



STADSBYGGNADSKONTORET

Ytterstadsavdelningen

Karin Månsson

Tfn 08-508 28 105

Dnr 2004-14499-54

MARKKONTORET

Ytterstad

Tomas Victorin

Tfn 08-508 27 080

Dnr M05-511-787

Stadsbyggnadsnämnden

Marknämnden

2005-09-22

**Startpromemoria för planläggning av etapp 3 av handelsområdet vid  
Bromma flygplats, som utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl i stadsdelen  
Riksby, samt upplåtelsefrågor**

---

**FÖRSLAG TILL BESLUT**

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att planarbete påbörjas, och förslag till detaljplan upprättas i enlighet med kontorens tjänsteutlåtande, för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma flygplats, som utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl i stadsdelen Riksby.
2. Marknämnden uppdrar åt markkontoret att framlägga förslag till överenskommelser om exploatering med KF Fastigheter och Brommaporten KB.

Ingela Lindh

Göran Långsved

**SAMMANFATTNING**

Planarbetet utgör **tredje och sista etappen av handelsområdet** vid Bromma flygplats, som nu döpts till Bromma Center. Det gamla SAS-kontoret gavs utökad användning till hotell 2003 och hangarområdet fick permanent handelsanvändning och kulturskydd våren 2004. Nu återstår området sydost om hangarerna som arrenderas av KF Fastigheter AB (KFF), och marken i kilen mellan Flygplatsinfarten och Ulvsundavägen som arrenderas av Brommaporten KB,

Bilaga: Avsiktsförklaring från KF Fastigheter och Brommaporten

samt några mindre områden norr om Flygplatsinfarten. **Idag finns där handel och verksamheter med tillfälliga bygglov i slitna baracker från 1940-talet.**

Den lagakraftvunna detaljplanen för hangarområdet ger möjlighet till ca 50.000 kvm handel. I etapp 3-området finns idag ca 11.000 kvm handel med tillfälligt bygglov. Planförslaget innebär att handelsytan ökar. KFF och Brommaporten har lagt fram ett gemensamt utbyggnadsförslag som ger **ett nettotillskott av handelsyta med ca 25.000 kvm**, varav 10.000 kvm ICA Maxi. **Totalt skulle då handelsområdet Bromma Center med alla etapper utbyggda få kring 85.000 kvm handel.**

Det samlade Bromma Center avses innehålla två stora livsmedelseenheter, Coop och ICA Maxi, vilket ger konkurrens på livsmedelssidan, bygg & trädgård, sällanköpsvaror och en mindre del fackhandel. Näringslivsnämnden ansåg i plansamrådet för hangarområdet att handelsområdet vid Bromma flygplats bör ges goda möjligheter att utvecklas och expandera, i takt med att marknaden för externhandel i regionen ökar, eftersom det genom den planerade förlängningen av tvärbanan till Ulvsunda och Kista skulle få den bästa kollektivtrafikanslutningen av samtliga externhandelsområden i regionen och genom sitt centrala läge ge korta bilresor. Det är miljömässigt bättre än handelstillväxt i mer externa lägen. Då Bromma Centers karaktär av effektiva inköpsmöjligheter för livsmedel och sällanköpsvaror skiljer sig tydligt från Sundbybergs Centrum och det planerade Lorry-projektet, som mer präglas av shopping och nöje i en traditionell stadsmiljö, bedöms de inte direkt konkurrera utan tvärtom kunna komplettera varandra. I detta syfte är det på sikt snarare angeläget att öka kontakten och tillgängligheten mellan dessa detaljhandelskoncentrationer för att uppnå en samlat större attraktivitet.

Handelsområdet vid Bromma flygplats ligger centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda, för vilket stadsbyggnadskontoret inlett ett övergripande visionsarbete, Ulvsundavisionen. Utvecklingen av området kräver förstärkning av infrastrukturen (vägar och kollektivtrafik). Planarbetet måste utföras så att det tar hänsyn till och förbereder för framtida vägomläggningar, trafikplatser och förlängningen av tvärbanan från Alvik till Solna respektive Kista. Detta visionsarbete som muntligt föredragits för stadsbyggnadsnämnden vid akademi 2005-04-21 och vid nämndens sammanträde 2005-09-01 visar att föreliggande förslag för handelsområdets utveckling väl går att förena med visionens alternativa scenarier för den större stadsutvecklingen. I enlighet med det yttrande som förelagts nämnden i fråga om nord-sydlig förbindelse, och den nyligen genomförda trafikutredningen om Huvudstaleden, är antagandena om den större utvecklingen baserad på att den nord-sydliga förbindelsen får läge enligt Förbifarten och Huvudstaleden blir den nya avlastande leden i stället för den s k Tritonleden.

Planområdet ligger intill Bromma flygplats. **En förutsättning för planarbetet är att alla åtgärder skall fungera både så länge flygplatsen är kvar och vid en ev framtida bebyggelse av flygfältet.**

Stadsbyggnadskontoret bedömer att förslaget kan ligga till grund för en planprövning. Den påbörjade upprustningen och standardhöjningen av hangarområdet gör det naturligt att fortsätta även med den tredje etappen. Området är idag nedgången och i behov av förnyelse. Planarbetet föreslås genomföras med normalt planförfarande, men eftersom ett samlat programsamråd för större delen av handelsområdet genomförts år 2000, så föreslås att planarbetet startar direkt med att förslag till detaljplan upprättas och sänds ut på plansamråd.

Markkontoret bedömer det som naturligt att kontorets arrendatorer, KF Fastigheter och Brommaporten, som utvecklat projektet tillsammans, bereds möjlighet att förverkliga det. Markkontoret hemställer om marknämndens uppdrag att förhandla fram förslag till överenskommelser om exploatering med de bäge företagen i samband med marknämndens yttrande över det kommande planförslaget.

## UTLÅTANDE

### Bakgrund

Den föreslagna planetappen är tredje och sista delen i ett större planarbete, som startade med programsamråd år 2000 för upprustning och förnyelse av handelsområdet vid Bromma flygplats. Planarbetet omfattar mark och byggnader som ursprungligen hört till flygplatsen, men som när de inte längre behövdes för flygets behov genom tillfälliga bygglov successivt kommit att tas i anspråk för handelsändamål.

Planområdet delades efter samrådsredovisning och ställningstagande i SBN våren 2002 upp i tre separata detaljplaner:

- Etapp 1: Trafikflyget 4, där det gamla SAS-kontoret fick användningsbestämmelsen kontor och hotell. (Dp 2002-08518-54 som vann laga kraft 2003- 03- 04).
- Etapp 2: Trafikflyget 1, 3, 5 m m, med de stora hangarerna mot Ulvsundavägen och parkeringsytan. Planetappen innebar permanentning av handelsanvändningen, kulturmärkning och upprustning av de gamla flyghangarerna samt nya länkbyggnader mellan hangarerna. (Dp 1998-05733-54 som vann laga kraft 2004-05-27).
- Etapp 3: Marken sydost om hangarerna, slänten mellan parkeringsytan och Flygplatsinfarten och ett område söder om Trafikflyget 4. Vid ställningstagandet efter programsamråd 2002-03-21 beslöt SBN att detaljplaneringen av etapp 3-området skulle avvakta till dess att den kunde samordnas med planläggningen av tvärbanans förlängning och att förslag till bebyggelse för kontor och handel skulle redovisas för ställningstagande i nämnden före plansamråd.

### Planens syfte

Syftet med planarbetets tredje och sista etapp är att pröva möjligheten att i den resterande delen av handelsområdet vid Bromma flygplats ersätta dagens barackbebyggelse med nya större byggnader för handel (ev också verksamheter) samt utforma två av områdets infarter och förbereda tvärbanans dragning genom området m m. Arbetet med tvärbanans förlängning har försenats. Husen kommer att byggas före tvärbanan. Planarbetet avses utföras i nära samråd med SL, så att SL:s önskemål om reservat och förberedelser för tvärbanan i form av förstärkningar av byggnadskonstruktioner etc kan läggas in i planen. I väntan på tvärbanan kommer förbättrade bussförbindelser att diskuteras med SL. Planarbetet kommer också att utföras i samråd med luftfartsverket, vars flygplatsområde och flygplatsinfart gränsar till planområdet och tvärbanan. En förutsättning för planarbetet är att alla åtgärder skall fungera både så länge flygplatsen är kvar och vid en framtida bebyggelse av flygfältet.

KF Fastigheter (KFF) och Brommaporten arrenderar var sin del av etapp 3-området av staden. De har anlitat en gemensam arkitekt och har föreslagit ett arkitektoniskt och funktionellt samordnat projekt, som innebär en utökning av

handelsytan med ca 25.000 kvm, inklusive en ICA Maxi med ca 10.000 kvm. Även Brommaportens tänkta hyresgäster ICA och Statoil deltar i det gemensamma projektet. Den mark som arrenderas av Brommaporten ingick inte i det ursprungliga programförslaget år 2000, men det har nu blivit möjligt att planera KFF:s och Brommaportens områden i ett samlat planarbete, vilket bedöms som en fördel både med tanke på områdets funktion och gestaltning. Slänten mellan Flygplatsinfarten och parkeringsytan föreslås i enlighet med programförslaget bebyggas med souterrängbyggnader/släntbyggnader. Området söder om Trafikflyget 4 avses förberedas för tvärbana och tvärbanehallplats i anslutning till flygplatsterminalen.

Handelsområdet ligger centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda, för vilket kontoret nu inlett ett övergripande visionsarbete, Ulvsundavisionen. Inför en framtida expansion i området behöver både vägnätet och kollektivtrafiken förstärkas. Parallellt med planarbetet för etapp 3 kommer att utföras trafikutredningar, för att säkerställa att planerad bebyggelse i etapp 3-området inte hindrar framtida utveckling och handlingsfrihet i stadsutvecklingsområdet.

### **Planområdet**

Planområdet ligger mellan Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten, och omfattar det område sydost om hangarerna som arrenderas av KF Fastigheter (det s k entréområdet), marken i kilen mellan Flygplatsinfarten och Ulvsundavägen, som arrenderas av Brommaporten (det s k barackområdet), slänten mellan Flygplatsinfarten och den stora parkeringsytan, den mark där tvärbanans förlängning från Alvik till Kista är tänkt att gå genom området, samt mark söder om Trafikflyget 4. Planområdet berör delar av Ulvsunda 1:1, Ulvsunda industriområde 1:15, Riksby 1:4, Trafikflyget 4, ev den infart som går över Trafikflyget 1, samt östra delen av Trafikflyget 5 där den nya planen överlappar hangarområdesplanen. Planområdets yta är ca 75.000 kvm. Marken ägs av staden.

### **Tidigare beslut**

I Översiktsplan 99 ingår hela handelsområdet i stadsutvecklingsområdet Bromma flygplats-Ulvsunda industriområde-Mariehäll, som på sikt avses bebyggas med en blandad bebyggelse för bostäder och arbetsplatser. Så länge Bromma flygplats finns kvar utgör den riksintresse enligt miljöbalken och får inte påtagligt skadas av planering eller andra åtgärder. En förutsättning för planarbetet är att alla åtgärder skall fungera både så länge flygplatsen är kvar och vid en framtida bebyggelse av flygfältet.

För etapp 3-området gäller idag detaljplanerna Pl 2676 från 1942, 1960B från 1940 och 1744 från 1940. Planerna anger trafikändamål (flyg) samt höjdbegränsningar p g a inflygningen till Bromma flygplats. Idag tillämpar Luftfartsverket andra höjdbegränsningar enligt Bankod 2C.

Detaljplanen för hangarområdet (etapp 2), Dp 1998-05733-54, som vann laga kraft våren 2004 innebar att den tidigare tillfälliga handelsanvändningen permanentades och de stora hangarerna kulturmärktes och gavs skyddsbestämmelser. Dagens tillbyggnader runt hangarerna avses rivas och nya länkbyggnader byggas mellan hangarerna. Den totala ytan för handel och verksamheter, avses inte öka, men rivning/nybyggnad och effektivare användning och upprustning av befintliga ytor kan på sikt leda till att den yta som används för handel (ca 40.000 kvm) blir större. Främst gäller detta den 10.000 kvm stora källaren till hangar 3, som hittills använts för ”grövre” verksamheter som

motorcykelverkstad, möbellager och kemtvätt. Byggnaderna i hangarområdet ägs av KF Fastigheter.

### **Ettapp 3-området idag**

Planområdet är till största delen bebyggt med en- eller tvåvånings träbaracker från 1940-talet. Till skillnad från tidigare etapper saknar bebyggelsen i ettapp 3 kulturhistoriskt värde. Befintlig bebyggelse omfattar ca 20.000 kvm. Här finns handel och verksamheter med tillfälliga bygglov. KFF har hyresgäster med ca 6.000 kvm handel (Zoo-butik, vitvaror, Babyland m m) och Brommaporten ca 5.000 kvm handel (kök, bad, optik, skog- och trädgård, profilkläder m m) samt ca 5.000 kvm kontor/verksamheter. Byggnaderna är nedgångna och slitna. Hyresgästerna har rivningskontrakt och många har uttryckt intresse för att flytta med till nya permanenta lokaler. Vid infarten vid korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen finns en bensinstation (Norsk Hydro), som önskar fortsätta sin verksamhet inom handelsområdet. I den del av slänten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen som ingår i ettapp 3 saknas bebyggelse.

Nivåskillnaden mellan den högre liggande Flygplatsinfarten och parkeringsytans östra del är ca 6 meter. Den befintliga branta in- och utfarten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen är för brant för bussar samt medför olycksrisk vid utfart mot Flygplatsinfarten. Den måste ersättas med en bättre infart, inte minst med tanke på möjligheter till förbättrade bussförbindelser i avvaktan på tvärbanan. Området längst i väster, söder om Trafikflyget 4 är obebyggt och används för delvis av luftfartsverket.

### **Planförslaget**

Det förslag till utformning av ettapp 3-området som presenterats gemensamt av KFF och Brommaporten innebär en utökning av handelsytan. Befintlig låg bebyggelse av baracktyp rivs. De två delarna i sydost, KFF:s entréområde respektive Brommaportens barackområde, slås enligt förslaget ihop till ett område, med ett stort samlat arkitektoniskt grepp, som ansluter till de stora hangarerna. En svängd byggnadskropp i 3-4 våningar följer Ulvsundavägens kurva. Den stora formen bryts av några breda öppningar, en portal för bilinfarten i korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen och en öppning som förbereder för tvärbanans dragning. Tvärbanan har föreslagits komma på bro över Ulvsundavägen och få en hållplats på byggnadens tak, en trappa upp. Mellan byggnaden och Ulvsundavägen läggs en lastgata, på motsvarande vis som i planen för hangarområdet. Fasaderna mot Ulvsundavägen, måste på grund av olycksrisken från farligtgodstrafiken vara relativt täta. Befintliga träd mot Ulvsundavägen bevaras. Innanför bebyggelsen bildas en skyddad fotgängaryta, med trappa ner från tvärbanehallplatsen, som ansluter till hangarområdets huvudgångyta.

Förslaget från KFF och Brommaporten omfattar ca 40.000 kvm, vilket ger ett nettotillskott av handelsyta jämfört med dagens barackbebyggelse på ca 25.000 kvm. Inom området föreslås en ICA Maxi stormarknad (totalt ca 10.000 kvm varav hälften dagligvaror). Resten av ytan skulle enligt förslaget utgöras av fackhandel (liknande handel som idag med tillskott av kläder etc), restauranger och service. Ingen yta har avsatts för kontor. I områdets sydligaste spets föreslås en Statoil bensinstation, med dygnetruntöppen servicebutik. I slänten mellan Flygplatsinfarten och hangarområdets parkeringsyta föreslås dessutom souterrängbyggnader/slänthbyggnader, i stort enligt det ursprungliga programförslaget och med utformning som ansluter till de två befintliga hangarerna söder om parkeringen. Vid utformningen av förslaget har hänsyn tagits till

synpunkter från programsamrådet 2000 och även plansamrådet år 2003 för etapp 2.

### *Handelsytor*

Den detaljplanlagda delen av handelsområdet Bromma Center (hangarområdet), torde fullt utbyggt kunna rymma kring 50.000 kvm handel. KFF:s och Brommaportens förslag till ny plan omfattar **drygt 40.000 kvm handel**. Den äldre bebyggelse som rivs innehåller ca 20.000 kvm lokaler, varav ca 11.000 kvm med tillfälliga bygglov för handel. Ca 5000 kvm byggrätt för handel finns i den del av hangarområdesplanen som avses överlappas med den nya planen. Sammantaget betyder detta att KF Fastigheter enligt förslaget skulle öka sin handelsyta/byggrätt med ca 2000 kvm, medan Brommaporten m fl ökar sin handelsyta med ca 20.000 kvm (varav 10.000 kvm ICA Maxi). Till detta kommer ca 3000 kvm handel/lokaler i form av släntbyggnader, som ligger utanför dagens arrendeområden. Totalt skulle alltså den nya planen kunna ge ett **nettotillskott av ca 25.000 kvm handel**, jämfört med dagens situation. Siffrorna innehåller en viss osäkerhet, eftersom det inte alltid är självklart vilka ytor som räknas som handelsytor, och vissa ytor överlappar.

### **Synpunkter från programsamrådet år 2000**

Programförslaget omfattade större delen av området mellan Bromma flygplats och Ulvsundavägen. Förslaget 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 (post, bank, apotek, restauranger, frisör, tidningar, blommor etc). I slänten mellan Flygplatsinfarten och parkeringen föreslogs ett antal mindre souterrängbyggnader (släntbyggnader) utan angiven användning. Söder om Trafikflyget 4 föreslogs ca 9.000 kvm kontor, som dock utgick efter synpunkter från luftfartsverket.

Programsamrådet genomfördes våren 2000. Förslaget att permanenta och rusta upp det etablerade handelsområdet bemöttes genomgående positivt av remissinstanserna. Vad avser ny bebyggelse i det s k entréområdet (KF Fastigheters del av etapp 3) ansåg skönhetsrådet att de föreslagna volymerna borde bearbetas vidare och redovisas på ett sätt som skulle göra det möjligt att bedöma bl a hur fronten mot Ulvsundavägen skall 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 stämde med önskemålen hos företagen i närområdet. Inga synpunkter kom in på föreslagna nya byggnader i slänten mot Flygplatsinfarten. GFK tog inte ställning till en föreslagen rondell i korsningen mellan Ulvsundavägen och Karlsbodavägen.

### **Synpunkter från plansamrådet för hangarområdet (etapp 2) år 2003**

Plansamråd för hangarområdesplanen genomfördes våren 2003. Många av synpunkterna gäller eller är relevanta även för etapp 3. Inga remissinstanser var negativa till att permanenta handelsanvändningen och kulturmärka hangarerna. Många uttalade sin tillfredsställelse över planläggningen, som efter många års tidsbegränsade bygglov gav förutsättning för välbehövlig upprustning och långsiktiga investeringar.

Enligt *Bromma stadsdelsnämnd* är handelsområdet sedan lång tid etablerat i Bromma, med ett brett sortiment av varor som uppskattas av en stor kundkrets. För de boende i Brommas villaområden fungerar området som ett välbesökt bostadsorienterat centrum. Nämnden anser att det är positivt att detaljplaner upprättas som främjar en fortsatt god ekonomisk tillväxt och utveckling av området.

Enligt *Näringslivsnämnden* var handelsområdet vid Bromma flygplats på 1970-talet Stockholmsregionens första stormarknads- och externhandelsområde. Idag har det vuxit fram ett nät av externhandel med bl a Kungens kurva, Länna och Sickla i söder och Arninge och Barkarby i norr. Bromma bedöms idag vara ett medelstort externhandelsområde, som i jämförelse med övriga områden är slitet och i behov av upprustning. Nämnden hänvisar till branschprognoser som förutser en mycket stark omsättningstillväxt för externhandeln (30-50 % till år 2010) med utbyggnad av befintliga områden och nya stora områden utefter trafiklederna.

Näringslivsnämnden skriver att jämfört med andra externhandelsområden så ligger Bromma mycket centralt och nära ett stort befolkningsunderlag. Vid en förlängning av tvärbanan från Alvik till Kista skulle Bromma bli det externhandelsområde i regionen som enklast och bekvämast kan nås med kollektivtrafik. Samtidigt är resvägen för flertalet besökare relativt kort. Detta talar enligt näringslivsnämndens uppfattning för att Bromma borde ges goda möjligheter att växa på sin del av marknaden. En utveckling av Bromma ligger därmed enligt nämnden också i linje med stadens strävan att utveckla lågprishandel i goda kollektivtrafiklägen. Näringslivsnämnden påpekar vidare att Bromma i motsats till övriga externhandelsområden i regionen har relativt begränsade expansionsmöjligheter, vilket kan innebära att en större andel av externhandeln på sikt flyttas längre ut i regionen med längre resvägar som följd. Enligt näringslivsnämndens uppfattning bör det därför i planläggningen av den s k barackstaden söder om stormarknaden (=etapp 3) övervägas att låta detaljhandeln expandera i detta område. Redan nu finns här en stor andel detalj- och partihandel. Enligt nämndens bedömning skulle stormarknadsområdet då också kunna "växa ihop" med det byggmarknadsområde som successivt vuxit fram öster om Ulvsundaleden utefter Karlsbodavägen.

*Branschorganisationen Svensk Handels stadsplanekommitté* bedömde att handelsområdet har ett mycket bra regionalt läge, och kanske är det bäst belägna av regionens "externhandelsområden". Områdets svaghet bedömdes ligga i vägnätets och kollektivtrafikens begränsningar. Kommittén såg det inte som osannolikt att bästa utnyttjandet av handelsområdet skulle erhållas genom en reduktion av volym- och dagligvaruhandel och en ökad satsning på kvalitet och shopping och ett mer uppgraderat sortiment. Då skulle trafikmängderna kunna minska något.

*Sundbybergs stad* såg det som angeläget att kommunerna samverkar i frågor som rör handelsetableringar.

I planarbetet med hangarområdet blev det också tydligt att handelsområdet och de stora livsmedelsbutikerna fungerar som närbutik för *stadsdelen Mariehäll*, som saknar egen dagligvarubutik. Flera remissinstanser pekade på vikten av goda villkor för gång- och cykeltrafikanter.

*SL* skriver bl a att det bör studeras hur vägdragningar och hållplatsplaceringar kan underlätta för busstrafiken att komma närmare handelsområdet.

### **Miljö- och riskfrågor**

I tidigare planetapper har det utförts miljökonsekvensbeskrivningar och riskanalys för trafik med farligt gods på Ulvsundavägen. Dessa utredningar måste föras vidare för de nya ytorna. Miljöförvaltningen bedömer i sitt underlag för miljökonsekvensbeskrivning (MKB) att de väsentligaste miljöfrågorna att beakta i etapp 3-planen är föroreningar i mark och byggnader, luftkvalitet samt dagvatten. MKB bör tidsmässigt beskriva förhållanden som gäller när projektet är slutfört, och kan geografiskt avgränsas till planområdet, utom för luftkvalitet och dagvatten från parkeringsytor, som berör områden utanför detaljplanen. Området ligger intill Ulvsundavägen, som berörs av förhöjda partikelhalter. I dagsläget saknas exakta siffror på hur hög PM10-halten på Ulvsundavägen är. Miljöförvaltningen bedömer att risk finns att ny bebyggelse på platsen innebär ett försvårande av möjligheterna att klara miljökvalitetsnormen för partiklar på Ulvsundavägen och vill att MKB redovisar utformningsalternativ för ny bebyggelse som inte innebär att normen överträds. En sammanhängande lång fasad mot vägen skulle kunna innebära risk för överskridande av miljökvalitetsnormen på Ulvsundavägen. Inom staden utreder f n en arbetsgrupp under ledning av stadsledningskontoret anledningar till de höga partikelhalterna, ex vis dubbdäck och sandning, och möjligheterna att angripa problemet vid källan. Gjorda förstudier visar att även säkerhet (transport av farligt gods respektive samlokalisering av tvärbana, stora handelsytor och ev bensinstation/-er, och även flygtrafiken) är viktiga frågor. Krav på riskreducerande åtgärder kommer liksom i de tidigare planetapperna att behöva föras in som planbestämmelser. Geoteknisk undersökning kommer att erfordras.

### **Trafik och parkering**

Trafiken på Ulvsundavägen är ca 36.000 fordon per dygn söder om handelsområdet och ca 31.000 väster om området. Konsulten Nordplan har beräknat att en utbyggnad av handelsområdet enligt förslaget skulle innebära en ökning av trafiken med ca 5000 fordon söder om området och ca 3000 västerut. Siffrorna avser en fredag som är den hårdast belastade tiden. Övriga dagar blir ökningen mindre. GFK har låtit utföra en studie som visar att den ökade trafiken till och från handelsområdets infarter trafiktekniskt kan klaras med relativt enkla omläggningar av filer på Ulvsundavägen.

Handelsområdet ligger centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda, för vilket kontoret nu inlett ett övergripande visionsarbete, Ulvsundavisionen. Inför en framtida expansion i området behöver både vägnätet och kollektivtrafiken förstärkas. I översiktsplanen ÖP99 finns ett reservat för Huvudstaleden, som avsågs gå på bro (den s k Tritonbron) från Solna över Bällstaviken och vidare fram till en rondell/cirkulationsplats vid Ulvsundavägen/Karlsbodavägen och infarten till handelsområdet. En sådan cirkulationsplats fanns med i programsamrådet för handelsområdet år 2000. I en utredning som nyligen genomförts av Solna, Sundbyberg, Stockholm, RTK och Vägverket jämfördes bro respektive tunnel i ÖP:s reserverade dragning med en dragning via den befintliga Huvudstabron. Utredningens slutsats var att kostnaderna samt Stockholms önskan att ha handlingsfrihet för fortsatt utveckling av Ulvsunda industriområde talar för en utbyggnad av Huvudstaleden via Huvudstabron. Vägverket har ännu inte tagit ställning i valet av nord-sydlig förbindelse, och alternativet Ulvsundadiagonalen skulle påtagligt påverka hela Ulvsunda industriområde. Parallellt med planarbetet för etapp 3 kommer att utföras ytterligare trafikutredningar, för att säkerställa att planerad bebyggelse i etapp 3-området inte hindrar framtida utveckling och



handlingsfrihet i stadsutvecklingsområdet. Trafikkontoret utreder hösten 2005 en ev ny sträckning av Ulvsundavägen söder om handelsområdet (ev i tunnel), inklusive utformning av trafikplatser, och ev förlängning av tvärbanans Solnagren mot Brommaplan (det s k tvärbane-krysset).

I planarbetet måste ställning tas till hur gång- och cykelstråk från Ulvsunda industriområde, Mariehäll och ett ev bostads- och arbetsområde på flygfältet på ett bra sätt skall dras fram till handelsområdet, vilka förbindelsevägar inom handelsområdet som skall vara allmän gata eller bör läggas ut som gemensamhetsområde och om den rondell vid Ulvsundavägens korsning med Karlsbodavägen som nämns ovan skall utföras eller inte.

Den stora parkeringsyta med ca 1400 platser som finns idag behövs för hangarområdet och parkering för den nya delen av handelsområdet måste lösas för sig. Parkeringsbehovet beräknas av Nordplan till ca 35 bilplatser per 1000 kvm uthyrbar handelsyta. Ny parkering föreslås i första hand placeras under mark, med mindre ytor i markplan, mellanvåning och på tak, med totalt ca 1400 bilplatser.

### **Tillgänglighet**

Handelsanläggningar med inomhusförbindelser kan i sig sägas ha god tillgänglighet. Särskilda svårigheter för tillgängligheten kan vara områdets skala och stora avstånd. God orienterbarhet och tydliga skyltsystem blir därför viktiga, liksom möjligheter att komma nära entréer med bil, att det är lätt att komma direkt från parkering i garage in i butiksdelarna i de olika våningarna och att det finns platser där man kan sitta ner och vila. Handelsytor i flera plan kräver goda förbindelser med hiss och rulltrappor. Även fotgängarsäkerhet på parkeringsytorna bör beaktas.

### **Avfallshantering**

Butikernas avfallshantering får lösas i anslutning till lastgata mot Ulvsundavägen. I detaljplanen för hangarområdet anges att källsorteringsplats får anordnas.

### **Handelsutredning år 2004**

Inför planetapp 3 lät gatu- och fastighetskontoret år 2004 konsulten Nordplan genom en handelsutredning undersöka förutsättningarna för och konsekvenserna av ev utökad handel i handelsområdet. Enligt Nordplans beräkningar fanns i hela handelsområdet vid Bromma flygplats (planetapperna 2 och 3) ca 46.000 kvm detaljhandel (totala uthyrningsbara ytor inkl lager). Av det var 8.000 kvm dagligvaror (livsmedel med kemisktekniska varor, tidningar, blommor etc) och 38.000 kvm sällanköpsvaror (vitvaror, elektronik, hem- och fritid, bygg och trädgård, kläder m m). Av de 46.000 kvadratmetrarna låg 35.000 inom den lagakraftvunna detaljplanen för hangarområdet och 11.000 i etapp3-området. Omsättningen för hela handelsområdet var år 2002 totalt 1.600 miljoner kronor varav 900 miljoner kronor för dagligvaror (inkl systembolaget) och 700 miljoner kronor för sällanköpsvaror, vilket innebär att handelsområdet är ett av de större i regionen. Enligt KFF har deras del av området 4,1 miljoner besökare årligen. Nordplan utgick i sin utredning från KF Fastigheters och Brommaportens planer på en total handelsyta på 84.000 kvm (20.000 kvm stormarknad med bygg & trädgård, 36.000 kvm sällanköpsvaror, 5000 kvm systembolag, 10.000 kvm ICA Maxi och 13.000 kvm fackhandel).

### *Marknadsområde och köpkraft*

Handelsområdets marknadsområde, dvs det område som kunderna kommer ifrån, bedöms av Nordplan vara Västerort, Solna och Sundbyberg med totalt 290.000 invånare. Deras totala köpkraft beräknades år 2002 till 11.700 miljoner kronor. Därav var köpkraften för dagligvaror 6.300 miljoner kronor. Livsmedelsbutikerna i marknadsområdet hade en sammanlagd omsättning på 5.300 miljoner kronor, vilket innebär att invånarna handlade dagligvaror för 1.000 miljoner kronor utanför "sitt" område, t ex hos Willys i Veddesta, ICA i Viksjö samt stormarknaderna i Kungens Kurva och Rotebro. Köpkraften för sällanköpsvaror i marknadsområdet beräknades till 5.400 miljoner kronor.

### *Köpkraftsökning och konkurrens*

Nordplan bedömer att den totala köpkraften för marknadsområdet till år 2010 kommer att öka med ca 2.000 miljoner kronor i 2002 års priser, dels beroende på befolkningsökning och dels p g a ökade inkomster/ökat konsumtionsutrymme hos befolkningen. Av totalsumman bedöms ökningen för dagligvaror till 700 miljoner kronor och för sällanköpsvaror till 1.300 miljoner kronor. Butiker både i och utanför marknadsområdet konkurrerar om köpkraftsökningen. Nordplan har räknat på effekten av en utbyggnad av handelsområdet enligt planförslaget. Enligt deras beräkningar skulle då ungefär en fjärdedel av hela köpkraftsökningen/efterfrågan för dagligvaror i marknadsområdet gå till handelsområdet.

För dagligvaror skulle ett utbyggt handelsområde främst påverka omsättningen hos stora butiker i närheten, som Pris-X-tra och Coop i Hallonbergen, Willys i Rissne, Coop och ICA i Sundbybergs centrum, ICA på Brommaplan m fl. I mindre grad påverkas Kista Centrum, ICA Alvik samt stora butiker utanför marknadsområdet. Allra minst påverkas små butiker i marknadsområdet. För sällanköpsvaror konkurrerar handelsområde vid Bromma flygplats med de närliggande Solna Centrum, Sundbybergs Centrum, Vällingby och Kista Galleria, som alla planerar eller redan har byggt ut sin verksamhet, men lika mycket med mer externa handelsområden som Barkarby, Kungens Kurva m fl. Att inte alls bygga ut vid Bromma skulle enligt Nordplans bedömning troligtvis främst gynna handelsplatser i mer externa lägen än Bromma.

### *Matpriser*

Nordplan bedömer att matpriserna i Västerort, Solna och Sundbyberg skulle kunna sänkas med 1-1,5% genom etablering av en stor lågprisbutik eller en ny konkurrerande stormarknad. En konkurrerande stormarknad bedöms som lika effektiv prispressare som en renodlad lågprisbutik.

### **Handelsområdet är en del av stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda**

Handelsområdet ligger centralt i stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda, för vilket kontoret nu inlett ett övergripande visionsarbete, Ulvsundavisionen. Stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda har ett strategiskt läge såväl i Stockholms stad som i regionen och enligt den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län (RUFS) tillhör området delvis den centrala kärnan i Stockholmsregionen. Området är idag relativt lågt exploaterat och innehåller förutom Bromma flygfält i huvudsak arbetsplatser inom tillverkning, parti- och detaljhandel samt kontor. I Stockholms översiktsplan pekas området ut som ett av flera stadsutvecklingsområden och en del av stadens framtida utvecklingsresurs med möjligheter till stora bostadstillskott. Genom den av Stockholmsberedningen föreslagna, och av SL och berörda kommuner planerade förlängningen av tvärbanan från Alvik

upp genom Ulvsunda industriområde till Solna respektive Kista skapas ett stort förändringstryck längs tvärbanesträckningen. En förutsättning för områdets framtida utveckling är att infrastrukturen för trafiken i området väsentligt förstärks, både vad gäller spår och vägar.

*Gemensamma planeringsförutsättningar för stadsbygden kring Ulvsundavägen*  
Inom ramen för EU-projektet Metropolitan Areas (MA+) har stadsbyggnadskontoren i Stockholm och Sundbyberg låtit White arkitekter sammanställa s k gemensamma planeringsförutsättningar (GPF) för gränsområdet mellan Stockholm och Sundbyberg, utmed Ulvsundavägen och Bällstaviken. GPF-rapporten pekar ut Sundbybergs Centrum som en värdefull nod för hela områdets framtida utveckling. Sundbyberg karakteriseras som en ”äldre stadskärna i regionens centrum” och bedöms ha en attraktiv levande stads-karaktär med brett utbud av handel, kultur, nöje och restauranger samt bostäder och offentlig verksamhet. Handeln i Bromma-Ulvsunda har en annan karaktär. Där kan man handla livsmedel, vitvaror m m billigt och rationellt medan Sundbybergs centrum satsar mer på shopping, upplevelser, nöjen och atmosfär. Enligt rapporten har det externa handelsområdet vid Bromma stor potential och dess utveckling bör ske i balans med handelsstrukturen inom hela Sundbyberg-Ulvsundaområdet på ett sätt som tar hänsyn till och inte konkurrerar med Sundbybergs Centrum. I Sundbybergs centrum pågår f n planering av det s k Lorryprojektet.

#### *Ulvsunda industriområde*

Ulvsunda industriområde byggdes ut under 1940-, 50- och 60-talen, med ett rationellt planmönster och industriarkitektur av delvis hög klass. Närheten till Bromma flygplats som bl a medfört höjdbegränsningar och osäkerhet om flygets framtid efter 2011 har begränsat områdets utveckling.

#### *Tillfällig handel i Ulvsunda industriområde*

Handelsområdet vid Bromma flygplats har vuxit fram i lokaler som inte längre behövs för flygets behov. På liknande sätt har handel med i första hand byggmaterial vuxit fram i tidigare industrilokaler öster om Ulvsundavägen. Kring korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen finns nu ett stort antal butiker för byggmaterial m m. Planarbete för bl a handel pågår i kv Vallonsmidet. Stadsbyggnadskontorets policy var tidigare att medge tillfälliga bygglov för ”yrkesbutiker” och sällanköpsvaror, men på senare år har tillfälliga lov på 10 år givits även för livsmedelshandel i tomma industrilokaler. Av byggloven framgår inte vem som skall driva verksamheten, men det är troligt att det rör sig om lågprishandel. På sikt bör även den tillfälliga byggmaterialhandeln detaljplaneras.

#### *Spårbunden kollektivtrafik*

Tvärbanans föreslagna förlängning norrut från Alvik till Kista respektive Sundbyberg/Solna planeras av SL att gå i befintligt industrispår område upp genom Ulvsunda industriområde. Vid korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen delar sig spåren och Kistagrenen avses gå västerut på bro över Ulvsundavägen och vidare genom handelsområdet, där den föreslagits få två hållplatser. Arbetet med tvärbanans förlängning har försenats, främst p g a osäkerheten kring finansieringen. I dagsläget finns endast medel till grenen Alvik-Solna och SL:s styrelse tog helt nyligen beslutet att börja bygga Solnagrenen först. Det bör noteras att Solnagrenen har en planerad hållplats i omedelbar närhet till planområdet, öster om korsningen Ulvsundavägen/Karlsbodavägen. Planarbetet avses utföras i nära samråd med SL, så att SL:s önskemål om reservat och förberedelser för tvärbanan etc kan läggas in i

planen. Parallellt med planarbetet kommer även en ev förlängning av tvärbanans Solnagren mot Brommaplan att studeras av trafikkontoret. Tvärbanan kan vara i trafik tidigast om tio år. I avvaktan på tvärbanan kommer bättre bussförbindelser till handelsområdet att diskuteras med SL.

### **Stadsbyggnadskontorets bedömning**

#### *En naturlig del av det samlade handelsområdet*

Det föreslagna planområdet är en del av det större handelsområdet, som avgränsas av Ulvsundavägen, Flygplatsinfarten och flygplatsområdet, och som domineras av de stora hangarerna. Området hänger ihop och har gemensamma infarter. Den påbörjade upprustningen och standardhöjningen av hangarområdet gör det naturligt att fortsätta även med den tredje etappen. Det är svårt att hitta alternativa användningar av marken. Bostäder går ej pga av buller från Ulvsundavägen och flyget. Efterfrågan på kontor i området är låg eller obefintlig. Det befintliga kontorshuset i Trafikflyget 4, f d SAS, står tomt sedan flera år.

#### *Behov av upprustning och förnyelse*

Det aktuella planområdet innehåller redan en hel del handel, men området är idag nedgången och i behov av förnyelse. Byggnaderna är till största delen kontorsbaracker från 40-talet. Befintliga butiker och verksamheter har tillfälliga bygglov och rivningskontrakt. Många behöver större och mer ändamålsenliga lokaler och är intresserade av att fortsätta sina verksamheter i det nya Bromma Center. Alltför långa perioder av verksamheter på tillfälliga lov i strid mot gällande detaljplan är destruktiva för ett områdes utveckling. Ingen vågar investera långsiktigt vilket leder till eftersatt underhåll och tillfälliga lösningar. Detaljplanläggning innebär långsiktiga bedömningar, samråd, noggrann utredning av miljö- och trafikfrågor m m. En planläggning ger möjlighet till långsiktiga investeringar, fastighetsbildning samt tomträttsavtal och intäkter för staden. Att ännu en stor och viktig pusselbit kan läggas på plats underlättar också den framtida planeringen av kringliggande områden. En utbyggnad av handeln ger även nya arbetstillfällen.

#### *Bättre att låta handeln växa här än längre ut*

En central fråga är om det alls är önskvärt med ytterligare handel i planområdet. Handelsområdets läge bedöms av både handelns företrädare, näringslivsnämnden och konsultföretaget Nordplan som mycket lämpligt och attraktivt för handel. Handeln har vuxit fram under lång tid och visat sig ha en spontan växtkraft som är svår att planera fram. De jämförelsevis korta bilresorna och den planerade tvärbanan gör handelsområdet till ett miljömässigt bättre alternativ än annan externhandel utanför staden. Näringslivsnämnden anser det viktigt att handelsområdet kan utvecklas och expandera i takt med att marknaden för externhandel ökar i regionen. Handelsområdet/Bromma center bedöms ha en karaktär som skiljer sig tillräckligt mycket från Sundbybergs Centrum och dess Lorry-projekt, för att de bägge skall kunna samexistera.

#### *Handelsområdet blir också närservice och centrum för närområdet*

Handelsområdet Bromma Center fungerar idag som närservice för Mariehällsborna och för dem som arbetar i Ulvsunda industriområde. Behovet av närservice bedöms öka ytterligare då Annedal (f d Baltic) i norra Mariehäll byggs ut med uppemot 1500 lägenheter. Ett utbyggt handelsområde kommer i ännu högre grad att ha denna funktion och avses också kunna fungera som del av ett centrum för en eventuell framtida blandad bostads- och arbetsplatsbebyggelse på flygplatsområdet och i Ulvsunda industriområde.

*Bra med ökad konkurrens*

Det bedöms som en fördel att handelsområdet får flera aktörer på livsmedelssidan. Två stora dagligvaruenheter (det befintliga Coop och föreslagna ICA Maxi) innebär konkurrens, vilket bör leda till lägre priser..

*Detaljplanen för etapp 3 får inte skada riksintresset Bromma flygplats eller inskränka möjligheterna till framtida exploatering och utbyggnad av infrastrukturen i hela stadsutvecklingsområdet*

Kontoret bedömer att det är möjligt att planera för etapp 3-området utan att inskränka valfriheten och möjligheterna till långsiktig utveckling av stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda. Förslaget hindrar inte flygplatsen som riksintresse och det kan fungera även om det byggs bostäder på Bromma.

*Frågor som kommer att studeras vidare under planarbetet*

Frågor som behöver studeras vidare i planarbetet bedöms vara riskfrågor, lämpligheten av bensinstation/-er i anslutning till storskalig handel, lägen för bensinstation/-er (den befintliga Norsk Hydro och nya intressenten Statoil), miljöfrågor (främst partiklar PM10), huvudmannaskap för befintligt ledningsnät, stadsbild och gestaltning av fronten mot Ulvsundavägen, arkitektonisk anslutning till hangarerna, gestaltungs- och skyltprogram, utformningen av ett torg/öppen fotgängaryta, gång- och cykelförbindelser med Mariehäll, Ulvsunda industriområde (inkl möjligheten att ordna en planskild gångförbindelse över Ulvsundavägen, redan innan en tvärbanebro blir aktuell) och ett ev bostadsområde på flygplatsområdet, tvärbanans anslutning till byggnaderna samt släntbyggnadernas utformning, storlek och innehåll. Omgivande infrastruktur, med vägar, trafikplatser och infarter till området, relationen mellan kvartersmark och allmän mark/gata och säkerställande av allmänhetens tillträde till tvärbanehållplatsen och möjlighet att passera genom området måste också studeras liksom möjligheten att dra in en busslinje i området.

Sammanfattningsvis bedömer stadsbyggnadskontoret det som lämpligt att fortsätta planarbetet för handelsområdet med den tredje och sista etappen.

**Markkontorets bedömning av upplåtelsefrågor m m**

Den berörda marken är upplåten med arrende till KF Fastigheter, till Brommaporten samt till Norsk Hydro (bensinstationen). De två förstnämnda intressenterna har övertagit arrendena från tidigare arrendator (Diös) i syfte att utveckla bebyggelsen. Brommaporten har också samverkat med ICA, som önskar bygga ICA Maxi här, samt med Statoil, som vill etablera sig här. De har drivit projektet och successivt utvecklat bebyggelseförslag.

Huruvida plats kan beredas inom området för Norsk Hydro i framtiden är oklart. Markkontoret ser det som besvärande att säga upp ett bensinbolag för att bereda plats för ett annat och avser att återkomma i frågan till marknämnden.

Markkontoret ser det som naturligt att ta upp förhandlingar med KF Fastigheter och Brommaporten om den fortsatta exploateringen. Självfallet är utgångspunkten att staden skall få marknadsmässig avkastning på markvärdet. Kontoret föreslår därför att det får i uppdrag att framlägga förslag till överenskommelse om exploatering med dessa båda företag. Markkontoret

avser att framlägga förslag till sådana avtal i samband med att marknämnden får ta ställning till ett planförslag.

### **Planprocess och tidplan**

Etapp 3 utgör sista delen i ett större sammanhängande planarbete för hela handelsområdet. Största delen av planområdet ingick i programsamrådet för handelsområdet år 2000. Det har nu blivit möjligt att ta med även den yta som arrenderas av Bromma Porten. Stadsbyggnadskontoret föreslår att ett planarbete för hela området startar med upprättande av förslag till detaljplan och plansamråd.

Föreslagen tidplan:

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Plansamråd      | 4 kv 2005-1 kv 2006 |
| Utställning     | 1-2 kv 2006         |
| Antagande i SBN | 2-3 kv 2006         |

### **Illustrationer sid 15-24:**

Mariehäll och Ulvsunda Industriområde

Planetapper

Situationsplan handelsområdet

Perspektiv, planlösningar, sektion och interiörperspektiv, Rotstein Arkitekter

Ortofoto

**Bilaga:** Avsiktsförklaring från KF Fastigheter och Brommaporten

### **Underlagsmaterial**

Handelsutredning m m för utbyggnad av handelsområdet vid Bromma flygplats, nordplan ab, 2004-02-18

Huvudstaledens sträckning, utredning utförd av Tyréns juni 2005 för Solna, Sundbyberg, Stockholm, Regionplane- och trafikkontoret och Vägverket

Ulvsundavisionen, redovisning för stadsbyggnadsnämnden vid stadsbyggnadsakademi 050421 samt pågående utredningar, SBK

Gemensamma planeringsförutsättningar GPF på uppdrag av Stockholm och Sundbyberg, White arkitekter, 2004