



Ytterstadsavdelningen  
Karin Månsson  
Tfn 08-50828105

2002-11-25

Dp 2002-08518-54

Detaljplan för  
**Trafikflyget 4**  
inom stadsdelen Riksby  
i Stockholm  
**Dp 2002-08518-54**

### **Handlingar**

Plankarta med grundkarta och planbestämmelser  
Planbeskrivning  
Genomförandebeskrivning  
Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)  
Fördjupad riskanalys (exklusive bilagor)

### **Planens syfte och huvuddrag**

Trafikflyget 4 ingick ursprungligen i Bromma flygplats område. Den befintliga byggnaden på fastigheten byggdes 1946 som kontor för ett flygbolag, i enlighet med planbestämmelsen trafikändamål. Syftet med en ny detaljplan är att möjliggöra antingen fortsatt användning som kontor, utan krav på koppling till flygändamål, eller ändrad användning till hotell, samt att skydda byggnadens kulturhistoriska värden. Om huset skall byggas om till hotell krävs omfattande riskreducerande åtgärder, pga byggnadens läge intill Ulvsundavägen, som är primärled för transporter med farligt gods. Fastighetens areal är 7942 kvm, vilket utökas med ca 500 kvm från Trafikflyget 6. Befintlig kontorsbyggnad omfattar ca 8000 kvm ljus BTA.

### **Planområde**

Planområdet omfattar fastigheten Trafikflyget 4, samt intilliggande delar av Trafikflyget 1, Trafikflyget 6, Mariehäll 1:10 och Riksby 1:4. Planområdet avgränsas av Ulvsundavägen i norr, stormarknadsområdet i öster och flygplatsen i söder och väster.

### **Markägoförhållanden**

Marken ägs av Stockholms stad. Trafikflyget 4 innehas med tomträtt av Kommanditbolaget Trafikflyget 4, c/o KF Väst Fastigheter, Trafikflyget 1 innehas med äldre typ av tomträtt av Kommanditbolaget Trafikflyget 1, c/o KF Väst Fastigheter. Aktuell del av Trafikflyget 6 arrenderas av KF Fastigheter.

### **Gällande planer**

För Trafikflyget 1, 4 och 6 gäller Pl 2676 från 1942. Planen har rubriken "Stadsplanebestämmelser för Hangar- och stationsbyggnader å Bromma landflygplats" och anger att på området endast får uppföras byggnad för

trafikändamål. Berörda mindre ytor på Mariehäll 1:10 och Riksby 1:4 är gatumark. I stadens översiktsplan ingår området i ett större stadsutvecklingsområde, som inkluderar hela det ursprungliga flygplatsområdet, Ulvsunda industriområde och Mariehäll. Översiktsplanen anger dessutom hela det ursprungliga flygplatsområdet på Bromma som en kulturhistoriskt värdefull miljö.

#### **Tidigare ställningstaganden**

Bygglov för fasadändring på kontorshus (nya och ändrade fönster, dörrar, skärmtak, förhöjd takfot, igensatt genomfart m m) och sänkning av mark vid entréer gavs 1997. Lovet utnyttjades endast delvis och avslutades 1999. Tillfälligt bygglov för ett mindre garage uppfört 1991 gäller till 2003-11-07. Garaget är i dåligt skick och avses rivas.

#### **Bromma flygplats och hangarområdet**

Bromma flygplats invigdes 1936. De stora flygplanshangarerna utmed Ulvsundavägen byggdes, liksom kontoret i Trafikflyget 4, på 1940-talet. Sedan Arlanda flygplats stod klar 1960, har hangarerna blivit överflödiga för flygets behov och tagits i anspråk för annan användning. Stormarknadsverksamheten i hangarerna har vuxit fram successivt sedan 1970. Hangarbyggnaderna och kontoret köptes 1999 av KF Fastigheter, som också arrenderar större delen av den gamla hangarplattan som bilparkering. Framtiden för flygverksamheten på Bromma 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.

#### **Trafikflyget 4, byggnaden och tomten**

Huset ligger utmed fastighetens norra sida, endast 4,5 meter från Ulvsundavägen. Framför huset, mot söder finns en stor öppen yta som huvudsakligen utnyttjas för parkering. Vegetation, flaggstänger m m finns delvis kvar i ursprungligt läge.

Byggnaden har samma stora skala som de intilliggande flygplanhangarerna. Den är 110 m lång och har fem våningar samt en souterrängvåning mot söder. Total yta är ca 8000 kvm (ljus BTA). Byggnaden är ritad av Paul Hedqvist och byggdes 1946 som huvudkontor för flygbolaget ABA, AB Aerotransport. Därefter blev huset huvudkontor för SAS och efter 1988 för ICA. Kontoret har stått tomt sedan slutet av 1990-talet.

Huset har en rationell, modulindeldad betongstomme med mittkorridor och kontorsrum utmed fasaderna. Innerväggarna var från början flyttbara. De funktionalistiska fasaderna är symmetriskt uppbyggda med ett starkt betonat mittparti, som inrymmer huvudentréer och från början också en infartsväg rakt genom huset. Fasaderna har en grov ljusbeige puts, som från början var grå.

Ursprunglig exteriör är relativt välbevarad. De flesta fönstren är original. Söderfasaden fick utanpåliggande horisontella solavskärmningar 1978, mittdelen har nya aluminiumfönster och balkongerna har nya räcken. Byggnaden helrenoverades invändigt 1997 och de flesta ytskikten har förändrats.

#### **Kulturhistoriskt värde**

Enligt stadsmuseums klassificering är byggnaden särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt (grönmarkerad) och ingår i den samlade miljön "Bromma flygplatsområde", en

kulturhistoriskt värdefull miljö. PBL §§ 3:12 och 3:13 är tillämpliga. Stadsmuseum har bedömt exteriören, fönstren ursprungsutseende, samt den runda centraltrappan med hiss i mitten som viktigast att bevara. Även biblioteket på översta våningen, med ursprunglig träinredning och öppen spis, bedöms som värdefullt. Därutöver anser stadsmuseum att ursprunglig utformning alltid bör bevaras där så är möjligt.

Byggnaden ingår i en byggnadshistorisk inventering som stadsmuseum utförde för hela Bromma Flygplats 1997, på uppdrag av gatu- och fastighetskontoret. En antikvarisk förundersökning för Trafikflyget 4 har utförts år 2002 av Per Nelson Byggnadsvårdsbyrå. Där bedöms huvudtrapphuset, gaveltrapphusen och biblioteket ha stort bevarandevärde. Förundersökningen är avsedd att utgöra underlag även i bygglov- och bygganmälskedena.

Skyddsföreskrifter har förts in i detaljplanen.

### **Planförslaget**

Den befintliga kontorsbyggnaden föreslås byggas om till hotell med drygt 200 rum, samt konferensutrymmen.

Vid ombyggnad till hotell måste hänsyn tas till byggnadens kulturhistoriska värde, krav på skadereducerande åtgärder pga att Ulvsundavägen är primärled för farligt gods, samt krav på bullerreducering. Mot Ulvsundavägen förstärks brandklassen på fönster och tak. Detta skall ske på sådant sätt att ursprungliga takfönster ej förvanskas och så att ursprunglig konstruktion bibehålls. Källarfönstren och ett mindre antal vanliga fönster muras igen. Den tidigare bilinfarten genom huset sätts igen med glasbetong. Övriga fönster mot vägen byts till nya som uppfyller krav på brandklass och strålnings- och bullerreducering. De nya fönstren skall ha exakt samma mått och utseende som de ursprungliga.

Marken framför entrén mot söder föreslås sänkas med ca 50 cm, så att den kommer i nivå med souterrängvåningens golv. En ny handikapptillgänglig entré i marknivå kan då anordnas i det som tidigare var bilinfart genom huset. Souterrängvåningen byggs om till konferenslokaler och restaurang, med hotellreceptionen i centralpartiet innanför den nya entrén. Hotellgästerna kommer in i en entréhall som är ett helt nyskapat rum med dubbel rumshöjd, som inte liknar något som tidigare funnits i huset. Trapphusets rundade fönsterparti förlängs neråt till den nya marknivån och byts till glasbetong, som var det ursprungliga materialet. Fönstren i souterrängvåningen, som har hög bröstning, föreslås bytas ut mot originalfönster med normalhöjd, hämtade från andra sidan huset.

En mindre del av Trafikflyget 6 läggs ihop med Trafikflyget 4. Där uppförs en elnätsstation. I övrigt utnyttjas marken för parkering.

### **Trafik, angöring, parkering**

Den ursprungliga infarten från Ulvsundavägen genom huset sätts igen. I stället nås Trafikflyget 4 via en relativt nyligen anordnad infartsväg till stormarknadsområdet, som går över Trafikflyget 1 omedelbart öster om Trafikflyget 4. Trafikflyget 4 kan även nås från övriga infarter till stormarknaderna. Gång- och cykelbana löper utmed Ulvsundavägen, norr om byggnaden. Fastighetsgränsen mot Ulvsundavägen ändras, så att den del av gång- och cykelbanan som ligger på Trafikflyget 4 förs över till gatumark.

Angöring för gäster avses ske framför huvudentrén mot söder, där också handikapparkeringsplatser placeras. Parkering har beräknats efter stadsbyggnadskontorets riktvärden för nybyggnad i ytterstaden från 1987, som är 70 bilplatser per 100 gästrum för hotell och 12 – 18 platser per 1000 kvm våningsyta (ljus BTA) kontor. Konferensverksamhetens parkeringsbehov får beräknas individuellt efter den framtida verksamhetens storlek.

### **Kollektivtrafik**

Bussar från Brommaplan har hållplats på Ulvsundavägen. Flygbuss från Cityterminalen, en busslinje från Alvik och en från Sundbyberg/Solna går till flygterminalen, som ligger ca 300 meter från det blivande hotellet. SL har föreslagit en förlängning av tvärbanan från Alvik till Kista, som skulle gå snett över Trafikflyget 4 och få en hållplats omedelbart söder om fastigheten. Detta skulle ge Trafikflyget 4 en mycket god kollektivtrafiktillgänglighet. Tvärbanan beräknas tidigast vara i trafik år 2010.

### **Miljöbedömningar och krav på bebyggelsens tekniska utförande**

En miljökonsekvensutredning (MKB) för detaljplanarbetet har utarbetats utifrån miljöförvaltningens underlag. MKB samt en fördjupad riskanalys i enlighet med brandförsvarets direktiv biläggs planhandlingarna (dock utan de omfattande bilagorna till riskanalysen).

### *Markföroreningar*

Inga förhöjda halter av miljöfarliga ämnen har påträffats vid översiktlig provtagning. Ytterligare prover bör tas före arbeten i mark. En saneringsplan bör upprättas för arbete i mark och byggnad.

### *Dagvatten och grundvatten*

Ytan söder om huset har till större delen varit parkering sedan huset byggdes. Parkeringsytan kan ses som en del av den stora parkeringsyta, som hör till stormarknadsområdet. Enligt stadens dagvattenstrategi skall dagvatten från stora och högfrekventerade parkeringsplatser renas innan det omhändertas lokalt eller förs till dagvattenledning. En gemensam reningsanläggning utreds för stormarknadsområdet, Ulvsundavägen och Ulvsunda industriområde. Villkoren för en sådan regleras i särskilda avtal.

### *Buller*

Byggnaden är bullerstörd framförallt från Ulvsundavägen, men även från flygverksamheten på Bromma flygplats. För hotellrum bör den ekvivalenta dygnsnivån inomhus med stängda fönster uppgå till högst 30 dB(A) och den maximala ljudnivån till högst 45 dB(A), (ljudklass B/C), vilket kräver bullerskyddsåtgärder i form av byte till laminerat glas i hotellrumsfönstren. För kontorsarbetsplatser är arbetarskyddsstyrelsens riktlinje 40 dB(A)ekvivalent nivå. Fläktar m m på byggnadens tak skall utföras så att de inte är störande för boende på andra sidan Ulvsundavägen.

### *Luftföroreningar*

Biltrafiken på Ulvsundavägen är den främsta källan till luftföroreningar inom Trafikflyget 4. Den miljö kvalitetsnorm för kvävedioxid som kommer att gälla från 2006 bedöms komma att klaras i planområdet.

### *Riskhänsyn*

Den befintliga kontorsbyggnaden på Trafikflyget 4 är placerad mycket nära Ulvsundavägen, som är primärled för transport med farligt gods, vilket innebär risk för exempelvis en tankbilsexplosion. Enligt länsstyrelsens rekommendatio-

ner bör det finnas ett skyddsavstånd av minst 40 meter från en sådan väg till en kontorsbyggnad och 75 m till sammanhållen bostadsbebyggelse. Om byggnaden skall placeras närmare vägen än de rekommenderade avstånden så krävs riskreducerande åtgärder. Ändrad användning till hotell i en byggnad som ligger så nära vägen som byggnaden på Trafikflyget 4 är ett extremfall. Flera riskanalyser har utförts för att beräkna sannolikheter och konsekvenser av olika typer av olyckor med farligt gods och en lista med de skadereducerande åtgärder som bedömts som nödvändiga har sammanställts. Brandförsvaret önskar i detta mycket speciella fall att åtgärderna preciseras som planbestämmelser. Dock bör det vara möjligt att vid genomförandet i samråd med brandförsvaret ersätta en föreslagen åtgärd med en alternativ åtgärd med samma effekt. Brandförsvaret förutsätter att de delges när byggprocessen inleds.

### **Teknisk försörjning**

#### *Ledningar*

Trafikflyget 4 har anslutningar för vatten och avlopp direkt från Ulvsundavägen. Eftersom flygplatsområdet tidigare i praktiken haft ett gemensamt ledningsnät går det genom Trafikflyget 4, och till och med under byggnaden, ledningar för vatten och avlopp som inte hör till det allmänna ledningsnätet, men som försörjer delar av flygplatsområdet. Även allmänna elledningar till flygplatsen går under huset. Dessa ledningar bör flyttas till ledningsområde i den del av Trafikflyget 1 som utgör infart till hangarområdet och säkras med servitut eller ledningsrätt. Mellan Trafikflyget 4 och Trafikflyget 1 går en underjordisk ledningskulvert som är så stor så att man kan gå i den. Kulvertens funktion måste ses över. El till Trafikflyget 4 har tidigare kommit från ett lågspänningsställverk i Trafikflyget 1. Nu erfordras en egen elservis med en ny elnåtsstation och lågspänningsställverk. Norrenergi planerar att dra fjärrvärmeledning norrifrån, ner i ovannämnda ledningsområde och runt Trafikflyget 4 mot väster för att serva flygplatsen. De nya ledningarna bör samordnas. Alla allmänna ledningar (eller ledningar som ägs av någon annan än tomträttsinnehavaren) på kvartersmarken erfordrar servitut.

Vid byggnadens västra gavel finns en telebrunn. Teleledningen fortsätter därifrån diagonalt över fastigheten och vidare mot flygterminalen. Om marken sänks till +4,0 framför byggnadens västra del så riskerar den grunt liggande ledningen att komma för nära ytan. Teleledningen måste på sikt flyttas, då den annars skulle hamna under den eventuella ny- eller tillbyggnad som planeras i nästa etapp av planarbetet. Ledningen markeras därför ej som u-område trots att den är allmän.

#### *Värme*

Byggnaden har tidigare försörjts från värmecentral i Trafikflyget 1. Norrenergi drar hösten 2002 fjärrvärme i området och Trafikflyget 4 avses anslutas till denna. En alternativ energikälla är gas från befintlig ledning i Ulvsundavägen.

#### *Sophantering*

Soprum med sopseparering anordnas i souterrängvåningen.

### **Handikapptillgänglighet**

Byggnadens handikapptillgänglighet förbättras genom den föreslagna ombyggnaden. Genom sänkning av marken framför huset kommer entrén i marknivå. Angöring och handikapparkering ordnas inom 10 m från entré. Hela byggnaden är tillgänglig med hiss. Vid en ombyggnad till hotell ställs krav på den invändiga tillgängligheten i enlighet med gällande byggregler, i byggnämmandet. SBN:s handikappråd anser att samtliga hotellrum och gemensamma

utrymmen skall kunna utnyttjas av personer med nedsatt rörelse- och orienteringsförmåga, och att även problemen för allergiker, elöverkänsliga och hörselskadade/döva bör beaktas. Alla hotellrum bör enligt rådet dimensioneras efter eldriven rullstol för begränsat utomhusbruk, och några rum även ha plats för personlig assistans eller två rullstolsanvändare. Hotellets utrymningslarm skall kunna kompletteras med taktill (vibrerande) väckningsanordning, som kan lånas vid incheckningen.

### **Pågående och kommande planarbete för hangarområdet**

#### *Hangarområdet*

För Trafikflyget 1, 3 och 5 samt parkeringen på hangarplattan pågår planarbete för handelsändamål. Här ingår även tillbyggnad eller friliggande nybyggnad på Trafikflyget 4. I en senare etapp som avses samordnas med tvärbanans dragning, kommer återstående delar av handelsområdet att detaljplaneras.

#### *Framtida dragning av tvärbanan*

I SL:s tidiga skiss över tvärbanans dragning så skär spåret det sydvästra hörnet på Trafikflyget 4. Marken är i detaljplaneförslaget betecknad som reservat för tvärbana samt som mark som inte får bebyggas.

### **Medverkande tjänstemän**

Detaljplanen har utarbetats av stadsbyggnadskontoret genom Karin Månsson med medverkan av Tomas Victorin gatu- och fastighetskontoret och Britt Wisth stadsmuseum. Antikvarisk förundersökning har utförts av Per Nelson, Per Nelson Byggnadsvårdsbyrå. Miljökonsekvensbeskrivningen har utarbetats av SWECO VIAK genom Annelie Ålund och Marie Westerdahl och riskanalyser av Brandskyddslaget genom Staffan Bengtsson, Tyréns genom Rickard Forsén samt SWECO genom Hans Lundborg.



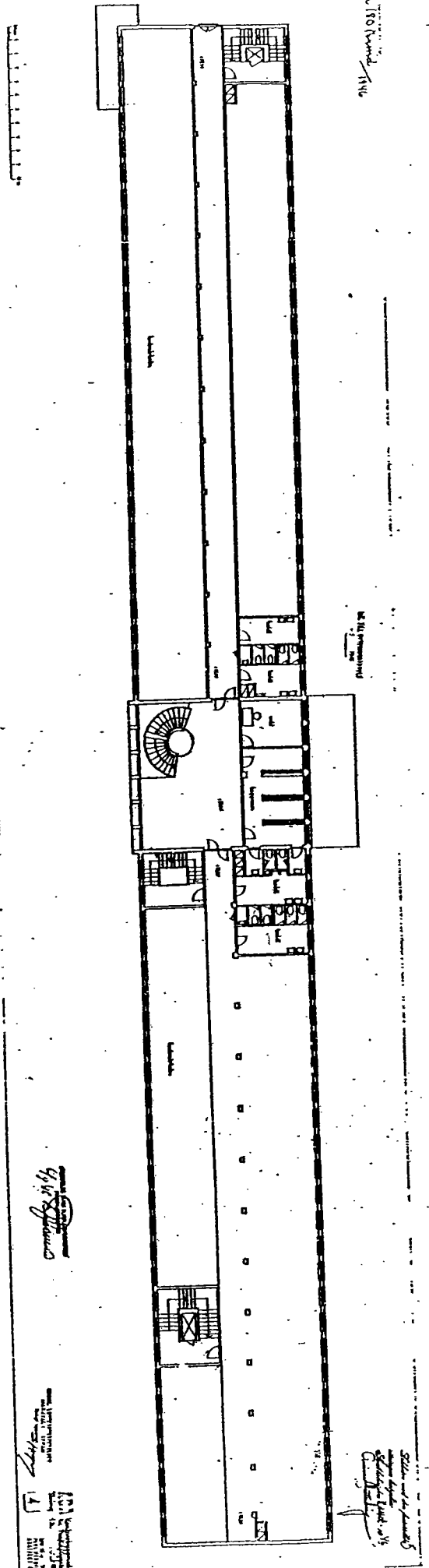
Bengt André  
Planchef



Karin Månsson  
Planarkitekt

Bilaga: Illustrationer

Sk. 100 Rand 1/14

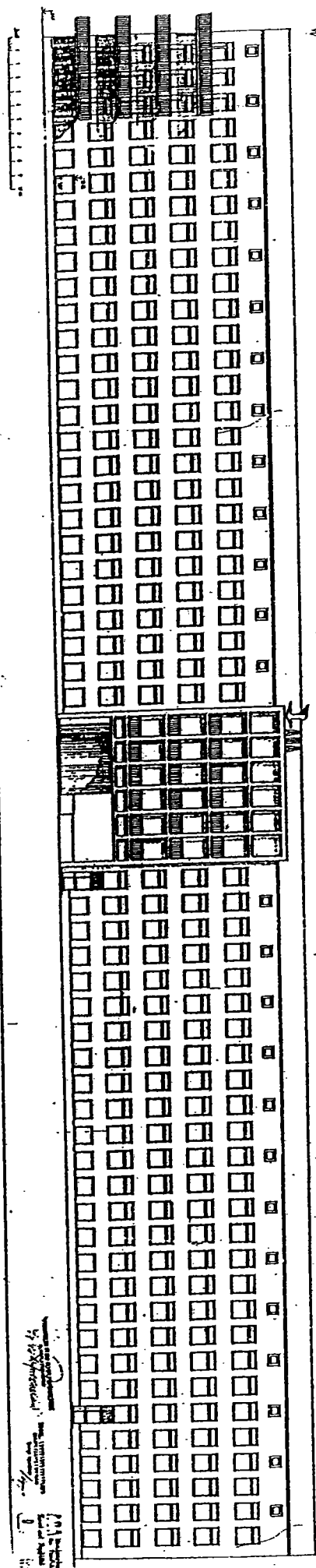


Sk. 100 Rand 1/14

Sk. 100 Rand 1/14

Sk. 100 Rand 1/14

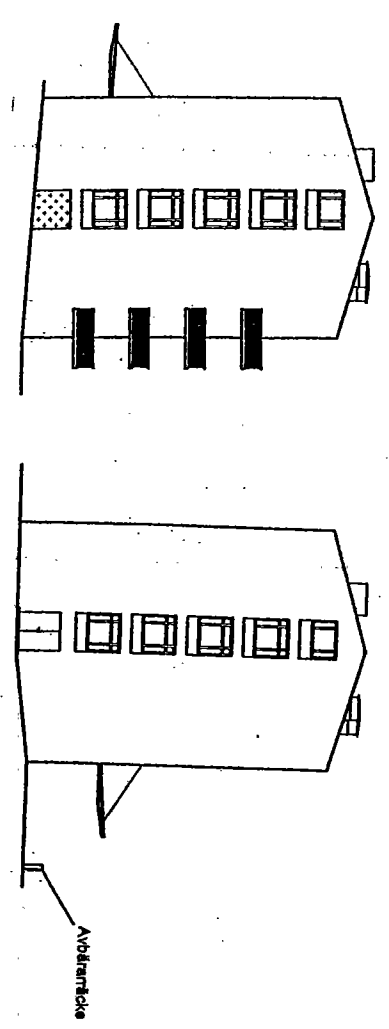
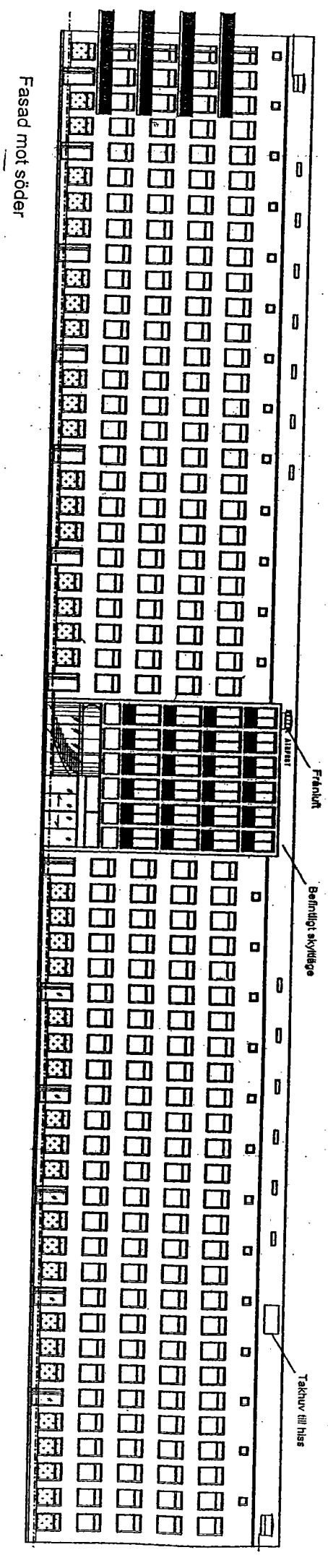
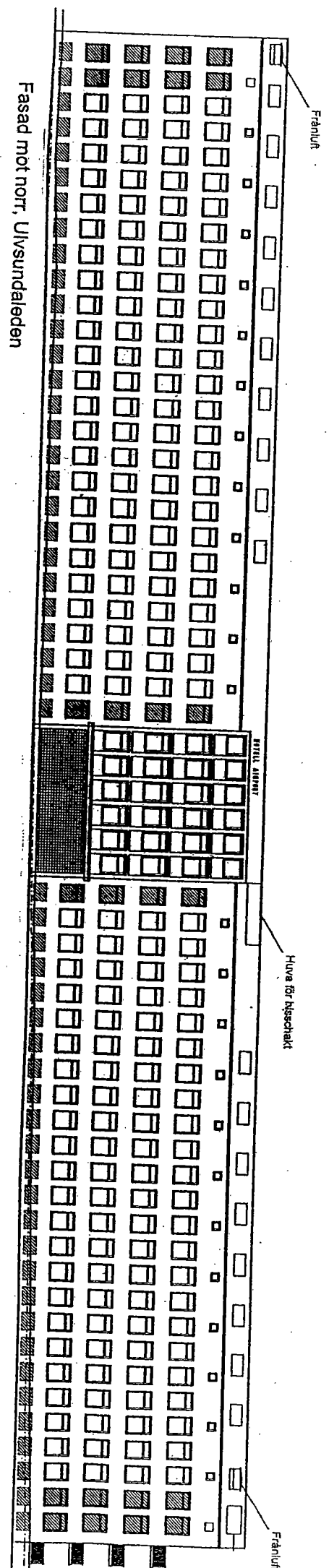
Sk. 100 Rand 1/14  
Bl. 1/4 96  
W



Sk. 100 Rand 1/14

TRAFIKFLYGGET 4  
KOPIA AV ORIGINALRITNINGAR

1-711 64-01980-7.000 11



- Bef. fönster behålls, murhål muras igen.
- Bef. källarfönster demonteras, murhål muras igen och putsas
- ▨ Bröstning sänks, fönster byts ut mot fönster lika övriga våningsplan
- Betongglas

Trafikflyget 4. Förslag till fasadändringar vid ombyggnad till hotell.  
 Koncept arkitekter, 2002-05-27, skala 1:400

11.2