäller miljö- och marknadsfrågorna i allmänhet och infrastruktur- och trafiklösningarna i synnerhet.

Telia Sonera AB har inte svarat.

Vägverket, Region Stockholm, Robert Örtegren, har inte svarat.

Solna stad. Kommunstyrelsen beslöt 2007-02-05 (§4) att översända tjänsteskrivelse från stadsbyggnadsförvaltningen som svar på remissen. Stadsbyggnadsförvaltningen i Solna framför att möjligheterna att kunna bygga ut en Huvudstaled i såväl Huvudstabrons förlängning som med en Tritonkoppling bör bibehållas i avvaktan på ett slutligt ställningstagande i frågan, och Stockholms stadsbyggnadskontor bör således i nuläget bevaka att en Tritonkoppling är möjlig.

I Stockholms ÖP99 finns reserverat för ny broförbindelse över Bällstaviken, den s k Tritonbron, mellan Tritonvägen i Solna/Sundbyberg och Ulvsundavägen, som tillsammans med en utbyggd Huvudstaled skulle förbättra förbindelserna från Västerort till Solna. I reservatet ingår också en trafikplats/rondell där Tritonförbindelsen möter Ulvsundavägen. I anslutning till Ulvsundavägen/Vision Bällstaviken har under 2006 utförts trafikstudier i samråd mellan Stockholm, Solna och Sundbyberg, som har visat att en utbyggd Huvudstaled över den befintliga Huvudstabron kan fungera lika bra som en Tritonled med ny bro, och att en koppling via Huvudstabron är betydligt billigare. Stockholms trafikkontor har inte bedömt det som aktuellt att i detta skede bygga ut plan-skilda trafikplatser eller en rondell i Ulvsundavägens anslutning till Karlsbodavägen. En Huvudstaled med befintlig Huvudstabro innebär dock enligt stadsbyggnadsförvaltningen i Solna en koppling mer mot Västerort än en Tritonkoppling som ger en mer nordvästlig koppling. En koppling i Huvudstabrons förlängning innebär sannolikt att vägnätet mot Drottningholmsvägen måste byggas ut, en kostnad som inte fanns med i den utredning som gjordes under år 2005. Båda alternativen avlastar enligt stadsbyggnadsförvaltningen Solnas gatunät i samma storleksordning. Solna stad avser att under innevarande år ytterligare utreda Huvudstaledens regionala betydelse. I övrigt har inte stadsbyggnadsförvaltningen i Solna någon erinran över detaljplaneförslaget.

Sundbybergs stad svarar med en skrivelse, undertecknad på kommunstyrelsens vägnar av kommunstyrelsens ordförande Bo Genfors. Sundbyberg anser att det är positivt att området rustas upp, men påpekar att det är en mycket stor handelsyta (105.000 kvm) och att det inte finns någon begränsning av andelen icke-skrymmande varor (shopping). Om shoppingandelen blir för stor befarar Sundbybergs stad att Sundbybergs centrum påverkas negativt. Bromma Center fungerar som intern handelsplats för Ulvsunda-Mariehäll, men också som extern handelsetablering som alstrar mycket biltrafik. Det framgår inte av planbeskrivningen hur trafikökningen kommer att påverka omkringliggande gator, som Landsvägen och Hamngatan i Sundbyberg. En analys av hur trafikökningen kommer att belasta gatorna i ett större område måste göras och åtgärder vidtas för att minimera de negativa effekterna av den ökade trafiken i Sundbyberg. Byggandet av Tritonbron är en sådan.

Det är angeläget att integrera området med Sundbyberg och den stadsbyggsutveckling som sker i närområdet. För att överbrygga de barriärer

som finns är det viktigt med en tvärbanekoppling och ett gent, tryggt , trafiksäkert och trivsamt gång- och cykelvägnät som integrerar de olika stadsdelarna och även en gen och attraktiv gång- och cykelförbindelse genom området. Sundbybergs stad anser att det är viktigt att planområdet får en god kollektivtrafikförsörjning redan innan tvärbanan byggs, och att kollektivtrafikförbindelserna mellan Sundbyberg och Bromma center är bra, för att undvika att biltrafiken i centrala Sundbyberg ökar.

Företagsgruppen Bromma Flyg har inte svarat.

Norrenergi, Box 1177, 171 23 Solna, har befintliga fjärrvärmeledningar i Ulvsundavägen. Dessa kommer inte att beröras av utbyggnadsplanerna. *Norrenergi* har inga synpunkter på planförslaget, men ser en möjlighet att kunna ansluta det nya området till sitt fjärrvärmenät.



Bengt André
Planchef



Karin Månsson
Planarkitekt



Stadsbyggnadsnämnden

**Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför vidare
detaljplaneläggning för kv Trafikflyget m m i stadsdelen Riksby**

FÖRSLAG TILL BESLUT

1. Förslag till detaljplan för Trafikflyget 1, 3, 5 samt parkeringsyta på del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1 i stadsdelen Riksby skall upprättas, remissbehandlas och ställas ut i enlighet med detta tjänsteutlåtande.
2. Förslag till ny bebyggelse för kontor och handel i del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1 vid kv Trafikflyget, i stadsdelen Riksby, avskiljs till ett separat planärende och redovisas för ställningstagande i SBN före plansamråd.
3. Planarbete med enkelt planförfarande skall påbörjas med remiss och samråd för ändrad användning till hotell av fastigheten Trafikflyget 4 i stadsdelen Riksby.

Ingela Lindh

Magnus Andersson

SAMMANFATTNING

Programförslaget för kv Trafikflyget m m var våren 2000 föremål för remiss och samråd. Programförslaget innebar att stormarknadsverksamheten i de gamla flyghangarerna vid Bromma flygplats skulle permanentas och kompletteras med nya byggnader för service och arbetsplatser. Remissinstanserna var positiva till stormarknadsanvändningen. Skönhetsrådet önskade arkitektonisk bearbetning av de nya byggnaderna. Miljöförvaltning och länsstyrelse påpekade att miljökonsekvensbeskrivning och riskanalys för transport med farligt gods på Ulvsundavägen måste utföras. MKB och riskanalys är nu utförda.

SL har föreslagit att tvärbanans förlängning från Alvik till Kista skall dras genom programområdet, vilket gör programmets förslag till nybebyggelse inaktuellt. Fortsatt planarbete måste både vad gäller fysisk utformning och

tidsmässigt anpassas till planeringen av tvärbanan. Stadsbyggnadskontoret föreslår därför att det fortsatta planarbetet delas upp i flera delar.

1. Hangarområdet med Trafikflyget 1, 3 och 5 samt parkeringsytan (del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1) går vidare med plansamråd och utställning.
2. För de ytor (del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1) som påverkas av tvärbanans dragning upprättas ett nytt förslag till ny bebyggelse. Detta förslås i fortsättningen utgöra ett separat planprojekt och förslaget redovisas för ställningstagande i SBN före plansamråd.
3. Trafikflyget 4. Beställaren KF Fastigheter önskar bygga om det f d SAS-kontoret i Trafikflyget 4 till hotell. Om detta kan godkännas av brandförsvaret ur risksynpunkt, föreslås att ändrad användning till hotell av befintlig byggnad på Trafikflyget 4 snabbbehandlas i ett separat planärende med enkelt förfarande (med detta tjänsteutlåtande som start-PM). Om hotellanvändning inte skulle bli aktuell föreslås ändrad användning av befintlig byggnad ingå i del 1, och en ny bebyggelse i del 2.

UTLÅTANDE

Planområdet

Planområdet omfattar det gamla hangarområdet vid Bromma flygplats, som sedan länge utnyttjas för stormarknadsändamål, det f d SAS-kontoret i Trafikflyget 4 samt barackområdet (entréområdet) öster om hangarerna. Planområdet ligger i stadsdelen Riksby, och gränsar till Ulvsunda Industriområde och Mariehäll. Det område som varit föremål för programsamråd begränsas av Ulvsundavägen i norr och Flygplatsinfarten i söder. Det omfattar fastigheterna Trafikflyget 1, 3 och 5 (hangar 1, 2 och 3), Trafikflyget 4 och delar av Ulvsunda 1:1 och Riksby 1:4. Större delen av området är upplåten med äldre typ av tomträttsavtal till KF Fastigheter AB.

Bakgrund

Bromma Flygplats invigdes 1936. De stora flygplanshangarerna utmed Ulvsundavägen byggdes på 1940-talet. Sedan Arlanda flygplats stod klar 1960, har de stora hangarerna på Bromma blivit överflödiga för flygets behov och tagits i anspråk för annan användning. Stormarknadsverksamheten har vuxit fram successivt sedan 1970. Coop Forum (F d B&W och Obs), City Stormarknad, Systembolaget m m fyller nu hangarerna på Trafikflyget 1, 3 och 5. Hangarbyggnaderna m m ägs sedan 1999 av KF Fastigheter. Totalt omfattar handeln idag ca 35.000 kvm. Handelsanvändningen och de tillbyggnader som gjorts under senare år har enbart tidsbegränsade bygglov. Framtiden för flygverksamheten på Bromma flygplats är oklar. Avtal mellan staden och Luftfartsverket gäller till och med 2011. Vid en nedläggning av flygplatsen avses fältet bebyggas med i första hand bostäder.

Gällande planer

För området gäller planerna Pl 1960B och Pl 1740 från 1940, samt Pl 2676 från 1942. Samtliga planer anger att området endast får bebyggas för trafikändamål. I stadens Översiktsplan 99 utgör Bromma Flygfält en del av ett större stadsutvecklingsområde, som också inkluderar Ulvsunda Industriområde och Mariehäll.

Kulturhistoriskt värde

Två av de stora hangarerna, hangar 1 och 2, samt den mindre hangar B, har av stadsmuseum bedömts vara av byggnadsminnesklass (blåmarkerade), medan hangar 3 och det gamla SAS-kontoret (byggt 1946 som huvudkontor för AB Aerotransport) i Trafikflyget 4 har stort kulturhistoriskt värde (grönmarkerade). Stadsmuseum genomförde 1997 på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret en byggnadshistorisk inventering av samtliga byggnader inom det ursprungliga flygplatsområdet. Hangar 1 och 2 samt SAS-kontoret är ritade av Paul Hedqvist.

Tidigare planarbete

Staden påbörjade arbete för att detaljplanlägga handelsområdet redan i början av 1990-talet. År 1996 skulle området övergå från luftfartsverkets förvaltning till stadens förvaltning och det var då angeläget att lösa markupplåtelse-, avtals- och fastighetsbildningsfrågor vilket förutsatte att området detaljplanelades. Fastighets AB Brommastaden, som innehade tomträtterna i kv Trafikflyget, arrenderade övrig mark av luftfartsverket och ägde de flesta byggnaderna, lade fram omfattande förslag till utveckling och utbyggnad av handeln. 1993 utarbetade SBK och GFK en gemensam programutredning för kv Trafikflyget m m. Olika scenarier föreslogs, som evenemangsområde eller utökning med handel och kontor. Programutredningen gick ut på samråd och remiss 1994 med syftet att få in ytterligare idéer, samt belysa effekterna på handel och verksamheter inom Västerort, Solna och Sundbyberg. Remissvaren, som redovisades i gemensamt tjänsteutlåtande 1995, gav varken stöd för utveckling till evenemangsområde eller utökning av handeln. Det fortsatta planområdet föreslogs omfatta Trafikflyget 1,3, 4,5 och parkering på hangarplattan, samt en ny rondell vid Ulvsundavägen, medan planläggning av entréområdet (barackområdet) borde vänta till dess att programfrågorna för detta var utredda. SBN beslöt 1996-02-22 att uppdra åt SBK att upprätta förslag till nya detaljplaner i enlighet med tjänsteutlåtandet, med uttalandet att "planeringen av kv Trafikflyget bör samordnas med planeringen av Bromma Trädgårdsstad på flygfältsområdet, så att anläggandet av Bromma trädgårdsstad underlättas". År 1999 förvärvade KF Fastigheter Brommastadens innehav i kv Trafikflyget m m och övertog därmed också diskussionerna om planläggning och upplåtelser med staden. Kvar hos Brommastaden/Diös blev den södra delen av barackområdet, som sedan inte har ingått i plandiskussionerna. År 2000 togs planarbetet upp som ett nytt planärende och efter en startpromemoria beslöt SBN 2000-04-06 att uppdra åt kontoret att påbörja planarbete för kv Trafikflyget m m med programsamråd.

Programförslaget

Det förslag till planprogram för stormarknadsområdet som gick ut på remiss- och programsamråd 2000-04-14 hade upprättats av Kooperativa Förbundet/KF Fastigheter AB och deras konsult Rotstein Archus Arosia Arkitekter AB, i samverkan med SBK och GFK. Som en förutsättning för programmet angavs att området skulle utformas för att fungera oberoende av om flygverksamheten fortsatte eller flygplatsområdet bebyggdes med bostäder och arbetsplatser.

Den befintliga stormarknadshandeln har enligt programmet ett primärt upptagningsområde om ca 140.000 personer boende inom 10 minuters bilresa från hangarområdet. I det sekundära upptagningsområdet, inom 20 minuters bilresa, bor ytterligare 350.000 personer, huvudsakligen längs E18 och i delar av Stockholms innerstad. Ca 12.000 personer beräknas enligt programmet i

framtiden arbeta i ett närområde bestående av det utbyggda kvarteret Trafikflyget och Ulvsunda industriområde.

För de tre stora hangarerna föreslog programmet detaljplanläggning för fortsatt stormarknadsanvändning, återställande av den ursprungliga funktionalistiska karaktären och rivning av sentida tillbyggnader. Nya låga länkbyggnader, innehållande lager, inlastning, personalutrymmen och småbutiker, föreslogs binda ihop hangarerna. Varutransporter förlades till en ny lastgata norr om hangarerna. Parkeringsytan på hangarplattan skulle ordnas upp med gångstråk, ny markbeläggning m m. Hangar B föreslogs flyttas till ny plats utanför området. En ny rondell föreslogs vid infart från Ulvsundavägen/ Karlsbodavägen. Den totala handelsytan, ca 35 000 kvm, avsågs inte öka, men rivna ytor skulle kompenseras med nybyggda.

Programförslaget visade tre olika grupper av ny bebyggelse för service och arbetsplatser inkl kontor. I områdets östra del (entréområdet) föreslogs en torgbildning med hus i upp till fem våningar, som ersatte befintliga baracker m m. Servicen avsågs bli inriktad på de arbetande i närområdet med post, bank, apotek, restauranger, gym, tandläkare, blommor, frisör m m. Om flygplatsen senare bebyggs med bostäder tänkte man sig dessutom vårdcentral, utbildning, kultur mm. Söder om parkeringsytan, i slänten ner från Flygplatsinfarten, föreslogs ett antal mindre släntbyggnader, utan närmare definierat innehåll. I områdets västra del, söder om Trafikflyget 4, föreslogs fyra vånings kontorshus.

Hur programsamrådet bedrivits

Programförslaget sändes ut för samråd och remiss under tiden 2000-04-19 – 2000-06-16 till berörda sakägare samt länsstyrelsen, lantmäterimyndigheten, gatu- och fastighetsnämnden, miljö- och hälsovårdsnämnden, Birka Energi AB, Stockholm Vatten AB, Telia AB, brandförsvaret, Bromma stadsdelsnämnd, näringslivskontoret, skönhetsrådet, handikapprådet, Bromma hembygdsförening, stadsmuseum, luftfartsverket/Bromma flygplats, SJ, banverket, SL, regionplane- och trafikkontoret, handelskammaren, Svensk Handel, företagarföreningen i Ulvsunda industriområde och Mariehäll, Pripps, Norsk Hydro, Diös, Bromma flygskola, hyresgästföreningen, Solna och Sundbyberg. Förslaget visades i Tekniska Nämndhuset under hela samrådstiden, samt i B&W stormarknad i Bromma från 2000-04-19 och fyra veckor framåt och därefter i Obs stormarknad i Bromma under ca fyra veckor till 2000-06-16. Allmänt informations- och samrådsmöte hölls 2000-05-22 i f d SAS-kontoret, Ulvsundavägen 193. Vid samrådsmötet var ett 15-tal personer närvarande, huvudsakligen näringsidkare i område. Inga erinringar framkom.

Sammanfattning av remissinstansernas och sakägarnas synpunkter

Hangarerna med hangarplattan

Förslaget att permanenta den etablerade stormarknadshandeln och rusta upp området på ett kulturhistoriskt riktigt sätt bemöttes genomgående positivt av remissinstanserna. Bromma stadsdelsnämnd (SDN) poängterade att stormarknadsområdet redan är etablerat sedan lång tid tillbaka och att utbudet uppskattas av en stor kundkrets. SDN påpekade också vikten av att de arkitektoniska kvaliteterna och den kulturhistoriskt värdefulla funkiskaraktären återställs. Stadsmuseinämnden och skönhetsrådet var positiva till stormarknadsanvändning, som en möjlighet att bevara hangarerna på ett bra sätt, men påpekade också vikten av att bevara flygplatskaraktären med de öppna ytorna framför hangarerna och den visuella kontakten med flygfältet.

GFN påpekade att det är bråttom med ny detaljplan, så att handeln kan planera långsiktigt för permanenta lösningar när nuvarande tomträttsavtal går ut 2006. Svensk Handel bedömde att antalet parkeringsplatser var för litet. Länsstyrelsen, stadsmuseinämnden och skönhetsrådet ville bevara hangar B på ursprunglig plats av kulturhistoriska skäl.

Ny bebyggelse

Ny bebyggelse i väster, söder om Trafikflyget 4, avstyrktes av Luftfartsverket och näringslivsnämnden eftersom området ingår i flygplatsområdet och måste reserveras för flygplansuppställning, samt av länsstyrelsen, stadsmuseinämnden och skönhetsrådet som ville behålla den öppna kontakten mellan hangarplattan och flygplatsen av kulturhistoriska skäl.

Vad avser ny bebyggelse i entréområdet ansåg skönhetsrådet att de föreslagna volymerna borde bearbetas vidare och redovisas på ett sätt som gör det möjligt att bedöma bl a hur fronten mot Ulvsundavägen ska gestaltas. Rådet krävde noggranna stadsbildsstudier, och poängterade att ny bebyggelse inte får låsa möjligheten att i framtiden skapa en god stadsmiljö i en tänkt ny stadsdel på flygfältet. Näringslivsnämnden bedömde att nya serviceetableringar stämmer med önskemålen hos företagen i närområdet. Inga synpunkter kom in på föreslagna nya byggnader i slänten mot Flygplatsinfarten.

Nya trafiklösningar

GFK tog inte ställning till om förslagen ny rondell bör byggas ut. SJ och banverket ville enligt sina remissvar inte avveckla industrispåret utmed Ulvsundavägen, vilket krävs för att bygga rondellen.

Tekniska krav

Miljöförvaltningen påpekade att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) måste upprättas och angav i remissvaret transporter och lokal rening av dagvatten som de viktigaste frågorna. Buller från flyget och biltrafiken på Ulvsundavägen, samt luftkvalitet och risk för markföroreningar, måste utredas och beaktas. Även länsstyrelsen ville ha rening av dagvatten och en riskanalys för transport med farligt gods på Ulvsundavägen. Ulvsundavägen är s k primärled för transport med farligt gods, vilket kan ställa krav på skyddsavstånd till bebyggelse. Stockholm Vatten och Birka Energi påpekade att tekniska försörjningssystem som vatten, avlopp och el måste utredas.

Nya förutsättningar för planarbetet

Sedan programsamrådet har projektet fått delvis nya förutsättningar. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och riskanalyser för transporter av farligt gods på Ulvsundavägen har utarbetats. KF Fastigheter har fört fram förslag att bygga om det gamla SAS-kontoret på Trafikflyget 4 till hotell. KF kommer utöka sitt område genom att överta arrendet för marken vid hangarerna B och 5, som tidigare utnyttjats av Bromma flygskola. Tvärbanans förlängning från Alvik till Kista förslås dras igenom planområdets södra del, vilket medför att förslag till ny bebyggelse måste samordnas med tvärbanans sträckning och tidplan.

Miljöfrågor

Enligt miljöförvaltningens MKB-underlag är de väsentligaste miljöfrågorna markföroreningar och dagvatten. En miljökonsekvensbeskrivning har utarbetats av byggherrens konsult SWECO VBB VIAK.

Föroreningar i mark och byggnader

Miljökonsekvensbeskrivningen visar att den tidigare flygverksamheten medfört föroreningar i mark och byggnader. Föroreningar i de byggnader som utnyttjats som hangarer, motorverkstad eller liknande kan innebära problem för inomhusmiljön. Ytterligare prover bör tas, men akuta saneringsåtgärder bedöms ej som nödvändiga. Markföroreningarna bedöms inte som något problem så länge man inte gör några ingrepp i marken. Vid rivning, markschaktning etc kan föroreningarna frigöras och en saneringsplan bör upprättas som anger hur förorenat materialet skall hanteras. Nytt ledningsnät bör samlas för att undvika omfattande grävningar och dagvattensystemet bör utformas med hänsyn till markföroreningarna.

Dagvatten

Allt dagvatten från planområdet förs idag till Bällstaån i en huvuddagvattenledning som också transporterar dagvatten från Bromma flygplats och stadsdelen Bromma Kyrka. Närmare Bällstaån kopplas även Mariehäll, Ulvsunda Industriområde och delar av Ulvsundavägen på samma ledning. Dagvattnet är rent när det kommer till Trafikflyget. Föroreningarna börjar med planområdets stora parkeringsyta och fylls på ytterligare när ledningen passerar Ulvsundavägen och industriområdet. Dagvattenledningen ägs av Stockholm Vatten. Vid planläggning krävs u-område och ev ledningsrättsområde. Om ledningen byggs över måste den först kulverteras. Enligt stadens dagvattenstrategi som skall gälla vid nyproduktion och ändrad markanvändning skall dagvatten i första hand tas om hand lokalt. Dagvatten från högfrekventerade parkeringsplatser skall först genomgå rening. Recipienten Bällstaån är kraftigt förorenad och tillförseln av föroreningar bör begränsas.

Dagvattnet från planområdets stora parkeringsytor (ca 1400 platser) bedöms vara så förorenat att det behöver renas. Pga markföroreningarna bör det dock inte infiltreras i marken. Ett problem är att parkeringen i stort är befintlig och att den i princip utgörs av den gamla hangarplatteytan som successivt tagits i anspråk för parkering. Luftfartsverket behövde tidigare inte söka bygglov och staden har inte haft något formellt tillfälle att ställa krav på rening. Betalningsansvaret för dagvattenrening kan inte som vid nyanläggning utan vidare läggas på byggherren. Föroreningsmängden beräknas inte öka väsentligt mot dagsläget, men det är nu när området detaljplanläggs och markbeläggningen förnyas, som det finns ett unikt tillfälle att lösa problemet. Föroreningarna från Ulvsundavägen och industriområdet måste på sikt också tas om hand och då får inte kv Trafikflyget vara ensamt kvar som nedsmutsare. Ansvarsfrågan för dagvattenreningen bör lösas i exploateringsavtalet.

Dagvattnet skulle enligt förslag utarbetat av SWECO VBB VIAK kunna renas genom att parkeringsytan beläggs med en permeabel beläggning med makadam och dränledning under, så att dagvattnet ej kommer i kontakt med den förorenade marken. Vattnet leds sedan till oljeavskiljare och vidare till en öppen damm eller magasin under mark. Efter fördröjning i damm eller magasin leds det renade vattnet ut i dagvattenledningen. Ett alternativ skulle kunna vara att förbereda för en större gemensam reningsanläggning genom att utföra ett separat dagvattensystem för parkeringsytan med utlopp i en enda punkt, som först kan gå ut orenat i dagvattenledningen, men senare kopplas på en gemensam reningsanläggning när en sådan kommer till stånd. Det förorenade dagvattnet har enligt provtagning inte påverkat grundvattnet.

Ledningar

Ledningssystemet i området behöver förnyas i samband med nybebyggelse och fastighetsbildning. Även ledningar till flygplatsområdet kan behöva dras genom handelsområdet, vilket då erfordrar servitut, ledningsrätt och u-område i plan.

Buller

Planområdet berörs av trafikbuller från Ulvsundavägen (beräknad ekvivalent ljudnivå 73 dBA) och flygbuller från Bromma flygplats (max flygbullernivå 65 dBA, uppmätt nivå lägre än 55 dBA). Riktvärden för handelsändamål är 60 dBA vilket klaras i dagens hangarer. Arbetskyddsstyrelsens riktvärden för kontor är 40 dBA, svensk standard anger 35 och stadens långsiktiga mål för tysta arbetslokaler är 30 dBA. Riktvärde för hotell är 30 dBA. Ljudkraven kan klaras med ljudisolerande fönster. Om det gamla SAS-kontoret i Trafikflyget 4 skall byggas om till hotell krävs fönster med mycket god ljudisolering.

Luftföroreningar

Luftföroreningar kommer främst från trafiken på Ulvsundavägen. Halterna av kvävedioxid bedöms inte överstiga gränsvärdet för miljökvalitetsnorm som gäller efter 2005-12-31.

Risikanalyt

Ulvsundavägen är enligt länsstyrelsens kungörelse rekommenderad primärled för transporter med farligt gods. Farligt gods är t ex bensin eller gasol, som vid en olycka kan explodera och orsaka omfattande skador. Enligt länsstyrelsens rekommendationer för nybyggnad bör 25 m närmast sådan transportled lämnas helt fria från bebyggelse. Tät kontorsbebyggelse närmare än 40 m från väggkant, respektive sammanhållen bostadsbebyggelse eller personintensiv verksamhet närmare än 75 m, bör undvikas. Avsteg från rekommenderade skyddsavstånd kan diskuteras beroende på förutsättningarna i det enskilda fallet. Det spelar viss roll om verksamheten är befintlig eller inte. I kv Trafikflyget handlar det om tre olika fall, befintlig handelsverksamhet i äldre hangarbyggnader som ligger ca 15 m från väggkant, ny kontors- och handelsbebyggelse samt ev ändrad användning av det gamla SAS-kontoret i Trafikflyget 4 till hotell. SAS-kontoret ligger alldeles intill vägen. Som ett underlag för avstegsbedömningar har riskanalyser utförts enligt kravspecifikation från brandförsvaret och förslag till riskreducerande åtgärder presenterats. Brandförsvaret har bedömt det som troligt att fortsatt stormarknadshandel i hangarerna respektive kontor i det gamla SAS-kontoret kan godkännas efter riskreducerande åtgärder, men är f n mer avvaktande till hotellanvändning. Ur risksynpunkt är det stor skillnad på kontor och hotell eftersom hotellet innehåller sovande människor med dålig lokalkänedom. Slutligt besked från brandförsvaret om hotellanvändning väntas under våren 2002. Flygverksamheten bedöms inte medföra sådana risker att skyddsåtgärder erfordras.

Trafik och parkering

Biltrafiken till stormarknadsområdet ökar stadigt. År 1993 uppmättes trafikflödet 14 000 fordon per veckomedeldygn vilket år 2001 ökat till ca 18 000 fordon. Vid trafikmätningar räknas antal fordonsrörelser varför 18 000 fordon per dygn betyder 9000 fordon, som först kör till handelsområdet och sedan därifrån. Trafiken är som mest intensiv lördagar vid 13-tiden samt fredagar vid 17-tiden. Trafikflödet på Ulvsundavägen är ca 30 000 fordon per dygn. Den f d hangarplattan beräknas rymma ca 1400 parkeringsplatser, vilket enligt KF:s trafikonsult Nordplan ab behövs för stormarknadsområdet (kunder och

anställda). Parkeringsbehovet för tillkommande ny kontors- och servicebebyggelse måste lösas separat. För att trafiken skall flyta smidigt är det enligt Nordplan nödvändigt att liksom idag ha tre infarter till parkeringsområdet. Mätningar visar att den relativt nya infarten öster om Trafikflyget 4 och infarten från Flygplatsinfarten används mest, medan infarten vid Karlsbodavägen har något mindre trafik. Flygplatsinfarten hör till Luftfartsverket och övriga infarterna är idag inte gatemark utan ligger på arrendemark. Uppfarten från parkeringen till Flygplatsinfarten är trafiktekniskt olämpligt utformad och kan komma att korsas av den planerade tvärbanan. Dessa frågor måste lösas i det fortsatta planarbetet. Varutransporterna till stormarknaderna avses separeras från kundtrafiken och ges en egen inlastningsgata norr om hangarbyggnaderna.

Kollektivtrafik

Dagens kollektivtrafik till hangarområdet är relativt bristfällig. Bussar från Alvik och Brommaplan har hållplatser på Karlsbodavägen och Ulvsundavägen. Flygbuss från Cityterminalen och vanlig buss från Alvik går till flygterminalen. En möjlig förbättring som diskuteras i planarbetet skulle kunna vara en busslinje som viker in på planområdet vid den västra infarten och fortsätter förbi flygterminalen.

Tvärbanan

SL har föreslagit förlängning av tvärbanan från Alvik till Kista. I den förstudie som SL skickat ut på samråd vintern 2001/2002 dras tvärbanan på bro över Ulvsundavägen från Ulvsunda Industriområde, korsar dagens infart från Flygplatsinfarten till stormarknadernas parkering, går vidare parallellt med Flygplatsinfarten och svänger sedan ut mot nordväst och Ulvsundavägen strax öster om hangar B. Avsikten är att komma så nära flygplatsens terminalbyggnad som möjligt. Utformningen av ny bebyggelse i området måste samordnas med den exakta dragningen av tvärbanan och nya detaljplaner för tvärbanan. Beslut om slutlig sträckning kan dröja flera år. Bygget kan påbörjas tidigast om fyra år och banan vara i trafik tidigast år 2010.

Stadsbyggnadskontorets bedömning och förslag till riktlinjer för det fortsatta arbetet

Efter programsamrådet och de nya förutsättningar som tillkommit genom SL:s förslag till tvärbanedragning står det klart att det ursprungliga programområdet sönderfaller i två delar med mycket olika förutsättningar för fortsatt planarbete, där del 1 utgörs av själva hangarområdet med Trafikflyget 1, 3 och 5 samt parkeringen. Del 2 är de ytor öster, söder och väster om parkeringsytan där programmet föreslog nya byggnader för arbetsplatser och service, dvs entréområdet, slänten och mark söder om det gamla SAS-hotellet. Del 1, hangarområdet med stormarknadsanvändning fick genomgående positiva remissvar. Förslaget till bevarande av kulturhistoriska värden och varsam komplettering bedöms som väl genomarbetat. Del 2, med förslagen till nybebyggelse fick mer kritiska remissynpunkter och krav på arkitektonisk bearbetning. De tidigare nybyggnadsförslagen har genom tvärbanedragningen till stora delar blivit inaktuella. Fortsatt planering av de ytor som direkt gränsar till tvärbanan måste anpassas till den utdragna planeringsprocessen för tvärbanan.

Kontoret föreslår därför att det fortsatta planarbetet delas upp i två delar. För del 1 föreslås fortsatt planarbete med utarbetande av samrådsplan, plansamråd/remiss och utställning. Del 2 skiljs av till ett separat planerande som tidsmässigt anpassas till tvärbaneprojektet. Förslag till ny bebyggelse i del

2 redovisas i stadsbyggnadsnämnden för ställningstagande innan det går ut på plansamråd. Trafikflyget 4 kan bli en egen tredje plan om hotellanvändning kan godkännas. Om hotellanvändning inte är möjlig kan Trafikflyget 4 delas upp så att ändrad användning till kontor av befintlig byggnad tas med i del 1, medan ny bebyggelse på obebyggda delar av fastigheten ingår i del 2.

Del 1. Hangarområdet med Trafikflyget 1, 3 och 5 samt parkeringsytan (del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1)

Det förslag som visas i illustrationerna sist i tjänstutlåtandet är en vidareutveckling av det förslag som visades i programsamrådet. De kulturhistoriskt värdefulla hangarerna rensas från senare tiders förvanskade tillbyggnader. Ursprungliga volymer och material bevaras respektive återställs så långt det är realistiskt, i samråd med stadsmuseum.

Mellan hangarerna byggs lätta glasade länkbyggnader som bygger ihop raden av hangarer till en enda lång byggnad med flexibla användningsmöjligheter. I länken mellan hangar 2 och 3, dvs det som tidigare var Obs och B&W, placeras huvudentrén. På det viset undviks konflikt mellan hangarernas enkla funktistil och COOP:s tvåvåningshöga designade entré- och skyltparti, som skall vara lika på alla stormarknader. På solsidan av den långa hangarraden (ca 500 m lång) läggs ett huvudgångstråk. Det väderskyddas med ett lätt glastak, som står fritt från hangarbyggnaderna. Inför plansamrådet kommer länkbyggnader och skärmtak att studeras ytterligare i detalj vad avser mått och utformning.

Stadsmuseum utarbetar förslag till skyddsbestämmelser för kulturhistoriska värden. Ett kvalitetsprogram för ny- och ombyggnad kompletterar skyddsbestämmelserna. Det avses gälla även för den senare plan tappen och också innehålla principer för skyltning.

Parkeringsytan ges ett mer ordnat uttryck genom ny markbeläggning, indelning med gångstråk och ev trädplantering. Den öppna flygplatskaraktären avses dock bevaras. De två infarterna från Ulvsundavägen på ömse sidor om hangarraden föreslås ingå i planområdet, medan den tredje infarten, från Flygplatsinfarten, måste lösas i samband med tvärbanans planering.

Som planbestämmelse föreslås handel.

Del 2. Nybebyggelse i entréområdet (barackområdet) och slänten mot Flygplatsinfarten (del av Riksby 1:4 och del av Ulvsunda 1:1).

Tvärbaneförslaget har gjort tidigare skisser inaktuella. Avgränsning av vilken mark som är tillgänglig för ny bebyggelse och utarbetande av förslag till ny bebyggelse i området måste samordnas både utformnings- och tidsmässigt med den exakta dragningen av tvärbanan och nya detaljplaner för tvärbanan. KF kommer utöka sitt område genom att överta arrendet för marken vid hangarerna B och 5 och en mindre del av Trafikflyget 6, som tidigare utnyttjats av Bromma flygskola, när flygskolan flyttar till Västerås. Gestaltningmässigt krävs både stadsbildsstudier av den stora skalan och fronten mot Ulvsundavägen, enligt skönhetsrådets synpunkter, och detaljutformning av centrummiljön. Den i programskedet formulerade inriktningen på kompletterande småskalig närservice kan ev komma att omprövas med hänvisning till tvärbanans ökning av närbarhet och kundunderlag. Tvärbanan förändrar inte bara de fysiska förutsättningarna för ny bebyggelse utan förbättrar också väsentligt tillgängligheten till handelsområdet för icke bilburna kunder, samt kan komma att följas av nya stora bostads- och

arbetsplatsexploateringar utmed spåret. Detta skulle på sikt kunna leda till en annan roll för handelsområdet, från externhandel till kommersiellt centrum i en utvidgad tät stadsbebyggelse. Kopplingen till ett tänkt nytt bostadsområde på flygplatsområdet, och handelsområdets möjligheter att fungera som centrum för detta om flygfältet läggs ner, behöver studeras ytterligare.

Brommastaden/Diös/AP Fastigheters område, sydost om planområdet, har övertagits av Saltsjöbaden Invest med villkor i arrendeavtalet att planarbete skall påbörjas inom 3 år. Planprojektet bör samordnas bl a vad avser gestaltning, trafikfrågor och anslutning till tvärbanan.

Hangar B bör bevaras på plats och befrias från senare tillbyggnader. Om detta inte skulle vara möjligt pga tvärbanans dragning måste en kulturhistoriskt lämplig alternativ placering anges.

Den bebyggelse söder om Trafikflyget 4 som föreslogs i programmet utgår eftersom marken ingår i flygplatsområdet och inte är tillgänglig för ny bebyggelse.

Ev del 3, Trafikflyget 4

På Trafikflyget 4 finns det gamla SAS-kontoret. Det byggdes 1946 som huvudkontor för ABA, AB Aerotransport, enligt planbestämmelsen trafikändamål. Eftersom byggnadens användning inte längre är kopplad till flyget bör planbestämmelsen ändras till kontor. KF Fastigheter har därutöver uttryckt önskemål om tillbyggnader alternativt friliggande nybyggnader. Tillbyggnader till det gamla SAS-kontoret eller friliggande byggnader på obebyggda delar av Trafikflyget 4, bör vara möjliga, under förutsättning att de anpassas till den befintliga kulturhistoriska byggnaden och inte inkräktar på öppenheten och den visuella kontakten mellan hangarplattan och flygplatsen. Nybebyggelsens volym måste avvägas i det fortsatta arbetet.

Ett nytt förslag från KF Fastigheter är att bygga om det f d SAS-kontoret till hotell. Byggnaden i sig lämpar sig väl för hotellanvändning, men läget omedelbart intill Ulvsundavägen, som är primärled för transport med farligt gods, utgör ett problem. Brandförsvaret har ännu inte tagit ställning till om avsteg kan ges från rekommenderade skyddsavstånd till primärled för farligt gods-transporter. I normalfallet rymms hotellanvändning i användningsbestämmelsen kontor. Eftersom hotellanvändning i detta fall måste förenas med villkor om skyddsåtgärder föreslås användningsbeteckningen K1, dvs kontor med precisering av möjligheten att använda byggnaden som hotell. Eventuella skyddsåtgärder, t ex förstärkta fönster, får inte förvanska det kulturhistoriska värdet. Skyddsföreskrifter för det kulturhistoriska värdet (grön klass) utarbetas parallellt med föreskrifter för hangarområdet. Om hotellanvändning skulle godkännas föreslås att ändrad användning till hotell av befintlig byggnad på Trafikflyget 4 behandlas i ett separat planärende med enkelt förfarande (med detta tjänsteutlåtande som start-PM). Om hotellanvändning inte skulle bli aktuell kan planändring för fortsatt kontorsanvändning (undantaget hotell) i befintlig byggnad ingå i del 1, medan ev tillbyggnader eller nybyggnader bör ingå i del 2.

Tillgänglighet för funktionshindrade

Hangarbyggnaderna med sina stora öppna ytor ger goda möjligheter till tillgänglighet. Ett trafikseparerat och väderskyddat gångstråk dras utmed hangarerna. Angöring och handikapparkering ordnas nära entréerna. Ett skylt-

och vägvisningsprogram inordnas i kvalitetsprogrammet. Stadens program för tillgänglighet i utemiljön skall följas.

Fastighetsbildning

KF önskar att fastigheterna inom handelsområdet, dvs Trafikflyget 1, 3, 5 och parkeringsytan läggs samman till en enda fastighet. Detta underlättar för infarter och ledningsdragning.

Ekonomiska konsekvenser

Detaljplanläggning för handel av den etablerade stormarknadsverksamheten ger möjlighet till fastighetsbildning, modern tomträttsupplåtelse eller markförsäljning, och därmed inkomster till staden. Omläggning av ledningar, dagvattenhantering m m kan komma att innebära kostnader för staden.

Tidplan för planarbete

Planarbetet bedrivs med normalt planförfarande. För den del av planarbetet som skiljs av till en separat detaljplan som följer tvärbanans tidplan (ny bebyggelse i entréområdet m m) föreslås förnyat ställningstagande i SBN innan förslagen går ut på plansamråd.

Del 1. Trafikflyget 1,3,5 samt parkering (del av Riksby 1:4 resp Ulvsunda 1:1)

Plansamråd	2:a kvartalet 2002
Utställning	3:e kvartalet 2002
Godkännande SBN	4:e kvartalet 2002
Antagande KF	1:a kvartalet 2003

Del 2. Ny bebyggelse på ytor som påverkas av tvärbanan (del av Riksby 1:4 resp Ulvsunda 1:1)

Ställningstagande i SBN	Tidplan anpassas till tvärbanan.
Plansamråd	Detaljplaner för tvärbanan
Utställning	beräknas prel vara klara för antagande
Godkännande SBN	år 2005.
Antagande KF	

Ev del 3. Trafikflyget 4, ändrad användning till hotell

Remiss och samråd	2:a kvartalet 2002
Antagande SBN	3:e kvartalet 2002

Bilagor: Illustrationer

- 1 Orienteringskarta och befintlig bebyggelse
- 2 Programförslaget
- 3 Ortofoto
- 4 Karta med fastighetsgränser
- 5 Situationsplan med SL:s preliminära tvärbanedragning
- 6, 7, 8 Perspektivskisser över stormarknadsområdets nya utformning
- 9 Fasad och sektion, länkbyggnad
- 10 Fasad utmed hela raden av hangarer
- 11 Det gamla SAS-kontoret, Trafikflyget 4