



STADSBYGGNADS KONTORET

Planavdelningen
Karin Månsson
Tfn 08-508 281 05

UTSTÄLLNINGSLÅTANDE 1(6)

2009-04-22 ~~11:11~~

Dp 2004-14499-54

Detaljplan för

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

i stadsdelen Riksby
i Stockholm

Dp 2004-14499-54

UTSTÄLLNING

Detaljplaneförslaget har under tiden 2008-10-22 – 2008-11-19 varit utställt i Tekniska Nämndhuset. I planhandlingarna ingår en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, enligt plan- och bygglagen och miljöbalken avseende konsekvenser av partiklar (PM10). Planförslaget har även visats i Brommaplans bibliotek Klädesvägen 12 och på kontorets hemsida. Förutom kända sakägare har Sundbybergs stad, Solna stad, Storstockholms Lokaltrafik, Luftfartsstyrelsen, Luftfartsverket Bromma flygplats, Bromma Företagsgrupp och andra intressenter, som under samrådet skriftligen framfört synpunkter, fått underrättelse om utställningen i brev. Övriga har informerats genom annons i dagspressen.

Synpunkter inkomna under utställningen

Länsstyrelsen lämnar planen, inklusive MKB, utan åtgärd i utställningsskedet.

Fortum Distribution AB anför att åtgärder i Fortum Distribution AB:s befintliga anläggningar utförs efter beställning till Fortum Distribution AB, samt bekostas av byggherren. Fortum begärde i plansamrådet E- och u-område för en befintlig elnätstation. Detta har inte tillgodosetts i planen eftersom elnätstationen måste flyttas när tvärbanan byggs. Planen innebär också nybyggnation över del av tillhörande elledningar. Fortum påpekar att berörda elledningar måste flyttas tillfälligt, tills ny placering av berörd elnätstation är klar. I övrigt har de ingen erinran vad gäller distributionsanläggningar för el.
Stadsbyggnadskontorets kommentar: Elnätstationen ligger på mark som enligt SL:s förstudiearbete kommer att ligga så nära tvärbanespåren att där inte får finnas några byggnader. Under planarbetet har KF Fastigheter och Fortum Distribution haft kontakt och överenskommit om hanteringen av elnätstationen.

AB Fortum Värme vill påpeka att det inom området går fjärrvärmeledningar som bör beaktas. Fortum har ingen erinran avseende produktions- och distributionsanläggningar för stadsgas och fjärrkyla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det område där fjärrvärmeledningen går inom kvartersmark, är i planen skyddat som u-område (område som skall vara tillgängligt för allmänna underjordiska ledningar). Vid telefonkontroll

med Fortum förtydligades deras synpunkt till en oro för att pelargrundläggning för tvärbanebron över Ulvsundavägen skulle skada ledningen. Under tvärbanebron går dock fjärrvärmeledningen i gatumark och inte på kvartersmark. Vid Tvärbanebrons dragning över Ulvsundavägen måste hänsyn tas till ett stort antal ledningar i gatumarken.

Telia Sonera Skanova Access AB är positivt inställda till detaljplanen, men anser att trafikytorna på kvartersmark bör kompletteras med u-områden (områden som är tillgängliga för allmänna underjordiska ledningar), för bl a teleledningar för de nya byggnaderna. De bedömer att det i området är flera fastigheter som berörs av genomgående ledningsstråk och rimligt att fastighetsägarna kan skydda sin infrastruktur med ledningsrätt. I samband med att Flygplatsinfarten byggs om har Skanova ev önskemål om att lägga ledningar längs vägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kontoret har tillsammans med byggherrarna bedömt att samtliga berörda fastigheter kan försörjas med ledningar direkt från Ulvsundavägen, eller det u-område i norra infartsvägen, som ingår i tidigare detaljplaneetapper. De s k slänthyggnaderna (C6 på plankartan) avses ingå i en gemensam fastighet med Trafikflyget 3 och Riksby 1:4 m fl, som gränsar till u-området. Den del av Flygplatsinfarten som ingår i planen avses bli allmän gata.

Sundbybergs stad tycker att det är positivt att området rustas upp och utvecklas, men påpekar att det rör sig om en mycket stor handelsyta med åtföljande trafikökning och att dess påverkan på närområdet är svår att analysera. Sundbyberg anser att det måste göras en analys av hur trafikökningen kommer att påverka omkringliggande gator och trafiksituationen i ett större område kring handelsområdet. Sundbyberg anser också att handelsområdet måste integreras bättre med den stadsbyggnadsutveckling som sker i närområdet inkl Sundbyberg. För att överbrygga de barriärer som finns är det extra viktigt med ett gent, tryggt, trafiksäkert och trivsamt gång- och cykelvägnät som integrerar de olika stadsdelarna. Man bör utveckla ett sådant gång- och cykelvägnät genom området och skapa bra anslutningar till befintligt vägnät och förstärka kopplingarna till Sundbyberg. Det är mycket 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.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En viktig del av planarbetet har varit analys av konsekvenser för biltrafiken, som gjorts i samråd med trafikkontoret. Gjorda studier har visat att infarterna till området måste förbättras för att undvika köer, i första hand med den "fly-over" som planeras vid Flygplatsinfarten. Effekterna av trafikökningen på Ulvsundavägen norr och söder om handelsområdet bedöms klinga av på relativt kort avstånd från utfarterna, och inte påverka framkomligheten på vägen. Stadsbyggnadsutvecklingen i närområdet och förhållandet till Sundbyberg har behandlats genom Vision Bällstaviken, ett samarbetsprojekt och en gemensam vision för de tre kommunerna Stockholm, Sundbyberg och Solna, för området på bägge sidor om viken. Inom Stockholm fortsätter det arbetet med ett programarbete för utveckling av Ulvsunda industriområde, med början våren 2009. Där kommer bl a gång- och cykelvägnät och en ev gång- och cykelbro över Bällstaviken att behandlas. Tvärbanans planerade Solnagren, som avses vara klar år 2013, dvs ungefär samtidigt med utökningen av handelsområdet kommer att ge god kollektivtrafik mellan Sundbyberg och handelsområdet. SL arbetar också med att förbättra busstrafiken.

AB Storstockholms lokaltrafik, SL, skriver att planeringsskedet för utbyggnad av Tvärbanans Kistagren är inne i en förstudiefas och att hållplatslägen och korsningspunkter ännu inte är definitivt bestämda. För att möjliggöra den dragning av Tvärbanan som anges i planen så krävs ett genomförandeavtal mellan SL, Stockholms läns landsting, Stockholms stad och byggherrarna, som reglerar ansvarsgränser för investeringar, ägande och drift inkl samarbetsformer och störningar under byggtiden, störningar i form av vibrationer etc efter öppnandet, samt finansiering av ev hållplatsutbyggnad. Avtalet skall finnas undertecknat innan planen förs vidare för antagande. SL anser att det är oklart vad planbestämmelsen "Verksamheten får inte vara störande för omgivningen" syftar på och att den bör tas bort. För att möjliggöra en kortare brokonstruktion för Tvärbanan väster om tänkt station föreslår SL en omstuderad infart från Flygplatsinfarten, så att infartens passage under Tvärbanan kommer närmare handelsbyggnad/station. Slutligen påpekar SL att det även när Tvärbanan är i trafik kommer att finnas behov av busstrafik på Ulvsundavägen och Karlsbodavägen. Framkomligheten för bussarna idag och i framtiden bör belysas i detaljplanen. Busshållplatserna på Ulvsundavägen från Karlsbodavägen och västerut är undermåliga och behöver ses över.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kravet på ett genomförandeavtal är inskrivet i planens genomförandebeskrivning. Staden, SL och byggherrarna har efter utställningstiden träffat avtal som reglerar ansvarsgränser, störningar från Tvärbanan och miljöskyddsåtgärder etc enligt ovan.

Planbestämmelsen om störande verksamhet syftar inte på Tvärbanan, utan snarare på fläktar och kylaggregat på tak och liknande. Den föreslagna utformningen av infarten från Flygplatsinfarten är svår att ändra. Nivåskillnaden mellan Flygplatsinfarten och parkeringsytan är stor. Befintlig infartsväg är för brant för bussar. Kraven på ny infart har varit att dess lutning inte får vara för brant för buss och brandfordon och att den fria höjden under Tvärbanan skall vara tillräckligt hög för en normal buss. Kontoret delar SL:s syn att kollektivtrafiken, inkl bussförbindelserna, är viktiga, och ser positivt på att förbättra hållplatserna på Ulvsundavägen. SL har dock inte tidigare nämnt detta och det bedöms inte påverka detaljplanen eftersom busshållplatserna ligger utanför planområdet.

Luftfartsstyrelsen skriver att de synpunkter de tidigare lämnat i ärendet har tillgodosetts.

Luftfartsverket, LfV, Stockholm Bromma Airport, är i grunden positiva till den kommersiella utvecklingen. LfV anser att det varit lämpligt att även den västra delen av Tvärbanan och Flygplatsinfarten söder om handelsområdet hade ingått i detaljplanen, för att säkerställa att erforderligt utrymme finns för spåret och infartsvägen. Avseende dagvattenhanteringen avvattnas delar av flygplatsområdet ner mot Bromma Center, vilket inte belysts i planen eller dagvattenutredningen. LfV önskar att dessa avrinningsområden ansluts till den nya dagvattenledningen, vilket delvis redan skett i samförstånd mellan LfV, KF Fastigheter och flygplatsen. Anslutningen bör framgå av genomförandebeskrivningen. Enligt LfV har dagvattenproblem orsakats av ökningen av hårdgjorda ytor inom handelsområdet. LfV är villiga att tillsammans med exploateringskontoret och KFF inleda diskussioner för att lösa problemet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Staden prioriterar framkomligheten till flygplatsen, men kontoret har tillsammans med trafikkontoret och exploateringskontoret bedömt det som bättre att vänta med plan för västra delen av Tvärbanan och Flygplatsinfarten till dess det finns ett mer

genomarbetat projekteringsunderlag för Tvärbanan. Tvärbanan med skyddsavstånd är inlagd enligt SL:s önskemål. Separat detaljplanearbete pågår för Tvärbanan. Hur anslutning av dagvatten från flygplatsen enligt ovan skall ske bör redas ut mellan de berörda parterna LFV och KFF. Huvudregeln är att dagvatten skall infiltreras inom egen fastighet. Om marken skall vara hårdgjord eller inte regleras inte i detaljplanen.

KF Fastigheter, som är en av byggherrarna, men också innehar grannfastigheterna Trafikflyget 1 m fl, påpekar att den världsomfattande ekonomiska och finansiella krisen gör att planförslaget inte är helt anpassat till dagens förutsättningar. De önskar därför att planen ändras så att genomförandetiden ökas från 5 till 10 år, varje blivande fastighet inom den del av planområdet som ligger utmed Ulvsundavägen skall klara sitt eget parkeringsbehov, antal cykelplatser skall fördelas på de olika fastigheterna, inbördes lägen på centrumytor respektive parkeringsytor skall kunna ändras vid bygglovgivning, minsta fri höjd på inomhustorg skall anpassas till den byggnadshöjd som anges i bygglovsansökan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Genomförandetiden 5 år är den gängse tid som kontoret tillämpar. Byggrätten i den lagakraftvunna planen påverkas inte av genomförandetidens längd utan den gäller ända till dess att den ändras i en ny detaljplan. Tidplanen för bygget regleras i avtal med exploateringskontoret. Utformningen av planförslaget har utgått från ett samlat handelsområde och ett gemensamt utbyggnadsprojekt där infarter och parkering samordnas och uppdelningen i flera fastigheter inte skall vara märkbar för kunden. Detta har varit en förutsättning för planens höga exploatering på en svårhanterad yta. Det viktiga är inte att parkering ryms inom egen fastighet, utan att byggherren i bygglovsansökan kan visa att parkeringsbehovet tillgodoses (räknat i antal parkerings platser per 1000 kvm uthyrningsbar yta, LOA), t ex genom gemensamhetsanläggning eller långsiktiga avtal. I planbeskrivningens avsnitt om parkering och angöring, sid 21, redogörs för hur parkeringen för Bromma Center dimensionerats och vilka parkeringstal som använts. Redovisningskravet gäller även för cykelparkering, som främst behövs vid entréer, som markentrén från Ulvsundavägen och cykelvägsanslutning från Flygplatsinfarten. Totalt kräver planen minst 500 cykelplatser inom området.

En av huvudsyftena i ett planarbete är fördelning mellan olika markanvändningar, i detta fall centrum respektive parkering. Ulvsundavägen är primärled för transporter med farligt gods, och en förutsättning för att lägga byggnaderna så nära vägen som här har gjorts (10-20 meter) är att de i huvudsak innehåller parkering och inte handelsytor, där många människor riskerar att skadas vid en ev tankbilsolycka eller liknande. Även den utformning med parkeringshus som en buffert närmast vägen, som valts här, kräver omfattande riskreducerande åtgärder. Det är helt emot planens syfte att lägga handelsytor närmare vägen än vad planen anger. Däremot kan det vara möjligt att lägga parkering inom yta betecknad med "Centrum", eftersom det är en mycket vid bestämelse. Planens utformning är i övrigt mycket flexibel och lämnar stor frihet vid användningen av det stora området. Vad avser fri höjd på inomhustorg, kan inte krävas att torgrummet är högre än huset, men om huset först byggs med låg höjd och sedan höjs i ett senare skede måste också inomhustorget höjas.

Stadsbyggnadskontoret har förståelse för att konjunkturen påverkar möjligheterna att bygga i nuläget, men detaljplanen syftar till en långsiktig utveckling av både handelsområdet och omgivande närområde. Det bör vara möjligt att tänka sig en utbyggnad i etapper, men utformningen av de första

etapperna får inte hindra ett fullständigt utnyttjande av byggrätten som den visas i planen. Centrumytan och parkeringsytan måste hela tiden vara i balans. Överenskomna kvalitetskrav enligt gestaltungsprogrammet skall uppfyllas. KFF och stadsbyggnadskontoret har efter utställningstiden vid möte gått igenom ovanstående och kontorets bedömning är att vi nu har en gemensam syn på hur planen skall tolkas, och att inga ändringar av planen skall göras före godkännande/antagande.

Nina Hjerpe, Sturevägen 5, 8 tr, 177 56 Järfälla, samt ytterligare 5 personer utan angiven adress, skriver att det är av stor betydelse att bevara de små ytor av natur som finns kvar i området eftersom det betyder mycket för livsglädjen och trivseln för alla som vistas däromkring. (Skrivelsen inkom efter utställningstidens slut)

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Träd utmed Ulvsundavägen avses bevaras respektive nyplanteras. I övrigt finns några små gräsytor som försvinner. I gengäld skapas ett bullerskyddat torg med vistelseytor, serveringar och förbättrad luftkvalitet inom området.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen, MKB, enligt plan- och bygglagen och miljöbalken

Inga synpunkter avseende MKB har inkommit under utställningen. Länsstyrelsen som under plansamrådet önskade förbättringar och preciseringar av MKB, har lämnat planen inklusive MKB utan åtgärd i utställningsskedet.

Synpunkter inkomna under samrådet eller utställningen har tillgodosetts

Programsamråd år 2000

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför vidare detaljplanläggning för Trafikflyget m m i stadsdelen Riksby, 2002-03-05. Dnr 1998-5733-54

Programsamrådet omfattade större delen av det nu aktuella planområdet. I programskedet fanns ingen konsekvensbeskrivning avseende miljöfrågor. Remissinstanserna var positiva till stormarknadsanvändning. Miljöförvaltningen och länsstyrelsen krävde att miljö- och riskfrågor skulle utredas. Inga erinringar inkom från fastighetsägare eller privatpersoner. De synpunkter som kom in har beaktats i det vidare planarbetet.

Plansamråd vintern 2006-2007

Samrådsredogörelse för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, bromma Center, som utgör del av Ulvsunda 1.1 m fl i stadsdelen Riksby, 2008-03-18. Dnr 2004-14499-54.

I planhandlingarna ingick en MKB enligt plan- och bygglagen och miljöbalken avseende partiklar (PM10) och en miljörapport för övriga miljöfrågor. Remissinstanserna var i stort sett positiva till fortsatt utvidgning av handelsområdet. Länsstyrelsen hade synpunkter på bl a MKB och önskade förbättringar och tydligare motiveringar. Inga fastighetsägare, företag eller privatpersoner i närområdet lämnade några skriftliga synpunkter. Inkomna synpunkter har tillgodosetts i det fortsatta planarbetet.

Utställning år 2008

I planhandlingar ingick en reviderad MKB, samt en miljörapport för övriga miljöfrågor. De synpunkter som kom in under utställningen hade främst karaktär av detaljfrågor och oklarheter som kunnat bemötas och redas ut.

Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att det inte återstår några synpunkter på planen, inklusive MKB, som ej beaktats eller tillgodosetts under planarbetet.

Stadsbyggnadskontorets ställningstagande

De genomförda samråden och utställningen har genomgående mött positiva reaktioner. De problem som uppdragets har kunnat lösas, och inkomna synpunkter har retts ut och tillgodosetts. Kontoret bedömer att det slutliga planförslaget kan gå vidare till godkännande/antagande.

Se även den separata särskilda sammanställningen avseende miljöbedömning, betydande miljöpåverkan och MKB.

Tomas Enqvist
Planchef

Karin Månsson
Planarkitekt

Bilagor:**Bilaga 1**

Redovisning av programsamråd och ställningstagande inför vidare detaljplaneläggning för Trafikflyget m m i stadsdelen Riksby, 2002-03-05. Dnr 1998-5733-54

Bilaga 2

Samrådsredogörelse för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, Bromma Center, som utgör del av Ulvsunda 1.1 m fl i stadsdelen Riksby, 2008-03-18. Dnr 2004-14499-54.