



## Sammanfattning

Detaljplanen syftar till att möjliggöra uppförandet av en ny byggnad med lokaler för kontors- och hotellverksamhet samt centrumändamål inom fastigheten Trafikflyget 4. Den nya byggnaden ska även möjliggöra en samlad och effektiv avfallshantering för hotellets verksamhet. I bottenvåningen föreslås publika lokaler som kan bidra till ett mer aktivt gaturum.

Planen syftar vidare till att bevara och ta hänsyn till den befintliga byggnadens kulturhistoriska värden. Detta sker genom anpassning av den nya byggnadens placering, volym och höjd i förhållande till den befintliga byggnaden samt genom stärkta planbestämmelser till skydd för kulturmiljövärdena.

Den nya byggnaden uppförs i fem våningar och sammanlänkas invändigt med den befintliga byggnaden för att möjliggöra gemensamma funktioner och en effektiv verksamhetsorganisation. Gestaltningen är återhållsam, med en enkel fasadkomposition och neutral färgskala som samspelar med den omgivande bebyggelsen.

I samband med utarbetandet av detaljplanen har ett flertal frågor utretts, såsom dagvatten och skyfall, buller samt kulturmiljö. Planförslaget omfattar även åtgärder för förbättrad dagvatten- och skyfallshantering samt en utvecklad markplanering med ökad grönska. Sammantaget bedöms planförslaget inte medföra betydande negativa konsekvenser och vara förenligt med en långsiktigt hållbar utveckling.

Genom utvecklingen av fastigheten stärks platsens funktion och kopplingar till intilliggande områden, samtidigt som en mer sammanhållen, trygg och tillgänglig miljö skapas för allmänheten.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret gör en preliminär bedömning att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken och anslutande bestämmelser.

## Preliminär tidplan

Samråd	24 mars 2026 – 5 maj 2026
Granskning	mars 2027 – april 2027
Antagande	augusti 2027

## Innehåll

<b>Detaljplanens syfte .....</b>	<b>4</b>
<b>Inledning .....</b>	<b>4</b>
Detaljplanens huvuddrag .....	4
Plandata.....	5
Handlingar .....	5
Medverkande .....	6
Planeringsunderlag .....	7
Riksintressen .....	8
<b>Planeringsförutsättningar .....</b>	<b>8</b>
Stads- och landskapsbild .....	8
Befintlig bebyggelse.....	9
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	10
Gator och trafik .....	12
Service.....	12
Naturmiljö.....	13
Sociala värden .....	14
Geoteknik.....	14
Hydrologiska förhållanden .....	15
Hälsa och säkerhet .....	17
<b>Planförslag.....</b>	<b>19</b>
Sammanfattning av planförslaget .....	19
Arkitektonisk idé.....	20
Föreslagen ny bebyggelse.....	22
Befintlig bebyggelse.....	26
Gator och trafik .....	27
Teknisk försörjning.....	28
Motiv till detaljplanens regleringar.....	30
Genomförandetid .....	33
<b>Konsekvenser och avvägningar .....</b>	<b>33</b>
Stads- och landskapsbild .....	33
Socialt värdeskapande perspektiv .....	33
Barnperspektiv .....	34
Befintlig bebyggelse.....	34
Kulturhistoriskt värdefull miljö .....	35
Gator och trafik .....	36
Naturmiljö.....	37
Hydrologiska förhållanden .....	38
Hälsa och säkerhet .....	39
Riksintresse .....	42
Undersökning om betydande miljöpåverkan .....	42
<b>Genomförande.....</b>	<b>43</b>
Organisatoriska frågor .....	43
Fastighetsrättsliga frågor .....	44
Ekonomiska frågor.....	45
Tekniska frågor .....	47

## Detaljplanens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra uppförandet av en ny byggnad med lokaler för kontors- och hotellverksamhet inom fastigheten Trafikflyget 4. Planen ska även möjliggöra centrumändamål i bottenvåningen av den nya byggnaden, vilket bidrar till stads kvalitet samt till en samlad och ändamålsenlig avfallshantering för hotellet.

Detaljplanen syftar vidare till att bevara den befintliga byggnadens kulturhistoriska värden, samtidigt som den möjliggör en utveckling av fastigheten. Planen ska bidra till en god och trygg miljö, stärka kopplingarna till intilliggande områden, bekräfta den befintliga användningen för hotell i den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden och införa nya relevanta skyddsbestämmelser. Dessutom ska den nya byggnaden varsamt länkas samman med den befintliga genom en låg och transparent förbindelsebyggnad.

## Inledning

### Detaljplanens huvuddrag

Planförslaget innebär att en ny byggnad med lokaler för kontor och hotell uppförs inom fastigheten Trafikflyget 4. Den nya byggnaden placeras i anslutning till den befintliga grönklassade lamellbyggnaden och utformas med hänsyn till dess arkitektur och kulturhistoriska värden. I samband med planläggningen stärks skyddet för byggnadens kulturmiljövärden.

Den nya byggnaden och den befintliga byggnaden sammankopplas genom en invändig förbindelse för att möjliggöra gemensamma funktioner såsom reception, restaurang och serviceutrymmen, vilket är en förutsättning för hotellverksamheten. Förslaget medger även publika lokaler som bidrar till ökad stads kvalitet. Därutöver möjliggörs en samlad och mer ändamålsenlig avfallshantering för hotellets verksamhet.

Planen omfattar vidare åtgärder för förbättrad dagvatten- och skyfallshantering i ett område som idag domineras av hårdgjorda ytor och ligger i en lågpunkt. Genom ny markplanering med ökad grönska skapas en mer sammanhållen och trygg miljö med stärkta kopplingar till omgivningen.

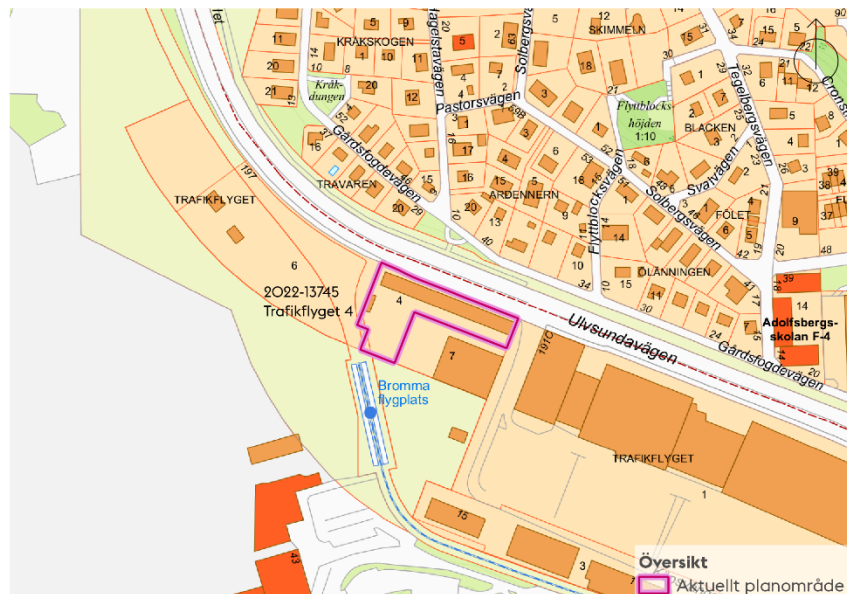
## Plandata

### Planprocessen

Detaljplan för Trafikflyget 4 i stadsdelen Riksby, Stockholms stad, med Dnr 2022-13745, är påbörjad enligt beslut i stadsbyggnadsnämnden den 23 maj 2024 § 12. Detaljplanen bedrivs med standardförfarande.

### Storlek och läge

Planområdet är cirka 4660 kvm och beläget i stadsdelen Riksby, i norr angränsar planområdet till Ulvsundavägen, i söder och väst till Bromma flygplats och i öst till Bromma blocks.



Kartan visar planområdets läge, markerat med röd.

### Fastigheter och ägoförhållanden

Planområdet omfattar del av fastigheterna:

- Trafikflyget 4, ägs av Stockholms kommun, upplåten med tomträtt till Trafikflyget 4 i Stockholm Ab.
- Trafikflyget 6, ägs av Stockholms kommun.

## Handlingar

### Planhandlingar

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

Planbeskrivningen omfattas inte av licensformen CC0. Allt upphovsrättsligt skyddat material i planbeskrivningen, som till exempel bilder, kartor och andra illustrationer, kan användas efter tillstånd av rättighetshavaren. Rättighetshavare är den som har skapat, äger eller i övrigt råder över materialet. Användare ansvarar själva för att utreda rättighetsfrågorna innan eventuell användning eller spridning. Upphovsrätten regleras i lag om upphovsrätt till litterära och konstnärliga verk (SFS 1960:729).

### **Underlag om betydande miljöpåverkan**

Som en del av undersökningen om detaljplanens genomförande kan innebära betydande miljöpåverkan har underlag begärts in från Kulturförvaltningen, Miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret. Dessa tillsammans med de utredningar som tagits fram ligger till grund för stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning.

- *Undersökning om betydande miljöpåverkan för Trafikflyget 4, Riksby, Dp 2022-13745* (Kulturförvaltningen, 2022)
- *Underlag för miljö- och hälsofrågor* (Miljöförvaltningen, 2022)
- *Yttrande SSBF Dnr 2022-13745 SV: VY - VB: Underlag för undersökning om betydande miljöpåverkan* (Storstockholms brandförsvaret, 2022)

### **Utredningar**

Utredningar som tagits fram under planarbetet är

- *Kulturmiljöanalys (Hus o Historia ab, 2023)*
- *Antikvarisk konsekvensbeskrivning (Hus o Historia ab, 2025)*
- *PM parkeringslösning (Archus, 2026)*
- *Rapport Buller- och vibrationsutredning (Efterklang, 2025)*
- *Dagvatten- & skyfallsutredning (Structor, 2025)*
- *Översiktlig miljöteknisk markundersökning (Mitta, 2024)*
- *Markteknisk undersökningsrapport MUR (Mitta, 2024)*
- *PM Geoteknik (Mitta, 2024)*
- *Risikanalys (BSL, 2025)*
- *Avfallshantering (Archus, 2025)*

### **Medverkande**

Detaljplanen är framtagen av stadsbyggnadskontoret genom stadsplanerare Roseana de Almeida Nieminen och plankartan är ritad av kartingenjör Sanna Norrby.



## Kommunala beslut i övrigt

Den 16 maj 2024 beslutade exploateringsnämnden att bolaget Trafikflyget 4 i Stockholm AB tilldelas markanvisning för fastigheten Trafikflyget 4.

## Riksintressen

De riksintressen som berörs är Bromma flygplats som innebär begränsningar för hur högt man får bygga samt Ulvsundavägen (länsväg 279). Båda utgör riksintresse för kommunikationer. Planområdet omfattas också av riksintresse för luftfart där hänsyn måste tas till system för kommunikation, navigering och övervakning av flygtrafiken (CNS-utrustning).

## Planeringsförutsättningar

### Stads- och landskapsbild

Stadsbilden präglas av de tidigare flyghangarerna, som idag utgör storskaliga byggnadsvolymer i Bromma blocks, breda trafikytor och stora hårdgjorda ytor kopplade till flygplats- och handelsverksamhet. Stadsbilden domineras av infrastruktur och verksamhetsbebyggelser med långa siktlinjer och svagt definierade gaturum.

Norr om Ulvsundavägen övergår strukturen till Mariehälls småskaliga bostadsbebyggelse med smalhus i en grönare och mer finmaskig struktur. Planområdet utgör en del av övergången mellan flygplatsområdets och handelsområdets storskaliga miljöer och den närliggande bostadsbebyggelsen, vilket påverkar upplevelsen av skala och rumslighet i området.



*Bilden visar Trafikflyget 4 i övergången mellan Bromma Blocks och Bromma flygplats storskaliga miljöer, Ulvsundavägens breda trafikytor samt Södra Mariehälls villaområde i norr.*

## Befintlig bebyggelse

Fastigheten Trafikflyget 4 är till cirka hälften bebyggd med en byggnad som inrymmer hotellverksamhet, en förrådsbyggnad kopplad till hotellet samt en elnätsstation. Resterande ytor utgörs av asfalterade parkerings- och körytor.

Byggnaden uppfördes 1947 som huvudkontor för flygverksamheten och har därefter förändrats vid flera tillfällen. Balkongerna på våning 1 och 2 har i samband med en tillbyggnad vid den västra gaveln förkortats och delvis tagits bort. Den ursprungliga genomfarten genom byggnadens mitt har senare byggts igen i samband med ombyggnad för hotelländamål. Det tidigare skärmtaket längs den norra fasaden har rivits och ersatts med en sluten fasad.



*Flygfoto till vänster visar tillbyggnaden vid den västra gaveln, tillbyggnaden revs omkring år 2000. Bilden i mitten visar den ursprungliga genomfarten genom byggnadens mitt (Stockholms stadsmuseums inventering, 2007). Bilden till höger visar skärmtaket vid den norra fasaden (Stockholms stadsmuseums inventering, 2007).*

År 2011 utgör en tydlig vändpunkt då byggnaden byggdes om till hotell. Omvandlingen, som delvis motiverades av skärpta säkerhetskrav kopplade till transporter av farligt gods på Ulvsundavägen, medförde stora exteriöra förändringar.

Bland annat uppfördes en tillbyggnad för inlastning på västra gaveln och marken längs den södra fasaden sänktes för nya entréer i markplan, varvid större fönster togs upp. Det ursprungliga skärmtaket och burspråket vid norra entrén revs och ersattes av en sluten vägg. Fasaderna tilläggsisolerades, vilket förändrade fönstrens liv i fasad, och samtliga ursprungliga träfönster ersattes med fasta aluminiumfönster. Även taket byggdes på, nya takfönster tillkom och omfattande installationer för ventilation placerades på taket.



Byggnaden sedd från Ulvsundavägen i nordväst med flygplatsens kontrolltorn i bakgrunden.



Byggnaden sedd från gränsen mot tvärbanan i sydväst. Bild: Hus o Historia AB

## Kulturhistoriskt värdefull miljö

### Stadsmuseets klassificering

Trafikflyget 4 är grönklassad enligt Stadsmuseets klassificering vilket innebär att fastigheten med bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Fastigheten ingår i en sammanhängande kulturmiljö för Bromma flygplats.



Utsnitt från Stadsmuseets klassificeringskarta med Trafikflyget 4 markerade med röd linje.

## Kontor- och hotellbyggnaden

Den befintliga byggnaden ritades av Paul Hedqvist och uppfördes 1946-47. Huset var för sin tid mycket modernt med en stram, enkel arkitektur med stark funktionalistisk prägel där den centrerad entrén utgör husets blickfång.

1947 öppnade flygbolaget AB Aerotransport sitt huvudkontor i byggnaden. Redan 1950 övertogs byggnaden av SAS som huvudkontor fram till 1988, därefter av ICA fram till 1995. Efter en period av vakans såldes huset 1999 av Diös till KF Fastigheter, som inte etablerade någon verksamhet. Efter ytterligare ägarbyte 2010 (Nils Lundholm AB) inreddes byggnaden till hotell 2011. Idag ägs byggnaden av Capman Real Estate.



*Trafikflyget 4 efter att SAS flyttat in, omkring 1960. Här syns den ursprungliga infarten till personal parkeringen genom husets mitt, de fyra balkongerna som alla gick över hörnet fram till 1982 och den östra flygelbyggnaden. Bild: Wikimedia commons 2023-05-23*

## Bromma flygplats

Bromma flygplats är utpekad som en kulturhistoriskt värdefull miljö i Stockholms översiktsplan och har som helhet mycket stora samhällshistoriska, infrastrukturhistoriska, miljöskapande och stadsbildsmässiga värden. Det ingår däremot inte i riksintresse för kulturmiljövården. Flygplatsen invigdes 1936 och utgör ett betydelsefullt inslag i stadens utveckling under 1900-talet.

Verksamheten vid Bromma flygplats har dock successivt minskat ända sedan dess att Arlanda togs i bruk i början av 1960-talet. Områdets ursprungliga utbredning har successivt minskat i samband med framväxten av handelsområdet Bromma Blocks och framförallt har förlängningen av tvärbanan Kistagren bidragit till att skapa en barriär genom det tidigare sammanhängande flygplatsområdet. Tvärbanan och dess inhägnad har delat området i två delar.



*Bromma flygplats med ABAs huvudkontor i fonden omkring 1950. Bild: Bromma hembygdsförening.*

## Gator och trafik

Planområdet har god kollektivtrafik med tvärbanans hållplats Bromma flygplats och busslinje 155 vid Hagelstavägen i direkt anslutning. Ulvsundavägen, som löper längs områdets norra sida, är en hårt trafikerad väg och en barriär mot omgivande stadsdelar, men erbjuder samtidigt tillfarter till bland annat Bromma Blocks. Längs vägen finns en gång- och cykelväg som ingår i det regionala cykelvägsnätet.

Den nuvarande parkeringsplatsen framför hotellet ingår i en gemensamhetsanläggning (GA) mellan fastigheterna Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7. Trafikflyget 7 saknar egna parkeringsplatser, och dess behov regleras via GA med Trafikflyget 4 samt genom arrendeavtal med Stockholm stad (Ulvsunda 1:1).

Inom GA finns idag 90 parkeringsplatser, avgiftsfria för hotellgäster med tillstånd. Övriga besökare kan parkera högst fyra timmar med p-skiva. Ytterligare 63 platser finns inom Ulvsunda 1:1 enligt arrendeavtalet söder om planområdet.

## Service

### Offentlig service

I närheten av planområdet finns viss offentlig service inom gång- och cykelavstånd, bland annat Brommaplans bibliotek, vård- och hälsocentraler samt apotek. Bromma stadsdelsförvaltning har sina kontor i kvarteret Hangar 5 intill Bromma Blocks.

## **Kommersiell service**

I direkt anslutning till planområdet finns ett brett utbud av kommersiell service i Bromma Blocks, med butiker, caféer, restauranger och gym. Handelsområdet samlar ett 60-talet verksamheter och erbjuder service och aktiviteter för både besökare och närboende.

## **Naturmiljö**

### **Mark och vegetation, skyddade områden och arter**

Planområdet består av hårdgjord mark med en byggnad. Inom området finns inga skyddade naturområden, värdefull vegetation eller förekomst av skyddade arter. Kyrksjölötens Naturreservat ligger cirka 1,6 kilometer åt sydväst. I Norrbyskogen invid Bällstaviken, söder om Gjutmästaren 6, finns ett ekologiskt särskilt betydelsefullt område, det ligger cirka 1,4 kilometer avstånd.

## **Miljö kvalitetsnormer**

### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Planområdet är beläget inom avrinningsområdet för ytvattenförekomsten Mälaren – Ulvsundasjön (SE658229-162450) för vilken fastställda miljö kvalitetsnormer ska följas. Enligt VISS februari 2026 har Mälaren-Ulvsundasjön otillfredsställande ekologisk status och uppnår ej god kemisk ytvattenstatus. Miljö kvalitetsnormer som ska uppnås för ytvattenförekomsten är måttlig ekologisk status till 2027 och god kemisk ytvattenstatus. Undantag och tidsfrister från kraven att nå god status finns för både ekologiska och kemiska miljö kvalitetsnormer.

Stockholms stad tar fram lokala åtgärdsprogram (LÅP) för stadens vattenförekomster. Åtgärdsprogrammen anger vilka åtgärder som behöver genomföras i befintlig miljö för att uppnå EU:s miljö kvalitetsnormer. Lokalt åtgärdsprogram för Mälaren – Ulvsundasjön är framtagande år 2021. Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD) samt anläggningar för dagvattenrening föreslås inom planområdet. Rening av dagvatten ska särskilt fokuseras på högtrafikerade vägar och större parkeringar, där föroreningsbelastningen bedöms vara störst. Åtgärderna inom planområdet syftar till att minska utsläpp till Ulvundasjön och ligger i linje med det lokala åtgärdsprogrammet.

### **Miljö kvalitetsnormer för luft**

Miljö kvalitetsnormen för luft klaras för planområdet. Halten av partiklar PM10 är 20-50 µg/m<sup>3</sup> (dygnsvärde) att jämföra med miljö kvalitetsnormen 50 µg/m<sup>3</sup>. Halten av kvävedioxid är 18-60

$\mu\text{g}/\text{m}^3$  (dygnsvärde) att jämföra med miljökvalitetsnormen  $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ .



Luftföroreningar, partiklar PM10 (till vänster) och kvävedioxid NO2 (till höger). Utdrag från länstäckande luftföroreningskarta (SLB-analys, 2015). Planområde inom röd markering.

## Sociala värden

### Socialt värdeskapande perspektiv

Området utgörs i dag av en öppen yta omgiven av trafik och tydliga barriärer. Även om området i dag rymmer ett hotell som är öppet för allmänheten, är fasaderna slutna och relationen till den omgivande bebyggelsen samt den nya tvärbanan otydlig.

### Barnperspektiv

Området präglas av osäkra gång- och cykelkopplingar till och från tvärbanan, bristande överblickbarhet samt upplevd otrygghet ur ett barnperspektiv.

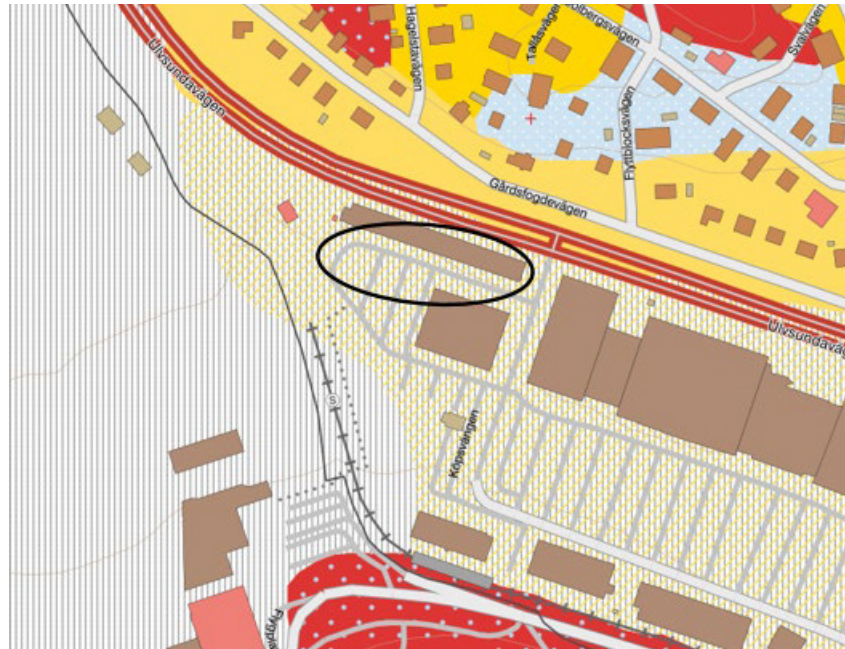
## Geoteknik

### Markförhållanden

Enligt SGU utgörs området av fyllning på lera med ett jorddjup om cirka 5–10 meter. Området är starkt påverkat av mänsklig aktivitet och har varit bebyggt sedan åtminstone 1930-talet.

Jordlagerföljden består av ett övre fyllnadslager om cirka 1–1,5 meter med sandig och grusig, relativt torr fyllning med inslag av andra fraktioner. Därunder följer siltig lera med varierande mäktighet om cirka 4,5 till upp emot 12 meter, lokalt med inslag av finsand. Leran underlagras i vissa delar av morän och i andra fall direkt av urberg. Leran är mycket lös med en skjuvhållfasthet om cirka 10–17,5 kPa.

Området ligger i ett för Stockholm typiskt sprickdalslandskap med urberg från prekambrium som över- och mellanlagras av morän från senaste istiden samt marina leror avsatta då området var havstäckt.



Jordartskarta som visar att lera och silt är den mest förekommande jordarten inom planområdet som i bilden är ungefärligt markerat med svart. Bild: SGU

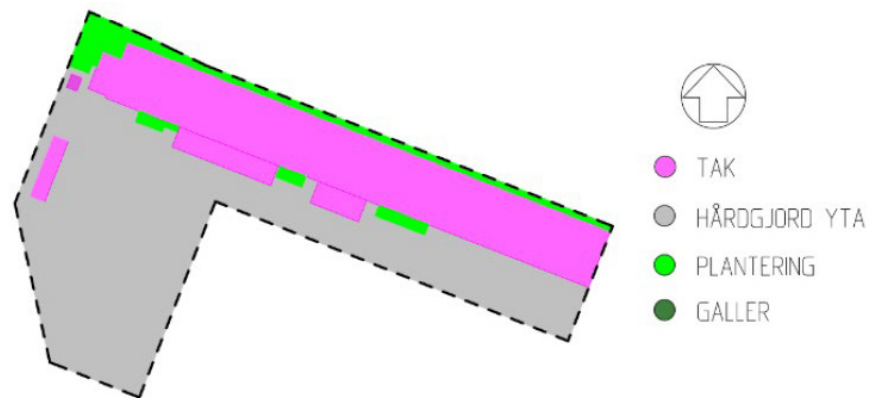
## Markradon

Markradon har inte undersökts inom planområdet. Enligt SGU ligger området inom zon med förhöjda uranhalter, vilket indikerar potentiellt förhöjd markradonrisk. Radonförhållandena ska utredas i samband med projektering inför byggnation och byggnader ska utföras radonskyddade eller radonsäkra.

## Hydrologiska förhållanden

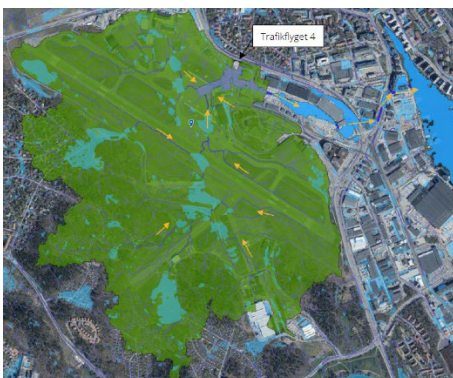
### Dagvatten

Markanvändning i befintlig situation är takytor, mindre grönytor och hårdgjorda ytor i form av parkeringar och övrig kvartersmark. Takvatten avleds sannolikt invändigt direkt till dagvattenservis. Infartsvägen avvattnas via dagvattenbrunnar medan övriga parkeringsytorna avvattnas till privata, täta makadammagasin i områdets lågpunkt, enligt samma princip som inom handelsområdet Bromma Blocks.



Befintlig markanvändning. Bild: Structor

Magasinet är delvis beläget under planerad byggnad och är troligen sammankopplat med ett infiltrationsmagasin på grannfastigheten som en gemensam anläggning. Konstruktionen består av öppna galler som leder vattnet till en nedsänkt infiltrationsyta med krossmaterial, dräneringsledning i botten samt bräddbrunnar för avledning. Vart dagvattnet leds vidare är oklart. Ledningarna är äldre, underlag för privata ledningar saknas och anläggningarnas nuvarande funktion och underhållsstatus är okänd.



Rinnvägar och avrinningsområde till lågpunkt på Trafikflyget 4.

Utredningsområdet ligger på nivåer omkring +4 till +6 (RH2000) och ingår i en lågpunkt med ett ytligt avrinningsområde på cirka 2 km<sup>2</sup>. Avrinningsområdet omfattar bland annat Bromma flygplats samt omgivande natur- och villabebyggelse, hela planområdet ligger inom samma delavrinningsområde. Den ytliga rinnvägen går österut via handelsområdet Bromma Blocks och fortsätter vid mycket stora regn vidare genom bebyggda områden till recipienten Mälaren-Ulvsundasjön vid Bällstaviken.

Två grundvattentrör finns inom området. Grundvattennivån uppmättes 2024-10-17 till +2,9, cirka 1,5 meter under markytan. Nivån kan variera över tid och bör mätas vid flera tillfällen för en representativ bedömning.

### Vattenskyddsområde

Området omfattas ej av östra Mälarens vattenskyddsområde.

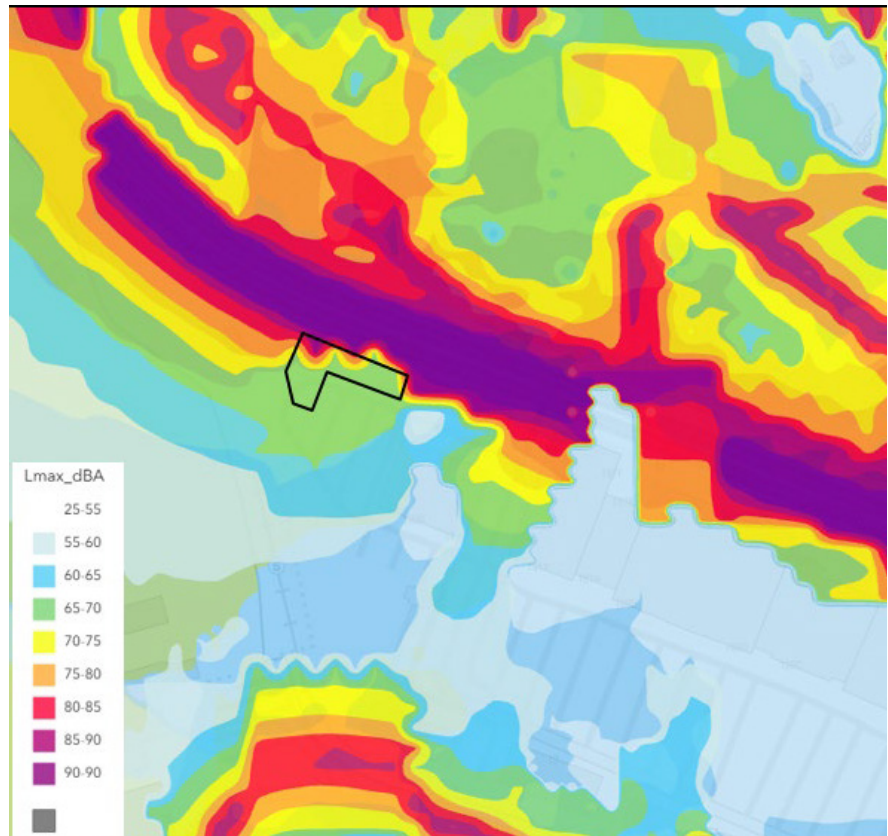
### Markavvattning

Det finns ett markavvattningsföretag väster om utbredningsområdet, Bällsta o Ranhammar från 1928. Markavvattningsföretaget har aktiv status enligt Länsstyrelsen. Utifrån markavvattningsföretagets läge bedöms utredningsområdet inte beröras av detta.

## Hälsa och säkerhet

### Omgivningsbuller och vibrationer

Planområdet utsätts för trafikbuller från Ulvsundavägen, Bromma flygplats och tvärbanestation Bromma flygplats. Ljudnivån i planområdet uppgår till 70 dBA ekvivalent ljudnivå på 2 meters höjd enligt stadens bullerkarta.



Stadens bullerkarta med planområde ungefärligt markerat med svart linje. Karta: Miljöförvaltningen, 2022.

I vibrationsutredningen har beräkningar utförts som visar på vibrationer på  $v_{w,RMS(S)}$  0,10 – 0,15 mm/s i planerad byggnad. Känsletröskeln för vibrationer är  $v_{w,RMS(S)}$  0,2 mm/s. Rekommenderat riktvärde för kontor och hotell är  $v_{w,RMS(S)}$  0,4 mm/s.

### Elektromagnetiska fält

I anslutning till den befintliga byggnaden finns en elnätsstation placerad i närområdet. Elnätsstationen utgör en del av den lokala eldistributionen och ger upphov till lågfrekventa elektromagnetiska fält. Avståndet mellan elnätsstationen och den befintliga byggnaden är cirka 7 meter.

## Olycksrisk

Planområdet gränsar i norr till Ulvsundavägen, som är primär transportled för farligt gods, och i söder till Bromma flygplats, som är klassad som farlig verksamhet enligt Lagen om skydd mot olyckor, LSO. Sydväster om området passerar Tvärbanan.

Genomförd riskanalys visar att det främst är transporter av brandfarliga vätskor och brännbara gaser på Ulvsundavägen som påverkar risknivån inom planområdet, både avseende individrisk och samhällsrisk. Bromma flygplats och Tvärbanan bedöms innebära en begränsad påverkan på riskbilden. Risker kopplade till urspårning och tågbrand på Tvärbanan ska dock beaktas vid planering av ny bebyggelse.

## Erosion, ras och skred

Markytan inom planområdet är huvudsak plan och saknar naturliga slänter med större höjdskillnader, inga topografiska förutsättningar för ras föreligger. Med hänsyn till den flacka terrängen bedöms den befintliga risken för ras och skred vara låg.

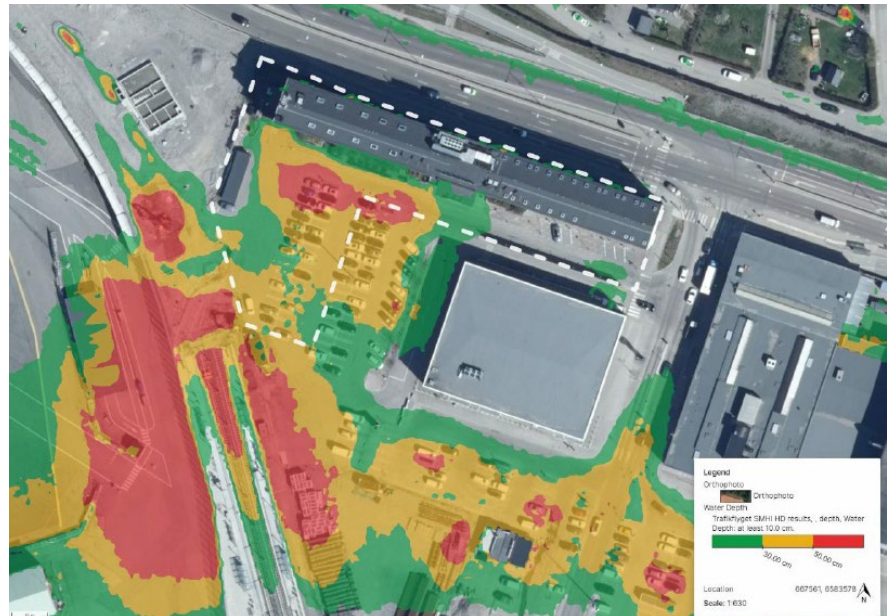
## Förorenad mark

Utifrån genomförd undersökning bedöms inga föroreningar i marken inom planområdet utgöra risk för människors hälsa eller miljö. Om misstanke om förorening uppstår vid schakt (t.ex. avvikande färg eller lukt) ska ytterligare provtagning göras. Metaller och PAH förekommer över riktvärden i ett fåtal prover, men grundvattnets PAH-halter bedöms inte påverka hälsa och härrör sannolikt från flygplatsverksamheten. PFAS-föroreningar i grundvattnet kommer troligen från Bromma flygplats och inte från fastigheten. Vid schakt och länshållning ska vatten renas för att undvika spridning, och det rekommenderas att grundläggning sker utan dränering där det är möjligt. Enligt Länsstyrelsens kartor finns potentiellt förorenade objekt i närområdet, men markanvändning inom Trafikflyget 4 har sedan länge varit kontor och sedan 2011 hotell, utan indikation på egen föroreningskälla.

## Översvämningsrisker

Planområdet utgör ett lågpunkt med risk för översvämningar vid skyfall. Det ligger i utkanten av ett flödesstråk i ett flackt område med flera utbredda lågpunkter. Vid ett 100-årsregn visar både stadens kartering och genomförd skyfallsanalys att maximala vattendjup på cirka 0,5–1,0 meter kan uppstå, med en högsta översvämningsnivå omkring +4,8 (RH2000). Befintlig byggnad ligger inom riskområde för översvämning.

Lågpunkten vid planområdet bräddar österut vid nivån +4,6 (RH2000), men vatten under denna nivå behöver avledas via ledningsnätet. Skyfallsflöden kommer främst från Bromma flygplats och rinner via handelsområdets lågpunkter vidare över Ulvsundavägen mot recipienten Mälaren.



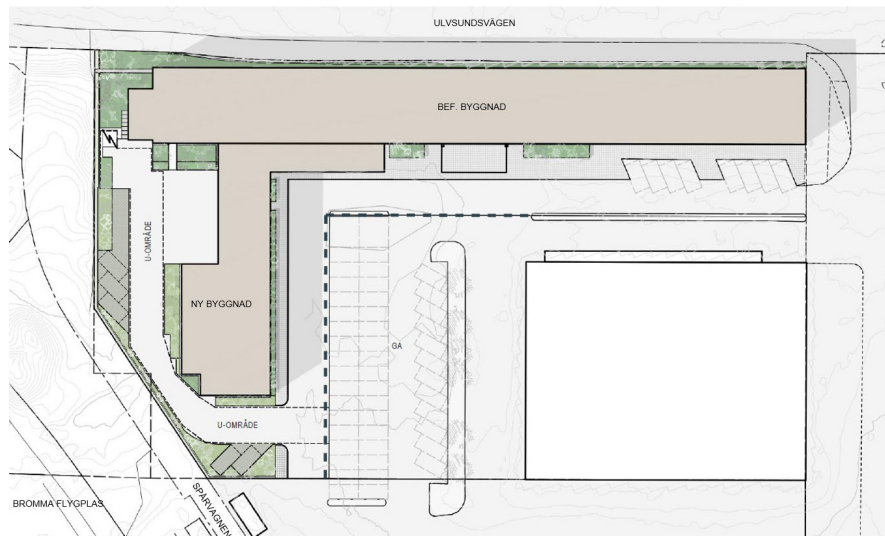
Maxdjup som överskrider 10 cm vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 befintlig situation. Bild: Structor.

## Planförslag

### Sammanfattning av planförslaget

Planförslaget innebär att den befintliga grönklassade byggnaden på fastigheten Trafikflyget 4 byggs till med en ny femvåningsbyggnad om cirka 2 623 kvm BTA. Ny och befintlig byggnad föreslås sammanlänkas via en inglasad tvåvåningslänk om cirka 110 kvm BTA, och i anslutning till länken föreslås en inglasad uteservering om cirka 90 kvm BTA. Tillskottet omfattar cirka 72 nya hotellrum och taket på den nya byggnaden föreslås utformas som en takterrass med serveringspaviljong. Väster om den nya byggnaden skapas ett samlat serviceområde med funktioner för avfallshantering, leveranser och elförsörjning.

Planen är flexibel och medger, utöver hotell, kontor i både ny och befintlig byggnad samt centrumändamål i bottenvåningen av den nya byggnaden. Den befintliga byggnadens kulturmiljövärden säkerställs genom skyddsbestämmelser.



Illustrerad situationsplan. Bild: Archus

## Arkitektonisk idé

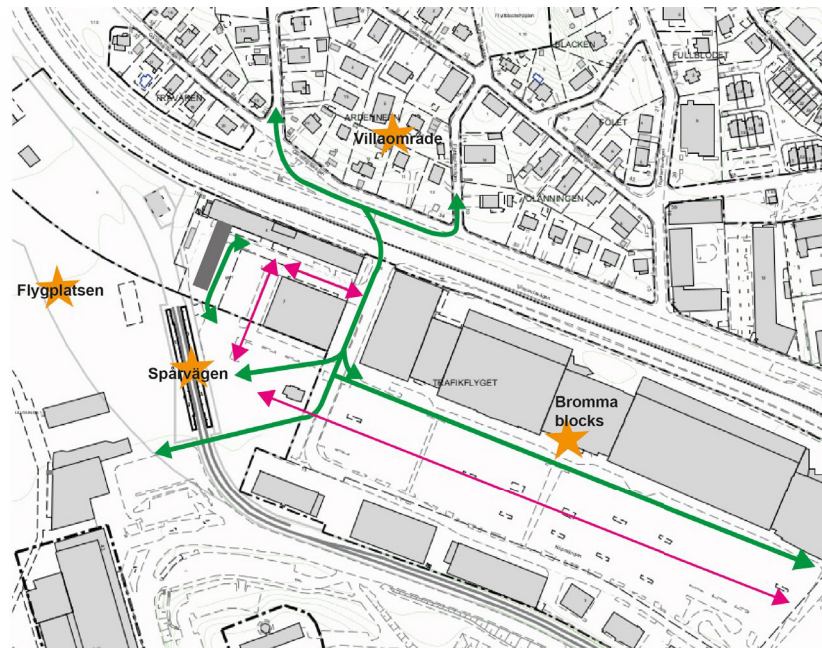
Den nya byggnaden anpassas till den befintliga bebyggelsens skala, proportioner och uttryck, präglad av funktionalismens enkla former, återhållna färgsättning och tydliga struktur. Gestaltningen är avsiktligt lågmäld för att värna om platsens och byggnadens kulturmiljövärden samt bevara viktiga siktlinjer mellan hotellets huvudentré, tvärbanans hållplats och andra målpunkter. Förslaget är utformat för att fungera både i den befintliga strukturen nära Bromma flygplats och för en framtida stadsutveckling på Bromma flygplats.

Den nya volymen anpassar sig den befintliga byggnaden samt till platsens förutsättningar. Mötet mellan befintlig och ny byggnad sker genom en inglasad länk som utformas som en tydligt avläsbar mellanzon. Den transparenta strukturen skapar en visuell distans mellan gammalt och nytt och säkerställer att den befintliga fasaden fortsatt är läsbar bakom glaset. Länken möjliggör samtidigt en funktionell och väderskyddad koppling för verksamhetens interna flöden.

Den inglasade uteserveringen utformas som ett lätt och återhållsamt tillägg som underordnar sig den befintliga byggnadens rytm och proportioner. Genom sin transparenta utformning bibehålls läsbarheten av den ursprungliga fasaden även här, samtidigt som tillägget markerar sin samtidighet och bidrar till ett aktivt vistelserum.

Innehållsförteckning

- Befintlig bebyggelse
- Ny bebyggelse
- ← Stråk
- ★ Målpunkter
- ↔ Siktlinjer



Bilden visar siktlinjer, målpunkter och stråk som skapar kopplingarna inom området.



Bilden visar vyn från spårvagnen, hållplatsen Bromma flygplats. Bild: Archus



Bilden visar planområdet med befintlig och ny byggnad. Siktlinjen mot mittpartiet och entrén till den befintliga byggnaden bevaras. Bild: Archus.

## Föreslagen ny bebyggelse

### Den nya byggnaden



*Illustration av den nya byggnaden. Bild: Archus*

Den nya byggnaden utformas som en självständig volym och har en tydlig distans till den befintliga byggnaden genom en inglasad länk. Den respekterar det befintliga gavelmotivet, som enligt kulturmiljöutredningen har högt kulturhistoriskt värde, och anpassar sig den befintliga byggnadens skala och höjd.

Den omgivande marken omgestaltas samtidigt för att ersätta dagens asfalterade parkeringsyta med en mer omsorgsfullt utformad och sammanhållen utemiljö med tydligare gångstråk, grönytor samt vistelsezoner.

Gestaltningen tar avstamp i den äldre byggnadens enkla material och repetitiva formspråk. Slätputsade fasader, fönster i ljus kulör och inslag av betongglas knyter an till platsens historia och ger byggnaden en ljus och tidlös karaktär.



*Bilden till vänster visar detaljer i betongglas. Bild: Archus. Bilden till höger visar det ursprungliga trapphusets väggar av betongglas, som revs och ersattes av dagens glasväggar. Bild: AB Glasbetongs arkiv.*

## Den inglasade länken och uteserveringen

Både den inglasade länken och den inglasade uteserveringen utformas med lätta och transparenta fasader av klarglas. Glaspartierna föreslås hållas samman av slanka metallprofiler som ger ett tekniskt och återhållsamt uttryck. Fasaderna är helt genomsiktliga och möjliggör visuell kontakt mellan byggnaderna samt mot omgivningen, utan täta partier. Konstruktionen upplevs som underordnad de angränsande byggnadsvolymerna.

Den nya och den befintliga byggnaden delar centrala funktioner såsom reception, restaurang, linne- och tvätthantering, vilket ställer krav på en tillgänglig och väderskyddad inomhusförbindelse. Den låga, inglasade länken säkerställer en funktionell och effektiv logistik mellan byggnadskropparna och är en förutsättning för hotellverksamheten.



Illustration. Bild: Archus

## Takterrassen

Takterrassen utgör en integrerad del av den nya byggnaden och är avsedd för vistelse och servering. Den placeras indragen från fasadliv och underordnar sig byggnadens huvudvolym. Två trapphus gör takterrassen tillgänglig. Det ena inrymmer hiss, trapphus och wc. Det andra trapphuset är avsett enbart för utrymning och utgör en förutsättning för att upprätthålla tillåtet personantal på takterrassen. Tillsammans med den inglasade uteserveringen bidrar takterrassen till ett mer levande och aktivt område, även under kvällstid.



Översiktlig bild av planförslaget med den föreslagna nya byggnaden och den föreslagna takterrassen. Den föreslagna servicegården syns till vänster i bilden.  
Bild: Archus.

## Servicegården

Servicegården placeras väster om den nya byggnaden och utformas som en avgränsad yta för leveranser och avfallshantering. Den befintliga miljöbyggnaden rivs, medan varumottagningen och elnätstationen kvarstår.

Den nya byggnadsvolymen och en omgestaltad mark med mer växtlighet skapar en mer sammanhållen och trafiksäker miljö. Mot servicegården görs ett indrag med entré till miljörum och varumottagning, dimensionerat för sopbil och lastbil enligt SVOA:s krav. Betongglas i fasaden på de två första våningarna tillför ljus samtidigt som insyn begränsas.

Mellan servicegården och tvärbanan löper en gång- och cykelbana.



Illustrationen av den servicegården med samlade funktioner. Gång och cykelbanan passerar mellan servicegården och spårvagnen. Bild: Archus.

## Samtliga fasader

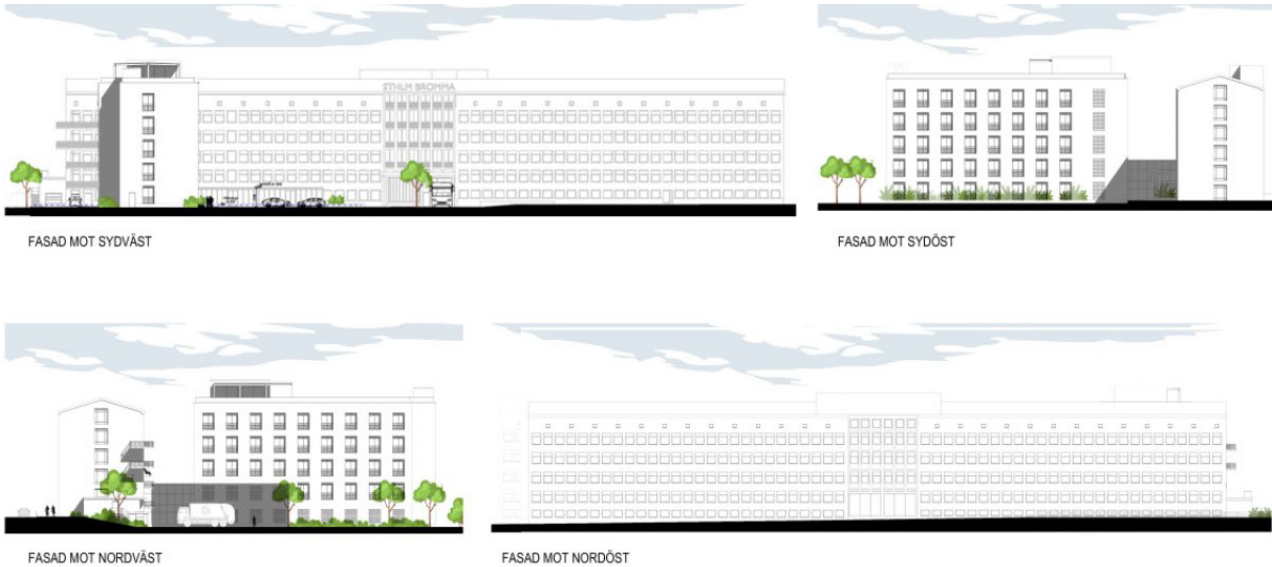


Bild: Archus

## Samtliga planer

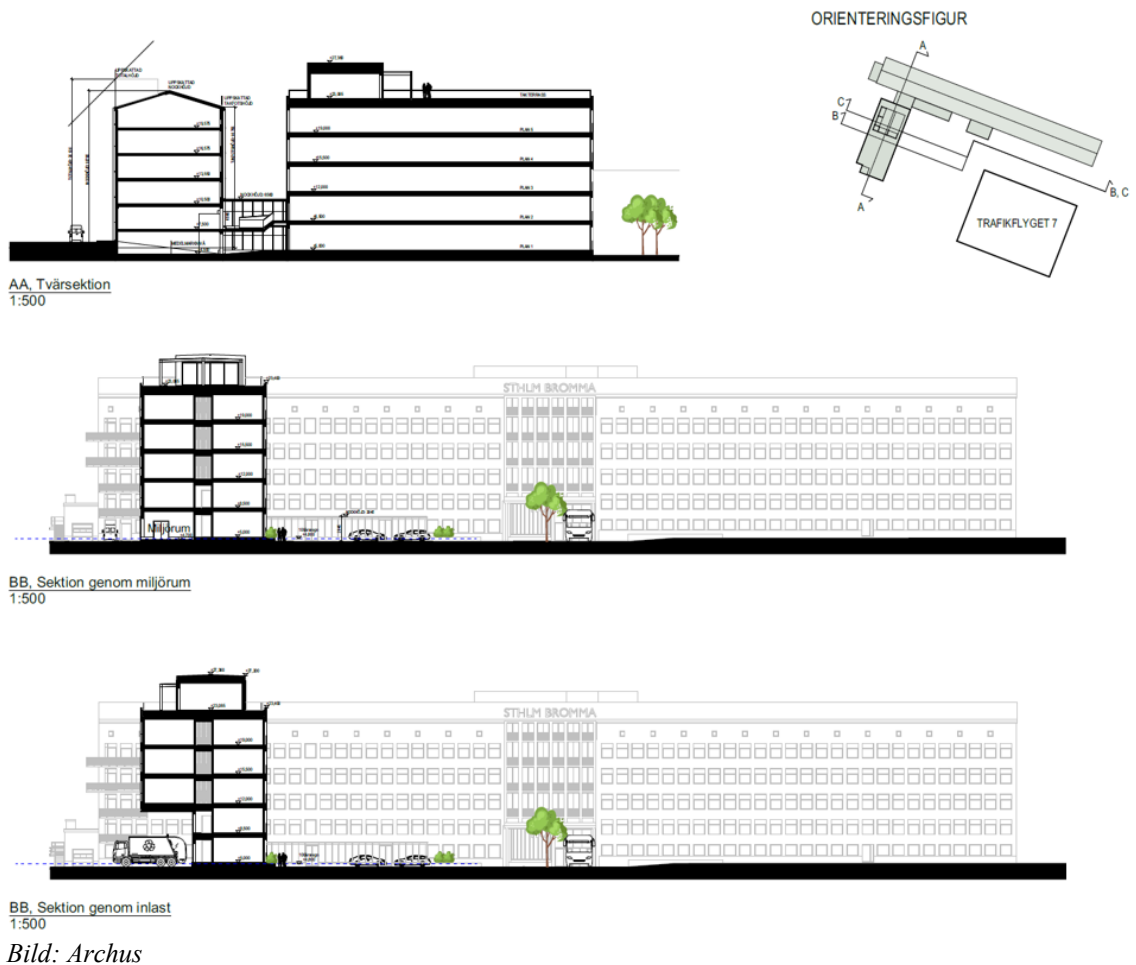


72 RUM  
BTA hotell ca. 2600 m<sup>2</sup>  
BTA glasad länk ca. 200 m<sup>2</sup>  
BTA inglasad uteservering ca. 90 m<sup>2</sup>



Bild: Archus

## Samtliga sektioner



## Befintlig bebyggelse

Ombyggnaden av den befintliga byggnaden 2011, i samband med anpassningen till hotellverksamhet, medförde att många av de tidigare identifierade kulturhistoriska värdena i exteriören förändrades eller gick förlorade.

De värden som finns kvar är kopplade till byggnadens grundläggande komposition och karaktär:

- Den enkla liggande volymen
- Det accentuerade mittpartiet
- Den putsade huvudfasaden med symmetrisk fönstersättning
- De asymmetriska balkongerna på hörnet
- Karakteristiska gavelmotiv

Planförslaget bevarar dessa drag genom att den nya byggnadsvolymen utformas som ett underordnat tillägg som står avskilt från den befintliga byggnaden. På så sätt framhävs den befintliga byggnadens form och karaktär utan att störas av tillägget.



Bilden visar mittpartiet med hotellets entré, som ersatt den ursprungliga genomfarten genom byggnadens mitt. Siktlinjen mot mittpartiet har bevarats.

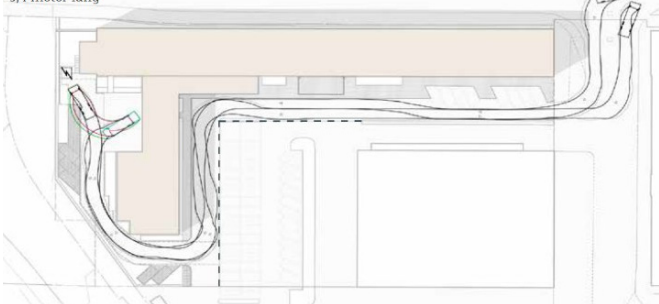
## Gator och trafik

### Gatunät

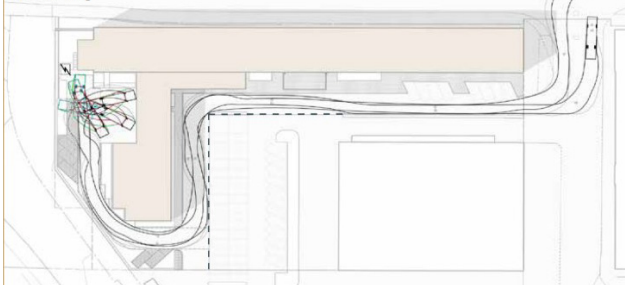
Planförslaget omfattar endast kvartersmark och medför ingen ny allmän platsmark. Läget intill tvärbanan, busshållplatser på Ulvsundavägen och direkt anslutning till planerad gång- och cykelväg längs tvärbanan ger mycket goda möjligheter för både besökare och anställda att välja hållbara transporter.

Inom planområdet föreslås en kvartersgata för att nå servicegården.

KÖRSPÅR SOPBIL (Los)  
9,4 meter lång



KÖRSPÅR LASTBIL (Lbn)  
12 meter lång



Körspåren är utformade för T-vändning och uppfyller SVOAs krav. Bild: Archus.

### Parkering

Planområdet har god tillgång till kollektivtrafik, vilket medger ett relativt lågt parkeringsbehov. Med detaljplanens genomförande tas 31 bilplatser bort, men 59 bilplatser kvarstår inom Trafikflyget 4 och Trafikflyget ga:1, och ytterligare 63 bilplatser finns i Ulvsunda 1:1, totalt 122 bilplatser. Behovet för hotell och kontor kan till stor

del tillgodoses genom samutnyttjande av parkeringsplatser under olika tider på dygnet.

För hotellberäkningar används ca 0,2 bilplatser per rum i genomsnitt, vilket motsvarar 55 bilplatser för planerad hotellvolym. För kontor föreslås 7 bilplatser/1000 kvm BTA, med möjlighet att justera utifrån mobilitetsåtgärder och eventuella parkeringsavgifter.

Cykelparkering planeras utifrån behov: minst 28 cykelplatser utomhus för hotelländamål, med möjlighet till komplettering för kontor eller större behov via cykelrum inomhus.

Sammantaget bedöms planförslaget kunna tillgodoses parkeringsbehovet för både hotell- och kontorsverksamhet inom planområdet.

### **Tillgänglighet**

Kvartersmarken utformas för att uppfylla tillgänglighetskrav. RHP-plats anordnas inom fastigheten och nås inom 25 meter. Dragvägen för att hämta kärl vid sophantering blir under 10 meter.

Samtliga entréer till den nya byggnaden ska vara tillgängliga och planeras med ramp eller nivåanpassning. Takterrassen nås via trapphus med hiss, vilket gör den tillgänglig för alla.

### **Teknisk försörjning**

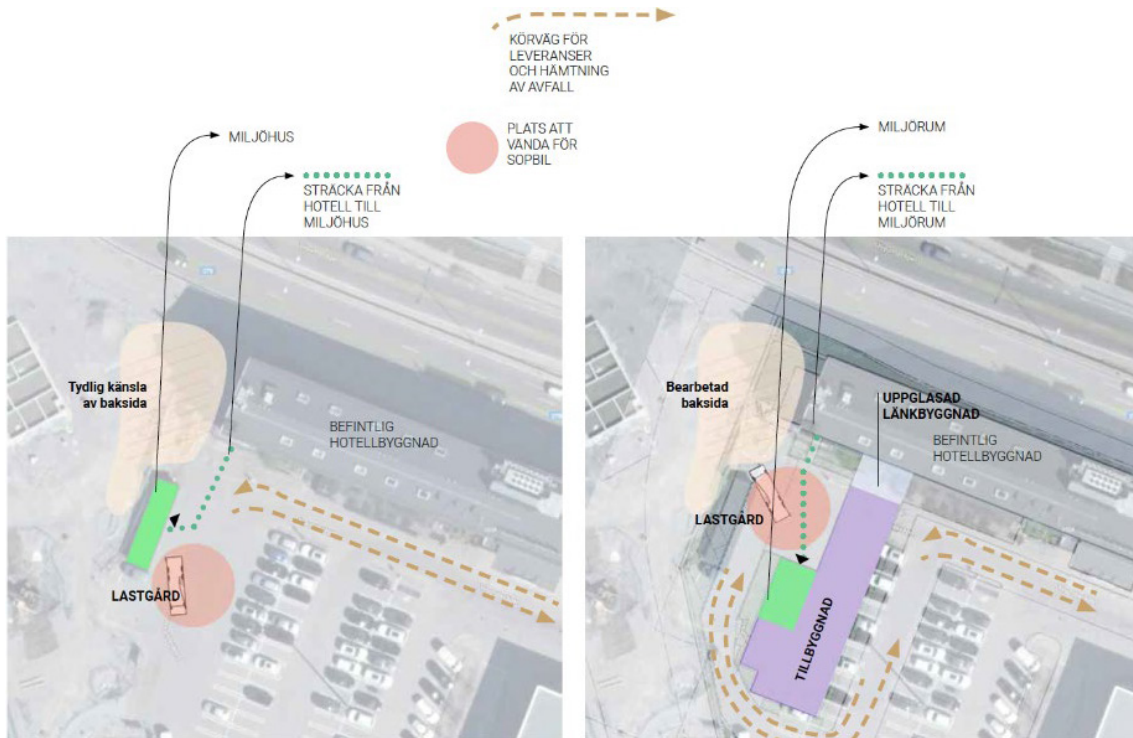
#### **El-, tele- och fibernät**

Fastigheten Trafikflyget 4 är redan ansluten till befintligt ledningsnät för el, tele, fiber, fjärrvärme samt vatten och avlopp. Den nya byggnaden inom planområdet kommer också att behöva anslutas till dessa nät.

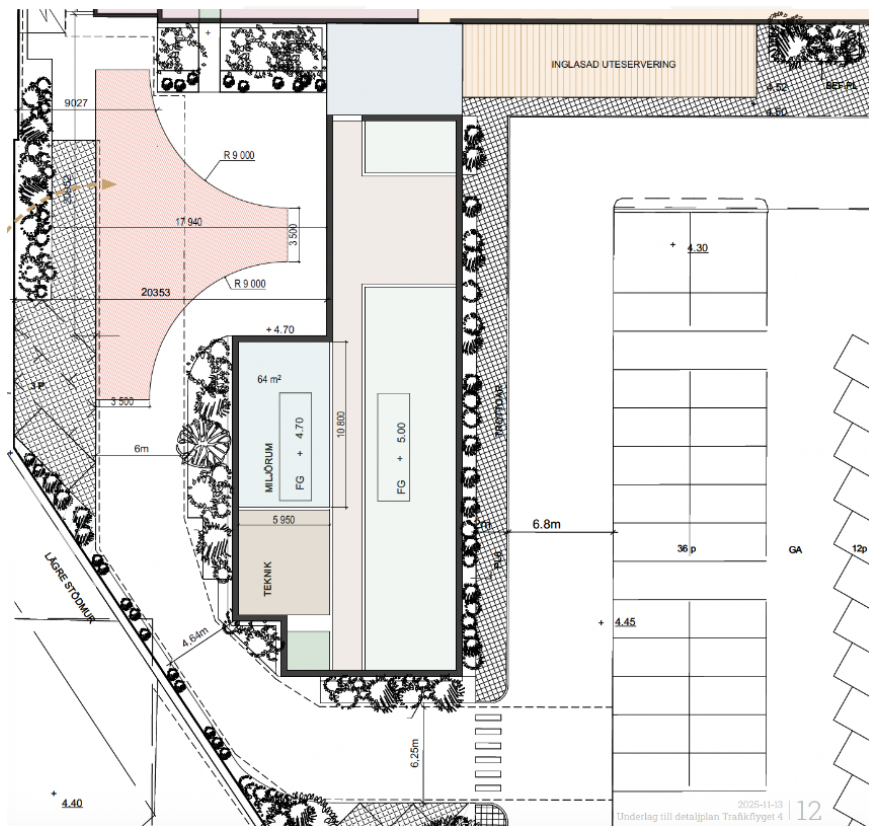
#### **Avfallshantering**

Idag finns ett fristående miljöhus där hotellets personal lämnar avfall.

I det nya förslaget placeras ett nytt miljörum med dörr mot servicegården som separeras från besöksparkeringarna. Dragvägen för att hämta kärl blir under 10 meter. Sophämtning och leveranser schemaläggs för att undvika mötande fordon och minska trafik på servicegården. Plats för tömning av fettavskiljare finns med kort slangdragning.



Bilden till vänster visar nuläget, och bilden till höger visar avfallshanteringen enligt planförslaget. Bild Archus.



Bilden visar avfallshanteringen i servicegården med miljörum i den nya byggnaden. Bild: Archus.

## **Brand**

Planförslaget klarar behovet av framkomlighet och uppställningsplats för brandkårens räddningsfordon och övriga servicefordon. Föreslagna byggnader kan nås via en kvartersgata. Trapphusen kommer att utformas som TR1 eller TR2 beroende på hur den slutgiltig planlösning, antal personer, utrymningsvägar och funktioner kommer att utformas. Det finns utrymme för angöring i gatumarken för samtliga entréer för räddningsfordon.

## **Motiv till detaljplanens regleringar**

### **Användningsbestämmelser**

#### **C [Centrum]**

Syftet med bestämmelsen är att möjliggöra lokaler för centrumändamål inom den nya byggnaden.

#### **E<sub>1</sub> [Transformatorstation]**

Inom planområdet finns en befintlig transformatorstation. Bestämmelsen tydliggör markanvändningen och anläggningens funktion inom fastigheten. Bestämmelsen säkerställer långsiktiga förutsättningar för elförsörjningen i området.

#### **K [Kontor]**

Bestämmelsen möjliggör fortsatt kontorsverksamhet i både befintlig och ny byggnad.

#### **O<sub>1</sub> [Hotell]**

Bestämmelsen möjliggör fortsatt hotellverksamhet i både befintlig och ny byggnad. Hotellverksamhet har bedrivits på fastigheten sedan 2011 och bedöms vara en ändamålsenlig och platsanpassad användning med hänsyn till närheten av både flygplatsen och goda kommunikationer.

### **Egenskapsbestämmelser**

Begränsning av markens utnyttjande

**Prickmark [Marken får inte förses med byggnad. Skärmtak ovanför entréer medges. Parkering medges endast där så anges.]**

Bestämmelsen syftar till att begränsa bebyggelsens utbredning samt möjlighet att nyttja en del av prickmark för parkering.

Byggnaders användning

**S<sub>1</sub> [Lokaler för centrumändamål får endast anordnas i bottenvåningen.]**

Syfte är att möjliggöra centrumändamål endast i bottenvåningen av

den nya byggnaden. Bestämmelsen är inte tvingande utan möjliggör en flexibel användning över tid. Den skapar förutsättningar för verksamheter som vänder sig till allmänheten och kan bidra till ett mer aktivt och levande gaturum, samtidigt som övriga våningsplan fortsatt kan användas för kontor och/eller hotell.

#### Höjd på byggnadsverk

**h<sub>1</sub> [Högsta nockhöjd på byggnadsverk är 23.5 meter över angivet nollplan. Utöver högsta nockhöjd får tekniska installationer uppföras.]**

Regleringen säkerställer den befintliga byggnadens högsta nockhöjd.

**h<sub>2</sub> [Högsta nockhöjd är 9.6 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen säkerställer den befintliga låga tillbyggnadens högsta nockhöjd.

**h<sub>3</sub> [Högsta nockhöjd är 7.6 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen fastställer högsta nockhöjd för den föreslagna inglasade uteserveringen.

**h<sub>4</sub> [Högsta nockhöjd är 11.8 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen fastställer högsta nockhöjd för den föreslagna inglasade länken.

**h<sub>5</sub> [Högsta nockhöjd är 27.4 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen fastställer högsta nockhöjd för den föreslagna mindre serveringspaviljongen på takterrassen, utan att byggnadens totala skala eller påverkan på stadsbilden blir dominerande.

**h<sub>6</sub> [Högsta nockhöjd är 23.1 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen fastställer högsta nockhöjd för den föreslagna nya byggnaden, och därmed huvudvolymens maximala höjd. Bestämmelsen omfattar inte de mindre uppbyggnaderna på takterrassen, såsom trapphuset eller serveringspaviljongen. Den säkerställer att den föreslagna byggnaden anpassas efter den befintliga byggnadens nockhöjd.

**h<sub>7</sub> [Högsta nockhöjd är 26.5 meter över angivet nollplan.]**

Regleringen fastställer nockhöjd för trapphuset. Regleringen syftar till att skapa tydliga ramar för bebyggelsens höjd, samtidigt som de funktionella behoven kan tillgodoses.

#### Markens anordnande och vegetation

**+0.0 [Markens höjd över angivet nollplan.]**

Bestämmelsen anger att markens färdiga höjd ska anpassas till ett fastställt nollplan.

**n<sub>1</sub> [Parkering får finnas.]**

Säkerställer att en del av prickmark får användas för parkering.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

**u<sub>1</sub> [Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.]**

Bestämmelsen säkerställer att allmännyttiga underjordiska ledningar kan etableras, drivas och underhållas.

Rivningsförbud

**r<sub>1</sub> [Byggnaden får inte rivas.]**

Bestämmelsen säkerställer att den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden bevaras och behåller sin roll i området.

Skydd av kulturvärden

**q<sub>1</sub> [Byggnadens exteriör ska bevaras. Byggnadens befintliga volym, takets utformning, fasadernas indelning, material och kulör ska bibehållas. Undantag gäller för upptagande av mindre dörröppning i fasad för anslutning till tillbyggnad. Större fasadöppningar medges inte. Fasadens karaktär och läsbarhet ska bibehållas]**

Bestämmelsen säkerställer att exteriören på den kulturhistoriskt värdefulla byggnaden bevaras. Nödvändiga öppningar i fasaden för att möjliggöra tillbyggnaden ska begränsas till ett minimum. Renovering och underhåll ska godkännas av antikvarie eller annan kulturhistoriskt sakkunnig.

**q<sub>2</sub> [Skärmtak ska bevaras. Volym, höjd och bärande konstruktion får inte förändras.]**

Bestämmelsen säkerställer att befintligt skärmtak behåller sin nuvarande karaktär, volym och höjd. Det får inte byggas om, glasas in eller på annat sätt förändras.

Utformning

**f<sub>1</sub> [Utkragande balkonger får inte uppföras.]**

Bestämmelsen säkerställer att den nya byggnadens visuella volym inte ökas genom att förhindra uppförande av utkragande balkonger.

**f<sub>2</sub> [Fasader ska utföras i klarglas med slanka metallprofiler.]**

Bestämmelsen säkerställer att den befintliga fasaden bakom den inglasade länken fortsatt är läsbar och att dess kulturvärden bevaras. Metallprofilerna ska vara visuellt tunna och diskreta så att glaset dominerar.

**f<sub>3</sub> [Byggnadens fasader ska utföras i puts. Fasaderna ska ha en sammanhållen och repetitiv indelning med tydlig vertikal orientering. Fönster och andra ljusinsläpp ska vara regelbundet**

**placerade och huvudsakligen lika till storlek och proportion.  
Fasadernas färgsättning ska utföras i ljusa kulörer.]**

Bestämmelsen säkerställer att den nya byggnadens fasader och övergripande gestaltning anpassas till befintlig byggnad, med en enhetlig och harmonisk volym, indelning och färgsättning.

**f<sub>4</sub> [Räcke på tak ska utföras i transparent klart glas och får inte utformas så att byggnadens volym visuellt öka.]**

Bestämmelsen säkerställer att räcke på takterrassen inte ökar den nya byggnadens visuella volym och att material och utförande hålls transparent.

**[Minst 11% av marken ska anläggas som planterbar yta med vegetation.]**

Regleringen säkerställer att minst 11 % av planområdet hålls planterbart för dagvattenhantering, grönska och klimatåtgärder. Bestämmelsen gäller för hela planområdet.

## **Genomförandetid**

Genomförandetiden slutar fem år efter det att planen har fått laga kraft.

## **Konsekvenser och avvägningar**

### **Stads- och landskapsbild**

Planförslaget innebär en förtätning inom en redan storskalig och verksamhetspräglad miljö. Den nya byggnaden ansluter till den befintliga strukturen inom Bromma Blocks och förstärker områdets karaktär av större byggnadsvolymer kopplade till handel, hotell och infrastruktur. Skala och höjd anpassas så att den nya volymen underordnar sig den befintliga byggnaden.

Planförslaget bedöms inte förändra områdets grundläggande struktur. Sammantaget innebär förslaget en begränsad påverkan på stadsbilden, där den övergripande karaktären och rumsligheten kvarstår och förstärks.

### **Socialt värdeskapande perspektiv**

Genom att omvandla markparkeringen till sammanlänkande bebyggelse, som knyter ihop befintliga och nya strukturer, kan platsen bidra till att stärka kopplingarna mellan planområdet och angränsande områden.

En utökning av ytorna för hotellverksamheten bedöms ha en positiv inverkan på den sociala hållbarheten. Exempelvis kan

hotellrestaurangen utvecklas till en lokal målpunkt för både boende och besökare i närområdet, vilket kan bidra till ökat liv och rörelse samt stärkt social interaktion.

### **Barnperspektiv**

Planförslaget innebär att markparkering ersätts med bebyggelse och en mer strukturerad utemiljö, vilket ger ökad överblickbarhet, tydligare rörelsestråk och en mer ordnad trafikmiljö. Även om förslaget inte riktar sig direkt till barn bedöms den förbättrade miljön bidra positivt till trygghetsupplevelsen för barn och unga som rör sig i området.

### **Befintlig bebyggelse**

Den nya byggnaden förändrar upplevelsen av platsen från en mer öppen och bakgårdslig miljö till en tydligare definierad bebyggelsestruktur.

Förslaget innebär att markparkering tas i anspråk vilket samtidigt tillför en tydligare rumslighet, förbättrad orienterbarhet och en mer definierad angöringsmiljö till hotellverksamheten. Skalan anpassas till den befintliga byggnaden. Genom omgestaltning av markytorna och ett ökat inslag av grönska utvecklas området till en mer sammanhängande och trivsamt miljö, samtidigt som sambanden med omgivande strukturer blir tydligare och mer lättillgängliga.

Sammantaget bedöms påverkan på bebyggelsestrukturen vara måttlig och i linje med områdets utveckling mot en tätare verksamhetsmiljö.



*Vy längs söder fasad mot väster. I fonden syns den mur/plank som idag avskiljer flygplatsen från tvärbanan. Bild: Hus o Historia ab.*



*Vy längs söder fasad mot väster med den nya byggnaden i fonden. Bild: Archus.*

## Kulturhistoriskt värdefull miljö

Den befintliga byggnaden uppfördes 1947 med en tydlig koppling till Bromma flygplats. Genom flygplatsens omvandling, spårvägens dragning och utvecklingen av Bromma Blocks har den ursprungliga helhetsmiljön successivt försvagats och sambandet med flygfältet delvis gått förlorat.

Byggnaden har genomgått omfattande ombyggnader, särskilt i samband med omvandlingen till hotell 2011. Då förändrades både exteriör och interiör i grunden. Det som i dag främst återstår är huvudvolymen, det markerade mittpartiet och fasadernas övergripande komposition.

Planförslaget innebär att en del av fasadens exponering minskar genom tillbyggnaden, även om viss exponering redan försvann när byggnaden på Trafikflyget 7 uppfördes. Den nya byggnaden anpassar sig huvudvolymen, och de kvarvarande bärande dragen förblir avläsbara.

Sammantaget bedöms påverkan på de återstående kulturhistoriska värdena vara begränsad.



*Till vänster: Samtliga fyra balkonger var ursprungligen hörnplacerade och löpte runt byggnadens hörn, men de två nedre förkortades i samband med en tvåvåningstillbyggnad 1982, vilken revs omkring år 2000. Bild: Hus o Historia ab*

*Till höger: Fönsterpartierna är numera tillverkade av aluminium men ursprungligen bestod de av glas och vitmålat trä. Bild: Hus o Historia ab*

## **Gator och trafik**

Planförslaget bedöms medföra en begränsad ökning av trafikmängden till och från fastigheten, främst kopplad till utökad hotell- eller kontorsverksamhet. Området har god tillgång till kollektivtrafik genom närhet till Tvärbanan och busslinjer, vilket skapar förutsättningar för ett lågt bilberoende.

Angöring, leveranser och sophämtning organiseras inom fastigheten och separeras från besöksparkering, vilket förbättrar trafiksäkerheten och minskar risken för konflikter mellan olika trafikslag.

Sammantaget bedöms planförslaget inte medföra någon påtaglig negativ påverkan på det omgivande vägnätet.

## Naturmiljö

### Mark och vegetation

Planförslaget medför att delar av den hårdgjorda marken inom området ersätts med planterbar yta och grönska. Minst 11 % av planområdet föreslås utformas med vegetation, vilket bidrar till förbättrad dagvattenhantering, ökad biologisk mångfald och en mer trivsam utemiljö. Den nya markplaneringen skapar även en mjukare övergång mellan byggnader och omgivande stadsrum.

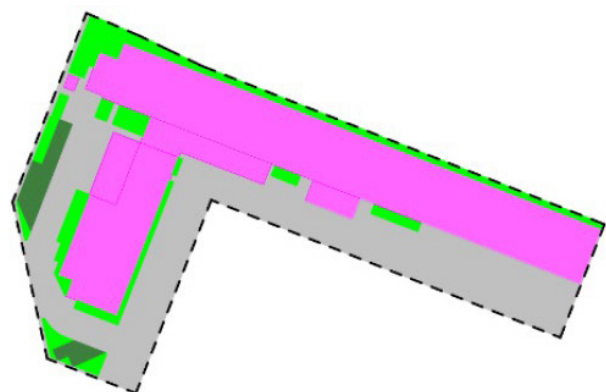
### Miljö kvalitetsnormer

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Planförslaget bedöms inte äventyra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna (MKN) för vatten i Mälaren-Ulvsundasjön. Dagvattnet fördröjs och renas inom fastigheten innan avledning till det kommunala ledningsnätet och vidare till recipienten. Under förutsättning att föreslagna dagvattenåtgärder genomförs bedöms planen inte motverka att MKN uppnås.

Recipienten har i dag otillfredsställande ekologisk status och ej god kemisk status. Dagvattnets påverkan sker främst genom transport av näringsämnen och föroreningar. Föroreningsberäkningar visar att föroreningstransporten minskar något för samtliga beräknade ämnen jämfört med nuläget.

Planen innebär att parkeringsytor ersätts med tak- och grönytor, vilket genererar mindre föroreningar. Tillsammans med planerad dagvattenrening och fördröjning minskar tillförseln av föroreningar till recipienten. Sammantaget bedöms planens genomförande inte påverka möjligheten att uppnå MKN negativt.



Planerad markanvändning. Bild Structor

Byggaktören ska säkerställa att byggnadsmaterial inte tillför tungmetaller eller andra miljögifter till dagvattnet.

## Hydrologiska förhållanden

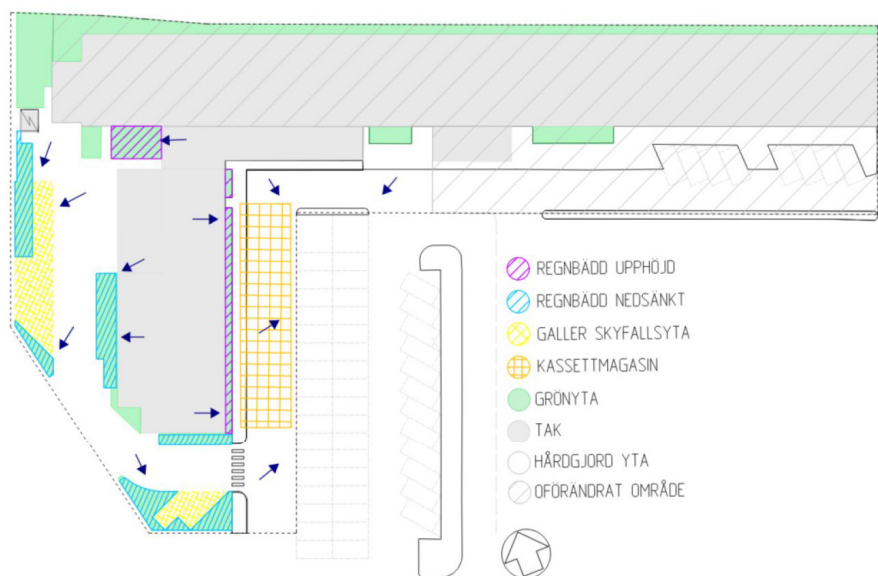
### Dagvatten

Dagvattnet ska omhändertas inom den egna fastigheten enligt stadens dagvattenstrategi och åtgärdsnivå.

Planförslaget bedöms ge liten påverkan på dagvattenflödena då området fortsatt är ungefär lika hårdgjort som idag. Med fördröjning dimensionerad för 20 mm regn enligt åtgärdsnivån beräknas flödena minska vid dimensionerande regn. Erforderlig fördröjningsvolym uppgår till cirka 36 m<sup>3</sup>.

Dagvatten från nya tak och ombyggda ytor väster om byggnaden fördröjs och renas i upphöjda och nedsänkta regnbäddar. Ytor öster om byggnaden avvattnas till kassettmagasin, med möjlighet till viss avledning till befintlig gemensam dagvattenreningsanläggning. Dagvatten från vändplan och parkering omhändertas i nedsänkta regnbäddar längs sydöstra fastighetsgränsen, med körbara galler ovan regnbäddsuppbyggnad för att kombinera skyfallsvolym och framkomlighet.

Anläggningarna ska utföras täta för att inte sprida eventuella markföroreningar och har samordnats med gestaltning och nytt U-område för ledningar. Ny servispunkt kan behövas i södra delen i anslutning till ny dagvattenledning. Befintlig byggnad och ytor som inte byggs om berörs inte.



*Dagvatten- och skyfallsfördröjningsanläggningar dimensionerat som skyfallsåtgärder. Pilar visar riktning för dagvattnet. Bild: Structor.*

## Hälsa och säkerhet

### Omgivningsbuller

Genomförda bullerberäkningar visar att planområdet påverkas av vägtrafik, spårtrafik samt flyg- och markbuller från Bromma flygplats. Flygbuller från lufttrafik understiger 57 dBA ekvivalent ljudnivå samt 55 dBA FBN vid planerad byggnad. Kurvan för maximal ljudnivå om 80 dBA (2019) är belägen cirka 130 meter från byggnaden, vilket innebär att flygbuller från överflygande trafik inte är dimensionerande för projektet.

Markbuller från flygplatsens verksamhet är dimensionerande. Ekvivalent ljudnivå vid fasad uppgår till cirka 65–70 dBA, där delar av byggnaden ligger i intervallet 60–65 dBA. Beräknad maximal ljudnivå vid mest utsatt fasad uppgår till cirka 81 dBA. Mest utsatta fasad exponeras även för upp till cirka 66 dBA ekvivalent ljudnivå från väg- och spårtrafik. Sammantaget är det den ekvivalenta ljudnivån från markbuller som är dimensionerande för val av yttervägg och fönster.

För hotell och kontor finns inga riktvärden för ljudnivå utomhus vid fasad. I stället gäller riktvärden inomhus enligt SS 25268:2023, Byggnadsakustik – Ljudkrav för utrymmen i byggnader – Vårdlokaler, undervisningslokaler, förskolor och fritidshem, kontor, hotell och restauranger med avseende på högsta A-vägda ekvivalent och maximal inomhusljudnivå från trafik och andra yttre ljudkällor. För att uppfylla riktvärden inomhus enligt SS 25268:2023 krävs att ytterväggar, fönster och eventuella uteluftdon dimensioneras för en ljudreduktion om upp till cirka 40 dBA. Detta bedöms vara tekniskt möjligt. Vid fortsatt projektering ska även hänsyn tas till lågfrekvent buller från markverksamheten.

Sammantaget bedöms planförslaget kunna genomföras utan att riktvärden för ljudmiljö inomhus överskrids, under förutsättning att angivna åtgärder beaktas i den fortsatta projekteringen.

Bullerkälla	Ekvivalent ljudnivå (dBA)	Maximal ljudnivå (dBA)
Vägtrafik	65	76
Tvärbanan	62	82
Flygbuller	< 57	< 80
Markbuller	65 – 70*	81

*Sammanställning av högsta ekvivalenta och maximala ljudnivå vid fasad från de beräknade bullerkällorna. Bild: Efterklang*



Ekvivalent ljudnivå från markbuller 8 meter över mark. Bild: Efterklang.

## Vibrationer

Genomförda beräkningar i vibrationsutredningen visar att vibrationsnivåerna i planerad byggnad uppgår till cirka 0,10–0,15 mm/s (vw,RMS(S)). Detta ligger under känseltröskeln för vibrationer på 0,2 mm/s.

Riktvärdet för komfortstörande vibrationer i kontor och hotell är 0,4 mm/s (vw,RMS(S)). Den planerade byggnaden klarar därmed gällande riktvärde med god marginal.

Sammantaget bedöms vibrationer inte medföra risk för komfortstörningar eller hinder för planens genomförande.

## Elektromagnetiska fält

Planförslaget bedöms inte medföra någon negativ påverkan på människors hälsa med avseende på elektromagnetiska fält.

## Olycksrisk

Befintlig byggnad är uppförd i enlighet med gällande detaljplan och omfattas i den nya planen av skyddsbestämmelse avseende exteriör. De riskreducerande åtgärder som reglerats i gällande detaljplan bedöms vara genomförda. Planförslaget medför inga förändringar som påverkar dessa funktioner, tidigare säkerhetsnivå bibehålls.

För ny bebyggelse föreslås kompletterande säkerhetshöjande åtgärder. Den befintliga byggnaden utgör en avskärmande barriär mot Ulvsundavägen, vilket begränsar behovet av ytterligare åtgärder. Ny bebyggelse ska inte placeras närmare Tvärbanan än 12 meter från spårmittpunkt, vilket säkerställs genom prickmark i plankartan. Därutöver ska luftintag orienteras bort från Ulvsundavägen och placeras högt, samt ventilationsanläggning förses med central nödavstängningsfunktion.

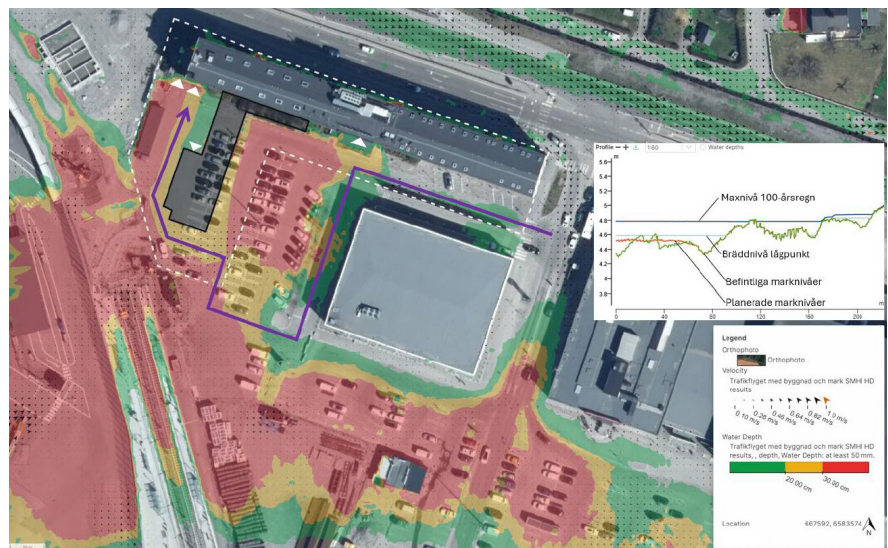
## Översvänningsrisk

Planerad byggnad uppförs i en lågpunkt som översvämmas vid 100-årsregn. Då byggnaden ersätter en del av befintlig översvänningsvolym har denna kompenseras inom området genom cirka 240 m<sup>3</sup> fördröjningsvolym i nedsänkta regnbäddar (med och utan körbara galler) samt kassetmagasin.

Simuleringar visar att maximal vattennivå i lågpunkten ökar med cirka 1 cm vid 100-årsregn. Flödet nedströms ökar marginellt och påverkan i nedströms lågpunkter uppgår också till omkring 1 cm. Förändringen bedöms liten och innebär ingen betydande riskökning. Flödesvägen från Bromma flygplats påverkas inte, varför uppströms områden inte bedöms få försämrade situation.

Planförslaget bidrar därmed inte till någon betydande ökning av översvänningsrisk upp- eller nedströms. Byggnadens nivåer anpassas till beräknad översvänningsnivå.

Vid 100-årsregn kan framkomligheten till den nya byggnaden vara tillfälligt begränsad, då vissa ytor kan få vattendjup över 50 cm. Alternativa entréer för angöring samt utrymning med lägre vattendjup finns via angränsande fastigheter, och byggnaden kan även nå invändigt via befintlig byggnads huvudentré. Vattendjupen sjunker relativt snabbt när ledningsnätet återfår kapacitet.



Maxdjup som överstiger 5 cm vid 100-årsregn med klimatfaktor 1,4 i planerad situation.  
Bild Structor.

## Riksintresse

Planområdet berör riksintressena Bromma flygplats och Ulvsundavägen (länsväg 279), båda av betydelse för kommunikationer.

Byggnadshöjder inom planområdet anpassas för att inte påverka flygplatsens verksamhet och luftfartsintressen. Hänsyn tas även till luftfartens system för kommunikation, navigering och övervakning (CNS-utrustning). För att minimera risker för fågelkollisioner planeras den inglasade uteserveringen och takterrassen utan öppna matytor, och avfallshanteringen organiseras så att livsmedelsavfall inte blir tillgängligt för fåglar. Utformning och materialval på takterrassen säkerställer att den inte blir ett attraktivt habitat för fåglar, vilket bidrar till att flygsäkerheten inte påverkas.

Planförslaget innebär en tillbyggnad i söder av befintlig byggnad inom fastigheten Trafikflyget 4, med lokaler för hotell och kontor. Åtgärden medför ingen förändrad anslutning till Ulvsundavägen och bedöms inte påverka vägens funktion, kapacitet eller trafiksäkerhet. Planförslaget försvårar inte heller drift, underhåll eller framtida utveckling av väganläggningen. Riksintresset för Ulvsundavägen bedöms därmed inte påverkas påtagligt.

## Undersökning om betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer preliminärt att detaljplanens genomförande inte kan antas medföra sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. miljöbalken och anslutande bestämmelser att en miljöbedömning behöver göras. Bedömningen baseras på kriterier i miljöbedömningsförordningen 5§. Inför att planarbetet påbörjades begärdes underlag till undersökningen om betydande miljöpåverkan från kulturförvaltningen, miljöförvaltningen och Storstockholms brandförsvaret. Dessa tillsammans med de utredningar som tagits fram ligger till grund för stadsbyggnadskontorets bedömning.

Fastigheten Trafikflyget 4 är grönklassad enligt Stadsmuseets klassificering vilket innebär att fastigheten och dess bebyggelsen är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt. Byggnaden ingår dessutom i en sammanhängande kulturmiljö för Bromma flygplats. Planförslaget har utformats för att bevara byggnadens kulturhistoriska värden genom rivningsförbud och skyddsbestämmelser.

Kulturmiljöfrågorna bedöms kunna hanteras inom planprocessen och anses inte innebära risk för betydande miljöpåverkan.

De miljöaspekter som bedöms kunna påverkas av planförslaget är kulturmiljö, dagvatten och skyfall. Dessa frågor har utretts under

planprocessen och planförslaget har anpassats med hänsyn till resultaten av dessa utredningar. Inga negativa konsekvenser bedöms uppstå för barn, jämställdhet eller jämlikhet.

Sammantaget bedöms den planerade markanvändningen inte medföra betydande påverkan på miljö, kulturarv eller människors hälsa. De miljöfrågor som har betydelse för projektet har studerats under planarbetet och redovisas i planbeskrivningen.

## Genomförande

### Organisatoriska frågor

#### Tidplan

Detaljplanen upprättas med standardförfarande. Tidplanen är preliminär och kan komma att ändras under processen för kommande skeden.

Samråd	24 mars 2026 – 5 maj 2026
Granskning	mars 2027 – april 2027
Antagande	augusti 2027
Laga kraft, tidigast	november 2027

#### Markanvisning

Exploateringsnämnden markanvisade den 16 maj 2024 mark för hotell, kontor och handel inom fastigheten Trafikflyget 4 till bolaget Trafikflyget 4 i Stockholm AB samt gav exploateringskontoret i uppdrag att träffa markanvisningsavtal. Trafikflyget 4 i Stockholm AB är tomträttshavare till fastigheten.

#### Ansvarsfördelning

Stadsbyggnadsnämnden genom dess stadsbyggnadskontor ansvarar för upprättande av detaljplan med tillhörande handlingar samt myndighetsutövning vid prövning av bygglov och bygganmälan.

Exploateringsnämnden genom exploateringskontoret, som fastighetsägare, ansvarar för avtal och överenskommelser om exploatering och upplåtelse av mark.

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Lämplighet avseende fastigheters utformning med mera prövas vid lantmäteriförrättning. Kostnaderna för fastighetsbildningen regleras genom avtal mellan byggaktören och exploateringskontoret.

Byggaktören finansierar och ansvarar för projektering och uppförande av ny bebyggelse, anläggningar och iordningsställande av utemiljö på kvartersmarken, samt för nödvändiga anslutnings- och återställningsarbeten till omgivande allmän plats i anslutning till kvartersmark.

### **Huvudmannaskap**

Planförslag omfattar endast kvartersmark och medför ingen ny allmän platsmark.

### **Avtal**

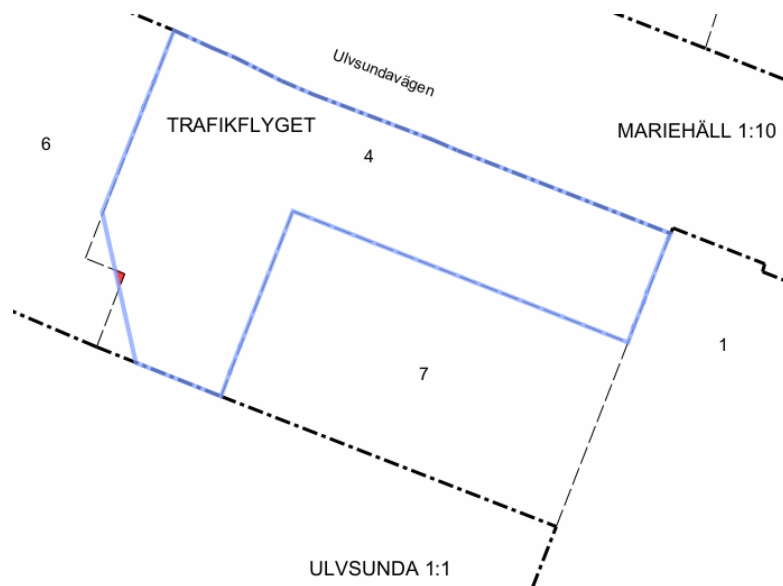
- Exploateringskontoret ansvarar för att upprätta exploateringsavtal som krävs för att genomföra planen.
- Planavtal har tecknats med byggaktören för att täcka kontorets kostnader i samband med upprättande av detaljplanen.

### **Fastighetsrättsliga frågor**

#### **Förändrad fastighetsindelning**

Lantmäterimyndigheten ansvarar för erforderliga fastighetsbildningsåtgärder på fastighetsägarens initiativ och bekostnad. Vid förändrad fastighetsindelning prövar lantmäterimyndigheten bland annat att fastigheterna blir lämpliga för sina ändamål. För planens genomförande krävs fastighetsbildning.

Ett område om cirka 4 kvm inom fastigheten Trafikflyget 6 är beläget inom markanvändning som enligt gällande stadsplan 2676 medger uppförande av byggnad för trafikändamål eller verkstäder. Området föreslås utgöra kvartersmark i planförslaget. För detta krävs fastighetsreglering för att överföra cirka 4 kvm från fastigheten Trafikflyget 6 till fastigheten Trafikflyget 4.



*Förändringskarta som redovisar föreslagen fastighetsreglering. Marken som markeras i rött (cirka 4 kvm) ska överföras från fastigheten Trafikflyget 6 till fastigheten Trafikflyget 4.*

## Rättigheter

Inom planområdet är en rättighet lokaliserad, Trafikflyget ga:1. för gemensam parkering och infarter på fastigheterna Trafikflyget 4 och Trafikflyget 7. För att gemensamhetsanläggningen ska förändras inom planområdet (Trafikflyget 4) och för att den ska finnas kvar på Trafikflyget 7 behöver ga:n omprövas.

I planförslaget finns utlagt markreservat (u) för allmännyttiga underjordiska ledningar, vilket utgör en justering av befintligt u-område i gällande planen. Det finns ingen registrerad ledningsrätt men det finns ledningar inom fastigheten som ska flytta till u-områdets justerade läge, detta skapar planstöd för att inrätta servitut eller ledningsrätt.

Behovet av rättigheter utreds och prövas i samband med fastighetsbildning genom lantmäteriförrättning.

## Verkan på befintliga detaljplaner

Planförslaget innebär att befintliga detaljplanen 2002-08518 och stadsplanen 2676 helt upphör att gälla inom planområdet.

## Ekonomiska frågor

### Detaljplanens finansiering

Detaljplanens arbete finansieras genom planavtal upprättat med byggaktör. Ingen planavgift ska tas ut i samband med bygglovet.



## **Tekniska frågor**

### **Vatten och avlopp, El-, tele- och fibernät**

Fastigheten Trafikflyget 4 är redan ansluten till befintligt ledningsnät för el, tele, fiber, fjärrvärme samt vatten och avlopp. Den nya byggnaden inom planområdet kommer att behöva anslutas till dessa ledningar. Stockholm vatten och avfall AB (SVOA) ansvarar för nya förbindelsepunkter och tar ut anslutningsavgifter. Byggaktör ansvarar för anslutningsavgiften för förbindelsepunkter för den nya byggnaden.

### **Dagvatten**

Byggaktör ansvarar för att fastigheten har en fungerande dagvattenhantering. Dagvatten ska omhändertas i enlighet med Stockholms stads dagvattenstrategi samt principen om lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD).

**SLUT**