



Handläggare: Kjell Engvall
Region Ytterstad
Markbyrån
Tel: 508 260 61
kjell.engvall @ gfk.stockholm.se

2001-07-03

Dnr 99-511-255

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Markanvändningsfrågor för områdena runt Solvalla. Lägesrapport.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden godkänner kontorets redovisning rörande markanvändningen för områdena runt Solvalla.

Olle Zetterberg

Bo Gyllsdorff
t f

Ulf Rönnerberg
t f

SAMMANFATTNING

Gatu- och fastighetsnämnden uppdrog 1999-03-23 åt kontoret att ”i samarbete med stadsbyggnadskontoret och övriga intressenter snarast sätta igång arbetet med att få till stånd en bebyggelse norr och söder om Solvalla”.

Kontoret konstaterar att för området söder om Solvalla gäller att bullret från Brommaflyget för närvarande inte medger att bostäder kan uppföras inom detta område i enlighet med de skisser för ”Solvalla stad” som tidigare upprättades för Solvallas huvudparkering.

Väster om Solvalla pågår planarbete för en hästklinik och en ny tillfartsväg till stallbacken i syfte att avveckla utfarten över järnvägen till Ulvsundavägen för biltrafik.

För Solvalla företagsby norr om Solvalla pågår för närvarande utvärdering av parallella uppdrag för att inhämta idéer för områdets framtida användning. I enlighet med nämndens direktiv prövas även möjligheterna att inrymma bostäder inom en del av området. Alla tre förslagen innehåller således bostäder inom den västra delen som ägs av Vasakronan och verksamheter/service inom stadens mark vid Sundbybergskopplet. Innan skisserna kan utgöra underlag för fortsatt programarbete måste konsekvenserna för en eventuell bostadsbebyggelse med avseende på skyddsavstånd för farligt gods, kraftledning och hästar och andra miljöaspekter utredas vidare.

Kontoret föreslår att nämnden godkänner föreliggande redovisning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

Gatu- och fastighetsnämnden uppdrog 1999-03-23 åt kontoret att "i samarbete med stadsbyggnadskontoret och övriga intressenter snarast sätta igång arbetet med att få till stånd en bebyggelse norr och söder om Solvalla".

Vid beslutet anfördes bl a följande: "I området norr om Solvalla finns det redan nu förslag från byggherrar för att få till stånd en exploatering. Denna kan mycket väl innehålla kontor, bostäder m m. Dessa förslag bör nu noga studeras.

Det är mycket som talar för att man söder om Solvalla skulle kunna bygga kontor, mindre industrier och bostäder, hotell eller lägenhetshotell. Detta område har ingenting med Bromma flygplats att göra, utan arbetet med att om möjligt exploatera området nu skall påskyndas".

Analys

Området söder om Solvalla

Vid slutet av 1998 redovisade Stockholms Travsällskap idéskisser för en tät exploatering främst inom Solvallas huvudparkering , benämnda "Solvalla stad". Skisserna innehöll bostäder i skiv-, terras- och punkthus. Vidare illustrerades varuhus för handel samt kontorshus. Parkeringen förutsattes lösas med 2-4 våningars parkeringshus som skulle samutnyttjas med evenemangsparkeringen för Solvalla och planerad hotellverksamhet norr om parkeringen.

Kontoret har tidigare konstaterat att den illustrerade bebyggelsen för närvarande inte uppfyller gällande bullernormer för bostäder på grund av bullerstörningar från Brommaflyget. Gränsen för 55 dB(A)-kurvan går enligt gällande flygbullerkoncession i norra delen av området. Detta innebär att en ny detaljplan innehållande bostäder inte kan godkännas av länsstyrelsen om inte ett nytt koncessionsbeslut med lägre bullernivåer föreligger.



Områdena väster om Solvalla

Väster om Solvalla pågår planarbete för en ny tillfartsväg till Solvallas stallbacke samt en ny hästklinik med ATG som huvudman på mark som ägs av Stockholms Travsällskap. Gällande, föråldrade detaljplaner anger småhusändamål men området kommer inte att kunna nyttjas för bostäder på grund av närheten till hästarna vid stallbacken. Befintliga bostadshus ges användningsbeteckningen ”icke störande verksamhet” medan de obebyggda småhustomterna endast får användas för parkering i avvaktan på ställningstagande till den slutliga markanvändningen som sannolikt blir någon typ av verksamheter. Detta ställningstagande görs dock inte i nu pågående planarbete.

Den nya vägen innebär att Solvallas nuvarande utfart norrut till Ulvsundavägen kan avvecklas och utgör en viktig förutsättning för pågående programarbete för ”Solvalla företagsby”. Preliminär avgränsning av planområdet framgår av **bilaga 1**. En startpromemoria kommer att behandlas av stadsbyggnadsnämnden efter sommaren.

Området norr om Solvalla, Solvalla företagsby

Befintliga förhållanden

Det aktuella området omfattar ca 12 ha mark som avgränsas av Ulvsundavägen i norr, järnvägen i söder och av kraftledningar i väster, se karta ovan. Området saknar detaljplan och redovisas som verksamhetsområde i översiktsplanen utan närmare precisering. Den västra delen med de gamla militärbarackerna som är uppförda av tjock, armerad betong ägs av staten och förvaltas av Vasakronan (ca 8 ha). Nästan alla uthyrningsbara lokaler nyttjas idag för olika typer av verksamheter. Staden är ägare till marken vid Sundbybergskopplet (ca 4 ha). Den västra delen är sedan en längre tid upplåten med arrende för bl a husvagnscamping. Inom den östra delen anlade kontoret under 1996 en kort lokalgata som tills vidare va-försörjts via äldre ledningar genom Vasakronans område. I avvaktan på ställningstagande till den slutliga markanvändningen har kontoret upplåtit marken med korta arrenden till en handfull verksamheter, bl a bensinstation.

Tidigare programförutsättningar

Flera utredningar rörande områdets användning gjordes i början av 90-talet. Under 1992 upprättades på SJ:s initiativ skisser på en fjärrtågsstation, "Stockholm Väst", vid Sundbybergskopplet. Skisserna, som även innehöll stora volymer kontorslokaler, utgick bl a från att Bromma skulle vara kvar som flygplats. Tidigare idéprojekt har bl a innehållit kontor, handel och bostäder. Stockholms Travsällskap har under lång tid drivit frågan om en spårbunden kollektivtrafikanslutning till Solvallaområdet.

Gatu- och fastighetskontoret har sedan en längre tid fört diskussioner med stadsbyggnadskontoret och Vasakronan angående möjligheterna att detaljplanlägga det aktuella området för främst arbetsplatsändamål.

En utgångspunkt vid mitten av 90-talet var att militärbarackerna skulle bevaras och nyttjas för småindustri och hantverksändamål eftersom man bedömde att det rådde brist på billiga och välbelägna lokaler för denna typ av verksamheter. Kostnaderna för ombyggnad och komplettering med hissare t c har av Vasakronan emellertid bedömts vara för stora, varför rivning idag framstår som det enda rimliga alternativet.

Inga byggherrar har under de senare åren redovisat konkreta önskemål om att få exploatera området. Ett antal förfrågningar om möjligheterna till etablering av stormarknad e t c, har underhand avvisats av berörda förvaltningar.

Program för parallella uppdrag

Efter att Vasakronan anslutit sig till gatu- och fastighetsnämndens uppfattning att även bostäder bör prövas inom området har Vaskronan, gatu- och fastighetskontoret och stadsbyggnadskontoret under hösten 2000 upprättat program till parallella uppdrag för att få idéer till områdets framtida användning.

Av programmet framgår att tänkbara *verksamheter* t ex kan vara kontor samt kontorshotell, kontor samt hantverksändamål eller kontor med inslag av bostäder som får provas med hänsyn till de restriktioner som gäller för området. Vidare kan som komplement till nämnda verksamheter prövas servicefunktioner inom kultur, nöje och sport liksom handel, dock ej dagligvaror.

Förslagsställarna kunde bortse från befintliga byggnader, anläggningar och fastighetsgränser. Hela området avses trafikförsörjas via Sundbybergs-kopplet. Vidare förutsätts att Solvallas stallbacke skall få en ny tillfart från Gamla Bromstens vägen så att Sulkyvägens korsning med järnvägen och dess utfart mot Ulvsundavägen skall kunna avvecklas.

Parkering bör ordnas som markparkering eller i garage ovan mark.

Utredningsområdet har idag begränsad tillgänglighet med allmänna kommunikationer som utgörs av buss norr om Ulvsundavägen samt tunnelbana vid Rissne centrum. Framtida kollektivtrafikförsörjning av området och Solvalla travbana kan utgöras av olika möjligheter. Det intressantaste alternativet utgörs av en framtida snabbspårväg från Alvik till Kista. En sträckning som nu studeras är en dragning längs Ulvsundavägen förbi Solvalla och vidare mot Rinkeby och Kista antingen västerut utmed Ulvsundavägen eller norrut via Rissne.

En eventuell pendeltågsstation har tidigare diskuterats men har avförts av olika anledningar bl a för att avståndet mellan Sundbyberg och Spånga skulle vara för litet för ytterligare en station.

Under ”Restriktioner” anges bl a: Både järnvägen och Ulvsundavägen alstrar höga trafikbullernivåer. Järnvägen som idag har dubbelspår planeras för en eventuell utvidgning till tre eller fyra spår. Länsstyrelsen ställer generella krav på skyddsavstånd för transporter med farligt gods. För *järnväg* uppgår avstånden till 25 meter för kontor och 50 meter för bostäder. Motsvarande avståndskriterier från *Ulvsundavägen* är 40 respektive 75 meter. Vid exploatering närmare än 100 meter från transportled med farligt gods skall en riskanalys genomföras.

För *kraftledningen* anges ett minsta avstånd till bebyggelse om 42 meter. Minsta avstånd från *hästar* till bostäder utgör för närvarande 200 meter.

För idéarbetet engagerades följande tre kontor: *Erskine & Tovatt Arkitektkontor*, *Bau Arkitekter* och *White Arkitekter*.

Förslagen utvärderas av en bedömningsgrupp bestående av representanter från stadsbyggnadskontoret, gatu- och fastighetskontoret och Vasakronan.

Förslagen

Slutredovisning av idéskisserna skedde i slutet av januari 2001. Därefter har förslagen utvärderats vid ett antal möten under våren.

Övergripande disposition av utredningsområdet

Bau redovisar en huvudstruktur av lokaler för verksamheter mot järnvägen och Ulvsundavägen. Områdets kärna utgörs av bostäder i form av sju punkthus och sex skivhus. Centralt i området redovisas en park.

Erskine & Tovatt redovisar på huvuddelen av området en tät och sammanhållen bebyggelsestruktur för bostäder omsluten av en 600 meter lång skärm mot Ulvsundavägen innehållande kontor och bostäder. Mot söder skyddas bebyggelsen av en landskapsvall utformad som en park. I östra delen av området, i anslutning till trafikplatsen, föreslås fyra byggnader i varierande storlek och form avsedda för verksamheter.

White delar upp utredningsområdet i två klart fristående delar genom att föreslå en ny trafikplats på Ulvsundavägen placerad vid områdets bredaste del. Åt väster föreslås en bostadsenkav som är skyddad mot Ulvsundavägen och järnvägen genom en invallning som inom området ges en medveten parkkaraktär. I öster föreslås ett verksamhetsområde innehållande handel, utställningar sportaktiviteter m m. En större markparkering vänder sig mot Ulvsundavägen.

Den lösning som *Erskine & Tovatt* redovisar för skydd mot järnvägen i form av en planterad vall är en intressant möjlighet som bör studeras närmare. *White* har utvecklat idén ytterligare och har vallen som en bärande idé i sitt förslag. Den rena bostadsbebyggelsen i västra delen av området ges då enligt förslagsställarna egna inre kvaliteter trots det utsatta läget. Exploateringen är relativt låg vilket kan ifrågasättas med hänsyn till de investeringar som förutsätts i förslaget genom omfattande vallar men framförallt genom den nya trafikplatsen. Trafikplatsen är dock intressant och bör studeras vidare.

Idéskisserna redovisas som **bilaga 2** till detta utlåtande.

Exploateringsiffror (m^2 BTA resp antal parkeringsplatser)

	Verksamhet	Bostäder	Totalt	P-platser
<i>Bau</i>	55 000	25 000	80 000	1439
<i>Erskine & Tovatt</i>	67 000	64 000	131 000	1345
<i>White</i>	22 600	28 200	50 800	650

Förslagen tillgodoser olika möjligheter till etapputbyggnader. Huvudprincipen att den skyddande bebyggelsen måste uppföras först synes självklar men innebär också att en marknad måste finnas för den relativt omfattande kommersiella bebyggelsen innan bostäderna kan uppföras. *Whites* förslag innebär i detta sammanhang större frihet.

Hantering av restriktioner

Bau

Förslaget prövar skyddsavståndet till trafikled för kontor genom lägesanpassad utformning av byggnaden mot Ulvsundavägen. Byggnaden ges en ”tät” fasad mot norr och bedöms då kunna ligga närmare Ulvsundavägen än de 40 meter som riktlinjerna föreskriver. Lokaler för verksamheter mot järnvägen ligger för nära (inom 25-meters avståndet) vilket innebär att de måste flyttas något. P-husen kan dock ligga kvar. Del av bostäderna ligger inom skyddsavstånd för hästar.

Erskine & Tovatt

Del av bostäderna ligger inom skyddsavståndet för hästar samt järnväg och Ulvsundavägen. För järnvägen prövas skyddsavståndet genom en mur och vall. För Ulvsundavägen redovisas en garageskärm som skyddar bebyggelsen närmast vägen.

White

Del av bostäderna ligger inom skyddsavstånd för järnväg och trafikleden. Skyddsavståndet prövas genom en mur och vall. Bollplanen ligger inom skyddsavstånd för järnväg.

Snabbspårväg

Bau och *Erskine & Tovatt* redovisar förslag på dragning av snabbspårvägen genom området. *White* väljer att inte redovisa någon lösning då de anser att osäkerheten kring snabbspårvägens genomförande idag är för stor.

Bau föreslår en dragning längs järnvägen för att inte inkräkta på byggbar mark och utnyttjar istället säkerhetszonen för detta ändamål. De föreslår en hållplats vid undergången till järnvägen som också utgör passage för det nord-sydliga gångstråk som passerar genom området. Hållplatsen kan i en framtid byggas ut till en knutpunkt om en pendeltågsstation skulle aktualiseras.

Erskine & Tovatt förlägger dragningen av snabbspårvägen längs Ulvsundavägen, också i säkerhetszonen, med hållplats i anslutning till gångstråket i nord-sydlig riktning. Förslaget redovisar inte närmare de problem som uppstår när snabbspårvägen skall passera ramperna i Sundbybergs kopplet.

De två förslag som redovisar en idé kring snabbspårvägens sträckning förutsätter att snabbspårvägen fortsätter norrut mot Kista på Ulvsundavägens västra sida. *Bau* utnyttjar förtjänstfullt skyddsområdet mot järnvägen och undviker de problem som uppstår vid en förläggning inom om skyddsområdet mot Ulvsundavägen.

Samråd

Idéskisserna har inte varit föremål för något samråd utanför berörda kontor. Kontoret anser att förslagen först bör genomgå nödvändig bearbetning och analyseras med avseende på buller, skyddsavstånd och risker m m.

Föreliggande lägesredovisning till gatu- och fastighetsnämnden är främst motiverad av att drygt två år förflutit sedan nämndens uppdrag till kontoret.

Konsekvenser

Ekonomiska

I det inledande idéarbetet har inte några överslagsberäkningar av förslagets ekonomiska konsekvenser gjorts. Kostnaderna för den förslagna rondellen i *Whites* förslag har preliminärt uppskattats till ca 60 Mkr, ett belopp som inte torde kunna bäras av den förhållandevis låga exploateringen på totalt ca 50 000 kvm bruttoarea i detta förslag.

Under bedömningsarbetet har inte heller några fördjupade studier avseende de geotekniska förutsättningarna genomförts. Området har mycket dåliga grundläggningsförhållanden med lera och upp till 9 meter till fast botten samt högt stående grundvatten vilket kommer att påverka framtida bebyggelseutformning och genomförandekonomi. Särskilt bör studeras vilka konsekvenser de stora massorna i vallarna innebär, innan man kan gå vidare med en sådan lösning.

Den tekniska försörjningen av området är inte närmare studerad men skulle, som alternativ till nuvarande försörjning västerifrån, eventuellt kunna ordnas genom samarbete med Sundbybergs kommun.

I ett senare skede av programarbetet måste principavtal/överenskommelse, som bl a reglerar det ekonomiska genomförandeansvaret, träffas mellan staden och Vasakronan som säger sig inte ha för avsikt att själv genomföra exploateringen av sina markområden.

Miljöaspekter m m

Den kanske mest naturliga och vanligen förekommande lösningen att skydda bostäder från buller och risker i stadsmiljö genom att förlägga kontor som skydd har i två av förslagen ersatts med murar och vallar. Lösningen är mycket intressant och kan genom en väl genomarbetad landskapsplanering utgöra ett stort tillskott för en bostadsbebyggelse.

Del av bostadsbebyggelsen i *Whites* förslag innanför vallarna är relativt låg vilket innebär att de skyddas väl av vallarna. Såväl skyddsverkan som bullerreducering på den högre bostadsbebyggelsen måste däremot studeras vidare.

Baus skyddande kontorshus redovisar i den täta muren även glaspartier som måste prövas speciellt för att se om det överhuvudtaget är möjligt med avseende på säkerhet. Givetvis måste även det reducerade avståndet till trafikleden prövas.

Erskine & Tovatts förslag till station för snabbspårvägen måste utredas närmare med Länsstyrelsen för att se hur man hanterar skyddsavstånden för stationer/hållplatser mot trafikled.

Inga bullerberäkningar eller andra konsekvensbedömningar för föreslagen bostadsbebyggelse har ännu utförts. Avsikten är att dessa skall göras senare när något eller några av förslagen har bearbetats vidare.

Stadsbyggnadskontoret har under utredningsarbetet uttryckt viss tveksamhet för att området skulle lämpa sig för bostäder på grund av det utsatta och delvis isolerade läget. Idéförlagen ger dock flera uppslag för att lösa dessa frågor. Om dessa är tillräckliga får det fortsatta utredningsarbetet utvisa.

Näringsliv och jobb i regionen

Den aktuella marken mellan Ulvsundavägen och Västeråsbanan norr om Solvalla travbana har under lång tid ansetts utgöra en strategisk markresurs för utbyggnad av arbetsplatser inom Stockholms kommun. Beslut om en förlängning av tvärspårvägen från Alvik skulle innebära att intresset för att exploatera området skulle öka väsentligt.

Idéförlagen innehåller i snitt ca 50 000 kvm lokaler och lika mycket bostäder. Det motsvarar upp till 2 000 arbetsplatser (beroende på verksamhetsinriktning) och ca 500 nya lägenheter.

Kontoret anser att det är angeläget att markanvändningsfrågorna för området utreds och att de företag som etablerat sig inom området kan få besked om möjligheterna till fortsatt verksamhet. Däremot är det en klar fördel om förutsättningarna för en framtida utbyggnad av tvärspårvägen klarläggs innan slutligt beslut fattas om inriktningen av det fortsatta detaljplanarbetet.

Vid slutet av juni inkom en skrivelse till kontoret från "Konsortiet Bromsten 9:1 Solvalla Företagsby" som representerar huvuddelen av Vasakronans hyresgäster. I området arbetar idag ca 150 personer. Skrivelsen bifogas som **bilaga 3**.

I skrivelsen framhålls bl a behovet av genuina småföretagarområden och områdets lämplighet för befintliga verksamheter samt möjligheten till viss kompletteringsbebyggelse med hotell och kontorsbebyggelse som alternativ till rivning och nybyggnation.

Konsortiet hemställer att nämnden skyndsamt fattar beslut om att området skall stadsplaneras som småföretagarområde i den bebyggelse som redan finns och att området snyggas upp och förtätas. Konsortiet hemställer vidare att nämnden bereder konsortiets styrelse möjlighet att muntligen få utveckla de synpunkter som framförts och motser en kallelse när ärendet skall börja beredas.

Kontoret är väl medvetet om behovet av billiga och välbelägna lokaler för hantverk och småindustri e t c. Mot bakgrund av vad ovan redovisats anser kontoret dock att pågående programutredning bör fullföljas.

Kontorets synpunkter

De tre förslagen ger tillsammans en bred belysning av olika möjligheter att bebygga området med de programförutsättningar som gavs.

Vid studierna av förslagen kan man konstatera att dessa gör flera avsteg från skyddsavstånd gällande risker och hästar. Det var också en del av uppgiften i det parallella uppdraget att tänja gränserna och komma med innovativa lösningar för att kunna presentera intressanta förslag som underlag för kommande detaljplanearbete. Samtliga avsteg måste dock studeras närmare i dialog med framförallt Länsstyrelsen.

Som framgått ovan har stadsbyggnadskontoret under arbetets gång uttryckt tveksamhet till bostäder inom detta område. Innan de bearbetade skisserna kan utgöra underlag för fortsatt programarbete måste således konsekvenserna för en bostadsbebyggelse m a p risken för störningar e t c utredas vidare. Avståndskriteriet till hästar kan enligt kontorets uppfattning vara avgörande för om bostäder kommer att kunna tillåtas inom området. Det kan nämnas att Länsstyrelsen underhand har godkänt ett avstånd om 140 meter mellan ovannämnda hästklinik och befintlig bostadsbebyggelse söder om järnvägen.

Bedömningsgruppen har ännu inte enats om en gemensam strategi för det fortsatta utredningsarbetet. En ansats har varit att låta komplettera/utveckla ett par av förslagen innan dessa med stöd av konsult hjälp utvärderas med avseende på risker och buller inför samråd med Länsstyrelsen m fl berörda organ. Kompletteringen kan t ex avse högre exploateringsgrad i *Whites* förslag för att kunna bära kostnaderna för rondellen eller en komplettering av *Erskine & Tovatts* förslag med motsvarande rondellösning.

Kontoret avser att återkomma till nämnden när ett mer genomarbetat förslag till exploatering av Solvalla företagsby föreligger.

Kontorets förslag

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna redovisning av markanvändningsfrågorna kring Solvalla.

SLUT