



Reviderat utredningsbeslut för stadsutveckling på Bromma flygplats

Hemställan från exploateringsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Reviderat utredningsbeslut för stadsutveckling på Bromma flygplats godkänns.
2. Exploateringsnämnden medges rätt att fortsätta utreda förutsättningarna för projekt Bromma flygplats till en utredningsutgift upp till 41 miljoner kronor.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats syftar till att i enlighet med översiktsplanen utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038. Exploateringsnämnden bedömer att cirka 16 000 bostäder kan möjliggöras inom arrendeområdet. Totalt bedömer nämnden att cirka 22 500 bostäder kan utvecklas inom staden när flygplatsen avvecklas.

Det inledande arbetet under år 2024 har haft en projektbudget på två miljoner kronor inom ramen för exploateringsnämndens budgetuppdrag om Bromma Parkstad. Detta reviderade utredningsbeslut syftar till att ta fram ett planprogram som ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling där Bromma flygplats utvecklas till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad. Programarbetet föreslås omfatta övergripande utredningar av föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi, geoteknik med mera och interntid för bland annat samordning med andra nämnder och intressenter.

Projektet innehåller flera komplexa frågor som utgör projektrisker, bland annat behov av sanering efter närmare 90 år av flygplatsverksamhet, trafiklösningar, skyfall- och dagvattenhantering samt utmanande grundläggningsförhållanden.

Det är viktigt att projektet avgränsar riskerna under arbetet med planprogrammet för att inte överskatta projektets måluppfyllnad och lönsamhet.

Detta beslut omfattar utredningsmedel fram till ett antaget program i kommunfullmäktige. Jämfört med tidigare beslut föreslås en utökning av utredningsbudgeten med 39 miljoner kronor till 41 miljoner kronor. För utredningsarbetet efter antaget program kommer nya reviderade utredningsbeslut att behövas.

En ny stadsdel inom flygplatsområdet kräver en grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system och ny transportinfrastruktur. Det behövs flera nya skolor, parker, arbetsplatser med mera. I princip samtliga nämnder och bolag kommer att bli involverade eller berörda i planeringen och utbyggnaden av den nya stadsdelen där Bromma flygplats ligger idag.

På platsen finns idag flygplatsverksamhet som ska avvecklas. Ansvaret för avvecklingen av Bromma flygplats åligger staten genom Swedavia. I avvecklingen måste det klargöras att staten genom Swedavia tar ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen i enlighet med gällande arrendeavtal för marken samt enligt miljölagstiftningen.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att projekt Bromma flygplats har goda förutsättningar att skapa en attraktiv och trygg stadsdel med nya bostäder, arbetsplatser och samhällsservice nära kollektivtrafik, service och handel. En avveckling av flygplatsen och en stadsutveckling på platsen leder också till att den barriär som flygplatsområdet nu innebär kan byggas bort och staden kopplas samman. Den planerade stadsutvecklingen på Bromma flygplats är ett viktigt led i att leva upp till stadens bostadsförsörjningsansvar.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Bromma flygplats är ett av få större sammanhängande områden i Stockholm där det finns möjlighet till stadsutveckling och byggande av ett stort antal bostäder och arbetsplatser. Idag präglas allt för stora delar av vår stad av bostadsbrist, segregation och trångboddhet. Genom att påbörja stadsutveckling på Bromma flygplats tar vi ansvar för framtida generationer stockholmare.

Flyget behöver flytta till Arlanda och arbetet med flygets klimatomställning bör ske där. Bromma flygplats är en ekonomisk belastning för både staten och Stockholm. Det är inte rimligt att stockholmarna betalar för en olönsam flygplats som allt färre reser från och som hindrar bostadsbyggandet i vår stad.

Stockholm ska stå redo att bygga bostäder så snart flygplatsen är avvecklad. Vi har därför startat programarbetet för den nya stadsdelen Bromma parkstad. Området ska

planeras utifrån ambitionen att skapa en levande, grön, trygg samt miljö- och klimatvänlig stadsdel med både bostäder, arbetsplatser och samhällsservice.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarråden Christofer Fjellner och Dennis Wedin (båda M) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att avslå förslaget till beslut
2. Att därutöver anföra

Inrikesflyget är viktigt för Stockholmsregionens Sveriges tillväxt, tillgänglighet och konkurrenskraft. Exakt hur beskedet från flygbolaget BRA om att de blir underleverantör till SAS och börjar flyga från Arlanda istället för Bromma Flygplats från januari 2025 påverkar detta vet vi inte i dagsläget. Ett internt analysarbete har genomförts på Regeringskansliet där man gått igenom ett stort antal frågeställningar som uppkommit i och med BRA:s besked. Det handlar inte minst om flygplatsens betydelse för totalförsvaret, behovet av tillgänglighet och samhällsviktiga funktioner, eventuella beredskapsaspekter och det svenska basutbudet av flygplatser. Regeringen har nyligen aviserat att man avser tillsätta en utredning av bl.a. dessa frågeställningar och det är därför viktigt att inte dra några förhastade slutsatser innan utredningen har genomförts, presenterats och analyserats.

Vi är överens om att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Däremot motsätter vi oss den rödgröna majoritetens planer på ett nytt miljonprogram på Bromma flygplats. Oaktat flygplatsens vara eller icke vara så skulle bostäder på den platsen dessutom ta flera decennier att bygga. Staden bör därför fokusera på de drygt 170 000 bostäder som redan finns i olika planeringsskeden och därmed går att genomförbara närmare i tid.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå finansborgarrådets förslag till beslut
2. Att staden i samarbete med Swedavia och med hänsyn till övriga myndigheters bedömning om framtida behov av flygtrafikkapacitet och beredskap undersöker möjligheterna att bryta avtalet om Bromma flygplats i förtid.
3. Att staden tillsätter en extern granskare samt en miljöcontroller direkt vid projektstart

4. Att staden upprättar en samarbetsgrupp kring kollektivtrafiken med Region Stockholm
5. Att staden aktivt verkar för att regeringen snarast påbörjar arbetet med utbyggnad av Arlanda flygplats
6. Att utöver det anföras.

Mot bakgrund av de nya förutsättningarna för Bromma flygplats då nästan allt trafikflyg flyttar till Arlanda redan från årsskiftet är Liberalerna öppna för att undersöka möjligheterna att avbryta avtalet med Swedavia i förtid. Detta ska dock göras med utgångspunkten att det är Swedavia som äger rätten att säga upp avtalet och med hänsyn till berörda myndigheters bedömning av behov av flygkapacitet och beredskap.

I och med att inrikesflyget omlokaliseras helt till Arlanda ställer det stora krav på en omgående utbyggnad av kapaciteten genom en fjärde landningsbana för att klara av den ökade trafiken på Arlanda flygplats. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda flygplats, behöver staden snarast kontakta regeringen om att påbörja arbetet. Även infrastrukturen för att snabbt, billigt och klimatvänligt kunna ta sig till och från Arlanda behöver byggas ut och samordning är därför nödvändig med Region Stockholm. Det är helt centralt att minimera riskerna för flaskhalsar som kan ha en negativ inverkan på Stockholms konkurrenskraft.

Det faktum att regeringen inte har några planer på att säga upp avtalet i förtid innebär att vi står inför en lång och utdragen tidslinje. Att staden, trots detta, redan nu väljer att avsätta 41 miljoner kronor i utredningsmedel är, enligt Liberalerna, ett oansvarigt risktagande. Det är inte bara högst sannolikt att utredningen kommer att behöva revideras, utan det är också ett tydligt tecken på bristande resurshantering. Vi har här ett potentiellt skenande projekt, där redan de inledande stegen riskerar att skapa ett resursslukande och ineffektivt kaos – något som kan undvikas med en rimligare och mer rationell prioritering från stadens sida.

Vi välkomnar att majoriteten backat från sina tidigare orealistiska bostadsvolymer till den mer realistiska volym om ca 16 000 bostäder som nu planeras. Liberalernas argument om att värna grönområden och undvika trafikinfarkt i området verkar därmed ha hörtsammats av majoriteten. Liberalerna har länge lyft att det höga antal bostäder som tidigare utlovades av de rödgröna partierna skulle påverka natur, rekreation och koloniområden negativt, samt att infrastrukturen lokalt inte skulle klara extrema volymer på 50 000 bostäder.

En grundläggande förutsättning för att förtätningen av Bromma ska lyckas, är att utvecklingen av det nya området som ska bli Bromma parkstad görs med en varsam utveckling som harmoniserar med närliggande områden. I de fall det finns kulturhistoriskt värdefulla områden att bevara, så måste dessa beaktas och värnas.

Framtida bebyggelse måste harmonisera med närliggande område och får inte bryta av mot Brommas karaktär. En succesiv och varsam förtätning ska ligga till grund för den fortsatta exploateringen av platsen.

I planeringen behöver hänsyn tas till att den arkitektoniskt intressanta terminalbyggnaden bevaras för eftervärlden. Byggnaden skulle kunna bli utgångspunkt för ett nytt kulturellt centrum.

Projektets omfattning kommer ha stor påverkan på både klimat och miljö, därför vill Liberalerna att en miljöcontroller tillsätts för att bevaka och upprätthålla projektets påverkan på miljön. I samband med att Bromma flygplats avvecklas, byggnation och ökad byggttransport kan klimatavtrycket bli stort om det inte bevakas av en instans med särskild kompetens dedikerat just Bromma parkstads utveckling.

Vidare anser Liberalerna att en extern granskare ska tillsättas direkt vid projektstart. Med tanke på projektets omfattning kommer stora delar av stadens förvaltningar och bolag involveras och stora investeringar från staden sida kommer att behöva göras. Därför behöver staden denna gång ta lärdom av de stora kostnadsökningar som Liberalerna kontinuerligt har varnat för i samband med andra större projekt i staden, som Slussen och vattentunnlarna.

Bromma parkstad ska vara en grön och klimatvänlig stadsdel för framtiden. Men med så många bostäder som planeras, kommer krav på en effektiv och grön infrastruktur. En realistisk plan för hur kollektivtrafiken ska fungera för att underlätta resandet till och från Bromma behöver därför påbörjas. En sådan investering kräver att såväl kommun, region som stat driver på i samma riktning. En eventuell tunnelbana behöver planeras i god tid så den finns tillgänglig vid tiden när människor flyttar in i området och därmed minska risken att fler väljer bilen istället för att åka kollektivt. En samarbetsgrupp med Region Stockholm bör därför snarast inrättas.

Avslutningsvis är det för Liberalerna viktigt att lyfta fram att Stockholm behöver bostäder här och nu. Det kommer att dröja många år innan inflyttning i nya Bromma parkstad kan ske. Att ensidigt luta sig mot detta projekt, så som det rödgröna styret länge gjort, anser Liberalerna inte vara ett ansvarsfullt sätt att uppfylla stadens bostadsförsörjningsansvar. Projektet riskerar att kräva stora resurser och ta fokus från andra bostadsprojekt som ligger närmare i tid vilket vore negativt både för staden men även för de som är i behov av en bostad inom den närmaste tiden. Liberalerna har frekvent påpekat de negativa konsekvenserna av den rödgröna majoritetens ensidiga fokus på Järva. Bromma parkstad får inte på samma sätt bli ett ensidigt fokus för stadens stadsbyggnadspolitik. Det vore inte ansvarsfullt.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 29 januari 2025

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Christofer Fjellner, Jonas Nilsson och Johan Paccamonti (alla M) som är likalydande med Moderaternas reservation i borgarrådsberedningen.

Reservation av Linnéa Vinge (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avslå förslaget.
2. Därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är öppna för att utreda bostadsbebyggelse på Bromma flygplats, förutsatt att Arlanda flygplats kan hantera flygkapaciteten. Vår inställning är däremot att Bromma bör bygga vidare lokala framgångsexempel som har gjort södra Bromma till en attraktiv stadsdel. Utredningen bör undersöka möjligheten till nya egnahemsområden, radhus och mindre lägenhetshus. Stockholm ska vara en liten storstad. Vi ska inte konkurrera med internationella metropoler genom att bygga skyskrapor och instängda lägenheter. I stället bör inspiration tas från söderorts och södra Brommas egnahemsmiljöer för att få till ett stadsnära boende men med karaktären av en trädgårdsstad.

Reservation av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Detta reviderade utredningsbeslut är åter en gång ett försök för majoriteten att visa på handlingskraft i ljuset av det avstannade bostadsbyggandet i Stockholm. Centerpartiet i Stockholms stad ser positivt på potentialen till stadsutveckling på Bromma flygplats – antingen när avtalet löper ut 2038, eller om parterna finner ett tidigare slutdatum, och uppmanar kontoren att ha följande i betänkande den dag planeringsarbetet blir nödvändigt att påbörjas.

Att redan i dagsläget påbörja ett planeringsarbete för det område som idag utgör Bromma flygplats kräver i stor utsträckning flexibilitet. Under de 15 kommande åren lär vi med största sannolikhet se stora förändringar rörande behov, krav,

marknadsläge, lagstiftning, teknik och befolkningsutveckling. Anpassningsförmåga kommer således krävas för att inte bygga en ny stadsdel utefter gårdagens premisser.

Centerpartiet vill skapa en hållbar och effektiv stadsdel som i alla skeden - under planering, byggtid och efter färdigställande, har förutsättningarna att följa med i utvecklingen. Vilka boendeformer efterfrågas av befintliga stockholmare på 2040-talet, och av de som ännu inte kunnat söka sig till vår stad? Vilka förväntningar finns på ens boende och närområde? Hur beaktar vi förändringar i lagar och regleringar som miljöbalken, plan- och bygglagen samt Boverkets byggregler?

Teknikutvecklingen är på frammarsch, inte minst inom vatten och avlopp, avfallshantering, energi och intelligenta transportsystem. Felsteget att anpassa framtidens stadsutveckling efter gårdagens teknik får inte göras åter – likt avfallskvarnarna i Norra Djurgårdsstaden som sedan förbjöds. Det är även av yttersta vikt att infrastrukturen till den nya stadsdelen måste finnas på plats innan första inflyttning. Även här kan Norra Djurgårdsstaden statuera varnande exempel. Stadsdelen byggdes med färre parkeringsplatser och löftet om att spårburen trafik snart skulle vara på plats – tio år har gått och regionen vill nu istället dra ner på den ständigt mer belastade busstrafiken. Vi får inte under några omständigheter göra om samma misstag med en framtida stadsdel, med mångdubbelt fler invånare, på Bromma flygplats – som kommer kräva kapacitetsstark spårburen trafik med goda anslutningar till närliggande noder.

Stadsutveckling i närliggande områden som Riksby kommer redan i ett snarare skede kraftigt påverka belastningen på Västerorts vägar, kollektivtrafik och service. Det är positivt att regionen nu redan påbörjat en lokaliseringsutredning för områdets framtida kollektivtrafikförsörjning, då detta i hög utsträckning kommer styra förutsättningarna för exploatering på flygplatsområdet. Med hänsyn till Stockholmsregionens minst sagt oroväckande meritlista över misslyckade infrastrukturprojekt bör etableringen av kapacitetsstark kollektivtrafik till området avhandlas överskridande politiska block, sektorer och administrativa nivåer.

Den politiska kontinuiteten är även avgörande för att få fastighetsaktörer att våga investera. Majoriteter kommer att skifta flera gånger fram till 2038 på kommun-, region- och riksnivå. Vikten av att tidigt samverka mellan berörda nivåer och skapa breda överenskommelser över blockgränserna i avgörande frågor är en nyckelkomponent för långsiktighet och stabilitet i frågan Bromma flygplats. Med ett slutdatum kring 2060 får Bromma flygplats heller inte bli en undanflykt för att sänka ambitionerna i stadsutvecklingen på andra håll – och stoppa eller försena övriga projekt i närtid.

Möjligheterna med en avveckling av flygplatsen sträcker sig även bortom Brommas gränser. Lika viktigt är det därför att börja planera för stadsutveckling på områden som nu begränsas av inflygningskorridoren och bullernivåer. Centerpartiet har tidigare pekat ut Marieberg som särskilt lämpligt för bebyggelse med högre hus och fler bostäder hus i framtiden, när restriktionerna kopplat till Bromma flygplats hävs.

Säkerligen finns fler områden med samma potential runt om i staden, och staden bör således redan nu påbörja arbetet med att identifiera dessa.

Ersätтарыttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

1. Att avslå förslaget,
2. Att därutöver anföra följande

Kristdemokraterna vill att Stockholm ska ligga längst fram i Europa när flygindustrin ställer om till fossilfria och tysta flygplan de närmsta decennierna. Bromma är perfekt lokaliserat för att möjliggöra en snabbare utveckling inom såväl elektrifiering av flygsektorn som drönarlogistik.

De nedläggningsivrigas argument om att Bromma flygplats förhindrar stadsutveckling på grund av dess omfattning och flygtrafikens buller håller inte. Elflyg klarar sig på kortare landningsbanor, de bullrar mindre och framförallt så har de markant lägre klimatpåverkan och bränslekostnader. Elflyg möjliggör med andra ord en minskad omfattning av flygplatsen, begränsar inte heller stadsutveckling i andra delar av staden på grund av dess buller, samt bidrar till ett mer konkurrenskraftigt flyg. Bromma flygplats närhet till landets huvudstad, och tidsvinsterna det medför för resenärer, är nästintill oslagbart globalt.

Vi blir allt fler stockholmare men stadens yta är konstant. Den ökade trängseln i trafiksystemet påverkar redan idag både arbetspendlare och näringsliv negativt. Samtidigt förväntas trycket bara öka. Bromma flygplats potential som nav för drönarlogistik – och hur trafiksystemet kan avlastas av luftburen logistik – får inte underskattas.

Kristdemokraterna ser potentialen i elflyg, drönartransporter och ett Sverige som håller ihop, medan Socialdemokraterna i Stockholm stad och region verkar fokusera på att plocka snabba politiska poäng.

Ärendet

Stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats syftar till att utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet när arrendeavtalet mellan Stockholms stad och Swedavia upphör vid avtalstidens utgång 2038. Exploateringsnämnden bedömer att cirka 16 000 bostäder kan möjliggöras inom arrendeområdet. Totalt bedömer nämnden att cirka 22 500 bostäder kan utvecklas inom staden när flygplatsen avvecklas.

Under våren 2024 har förutsättningarna för ett programarbete kartlagts. Kartläggningen ligger till grund för det fortsatta arbetet med ett planprogram för området. Programområdet uppgår till cirka 130 hektar som samtliga är upplåtna till Swedavia AB med arrende. Den preliminära gränsen för programområdet tangerar i sin helhet arrendeområdet för Bromma flygplats.

Detta reviderade utredningsbeslut syftar till att ta fram ett planprogram som ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling där Bromma flygplats utvecklas till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad.

Programarbetet föreslås omfatta övergripande utredningar av föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi, geoteknik med mera och interntid för bland annat behov av samordning med andra nämnder och intressenter. Programmet ska ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet i form av en struktur som kan utgöra stommen i kommande beslut om markanvändning, samt för kommande dialoger kring exempelvis infrastruktur och näringsliv. Befintliga och planerade målpunkter och stadsutvecklingspotential som finns i närområdet ska tillvaratas i arbetet. Programmet behöver vara öppet för anpassning inför ändrade behov då perioden mellan programarbete och färdig bebyggelse kommer att vara lång.

En ny stadsdel inom flygplatsområdet kräver en grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system och ny transportinfrastruktur. Det behövs nya skolor, parker, arbetsplatser med mera. I princip samtliga nämnder och bolag kommer att bli involverade eller berörda i planeringen och utbyggnaden av en ny stadsdel där Bromma flygplats idag ligger.

Tidplan

Att planera ett så stort område som Bromma flygplats kommer att ta mycket lång tid. Under de kommande åren kommer det sannolikt ske en utveckling av lagar, krav, policys, behov, demografi med mera. Ett program som tas fram lång tid innan den första bebyggelsen står klar kräver därför en hög grad av flexibilitet.

Under förutsättning att det inte tillkommer nya omständigheter som inte kunnat förutses, bedöms följande tidplan kunna realiseras:

Samråd program	Q2 2026
Godkännande i SBN	Q3 2027
Antagande KF	Q4 2027

Efter programmets antagande kommer det att krävas fortsatta planeringsarbeten i form av fördjupning av idé och struktur, infrastruktur, ekonomiska förutsättningar, etappindelning och markanvisningsstrategi. Sådan planering bedöms ta cirka 4-5 år, och att detaljplanarbeten därefter kan starta. Målbild att ha den första lagakraftvunna detaljplanen till år 2038.

Detta beslut omfattar utredningsmedel fram till ett antaget program i kommunfullmäktige. För utredningsarbetet efter antaget program kommer nya reviderade utredningsbeslut att behövas. Parallellt behöver planering för avvecklingen av Bromma flygplats ske. Förutsättningarna för detta beskrivs mer utförligt i det ärende (dnr KS 2024/598) som behandlar uppsägning av arrendeavtalet med Swedavia AB som beslutades i kommunfullmäktige den 14 oktober 2024.

Ekonomi

Befintligt utredningsbeslut har en budget om 2 miljoner kronor. Detta reviderade utredningsbeslut omfattar en utökning av utredningsbudgeten med 39 miljoner kronor, till 41 miljoner kronor. Av tidigare utredningsbudget om 2 miljoner kronor har cirka 0,5 miljoner kronor upparbetats, vilket består av intern tid och medborgardialogen som öppnade för allmänheten i maj 2024.

Tillkommande utredningsbudget om 39 miljoner kronor kommer att användas för övergripande utredningar av bland annat föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi och geoteknik. Till största del består kostnaderna av intern tid för personal inom staden, då det inom projektet finns ett stort behov av samordning med såväl interna som externa intressenter, fastighetsägare i närområdet och stadens pågående projekt omkring flygplatsen.

Efter samrådsredogörelsen för programmet planeras en successivkalkyl tas fram för att få en bild över vilka investeringar som blir aktuella vid genomförandet av programmet. Parallellt med detta tas en intäktskalkyl fram för området för att säkerställa att projektet kan leverera ett positivt resultat för staden.

Risk

Projektet innehåller flera komplexa projektrisker, bland annat behov av sanering efter närmare 90 år av flygplatsverksamhet, trafiklösningar, skyfall- och dagvattenhantering samt utmanande grundläggningsförhållanden. Det är viktigt att projektet avgränsar riskerna under arbetet med planprogrammet för att inte överskatta projektets måluppfyllnad och lönsamhet.

Projektet kommer att pågå under en mycket lång tid, vilket innebär risk för att flera förutsättningar förändras. Nya krav och regler kan påverka möjligheten till utbyggnad jämfört med de förutsättningar som gäller under planeringsfasen. Därför är det viktigt att programmet utformas med en flexibilitet så att det finns möjlighet att hantera eventuella förändringar.

Samordning behöver ske med trafikförvaltningen i Region Stockholm gällande kollektivtrafik till programområdet och kringliggande områden. Detta är inte begränsat till en eventuell utbyggnad av tunnelbana, utan gäller samtliga kollektivtrafikslag. Planering och utbyggnad av kollektivtrafik påverkar planeringen av programmet och kommer att innebära ett stort behov av samordning under projektets samtliga skeden.

En känd, men svårbedömd utgiftspost är behovet och omfattningen av nödvändiga markförstärkningsåtgärder. Marken inom programområdet utgörs i huvudsak av fyllnadsmaterial och lera, vilket medför att marken behöver förstärkas i varierande omfattning inför byggnation.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 17 oktober 2024 följande.

1. Exploateringsnämnden godkänner tjänsteutlåtandets bilagda projektdirektiv.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till fortsatta utredningar och föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att fortsätta utreda förutsättningarna för projekt Bromma flygplats upp till 41 miljoner kronor (utredningsbeslut).
3. Exploateringsnämnden anmäler beslutet till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd samt till kommunstyrelsens ekonomi- och trygghetsutskott.

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

Särskilt uttalande av Patrick Amofah (C), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 oktober 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

För att möjliggöra en utveckling av Bromma flygplats planeras ett planprogram för området. Enligt översiktsplanen har området mycket stora stadsutvecklingsmöjligheter genom en omvandling till en ny stadsdel med ett stort antal nya arbetsplatser, bostäder, service, offentliga rum, kultur och idrott. Utvecklingen av programområdet kommer även möjliggöra en sammankoppling av intilliggande stadsdelar.

Utredningsbeslut om 2 miljoner kronor för projektet Bromma flygplats fattades i exploateringsnämnden 22 februari 2024 för att inleda programarbetet. Syftet med beslutet var att kartlägga förutsättningarna av ett fortsatt programarbete med cirka 16 000 bostäder. Totalt uppskattar kontoret att cirka 22 500 bostäder kan utvecklas inom

staden när bullermattan från flygplatsen försvinner. Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har kartlagt områdets övergripande förutsättningar inom ramen för utredningsbeslutet. Kartläggningen ligger till grund för det fortsatta arbetet med ett planprogram för området.

Detta utredningsbeslut syftar till att ta fram ett planprogram som ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling där Bromma flygplats utvecklas från sin nuvarande användning till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad.

Jämfört med tidigare beslut föreslås en utökning i omfattning av budget och därmed behöver utredningsbeslutet för projektet Bromma flygplats revideras. Tillkommande kostnader har sin grund i att programarbetet nu föreslås omfatta övergripande utredningar av bland annat föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi och geoteknik, mer interntid, och behov av samordning med andra förvaltningar och intressenter. De tillkommande utredningskostnaderna uppgår till 39 miljoner kronor.

Bakgrund

1929 pekades Riksbyfältet ut som en lämplig plats för en ny civil landflygplats, och 1936 invigdes Bromma flygplats som en kommunal flygplats. Från 1947 övergick Bromma flygplats till statlig regi.

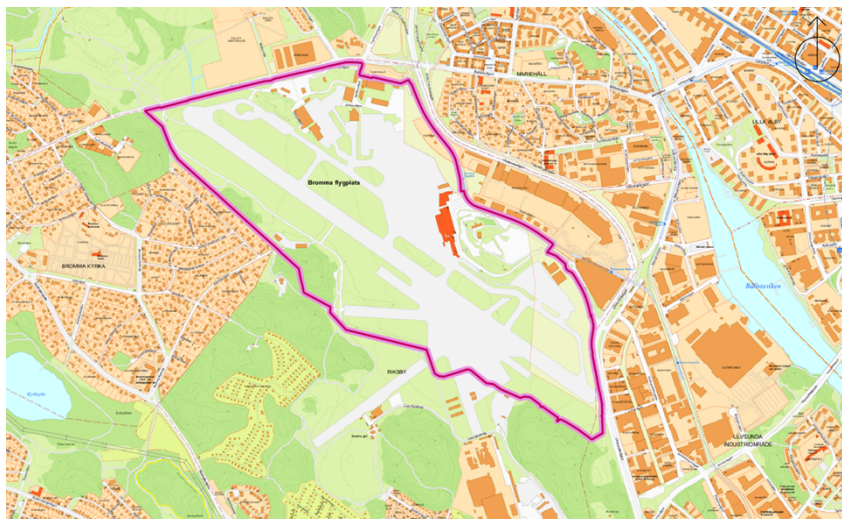
Kommande avveckling och uppsägning av flygplatsens arrendeavtal beskrivs i det ärende som behandlades i exploateringsnämnden 25 april 2024 § 8 (E2024-00907).

Programområdet uppgår till cirka 130 hektar som samtliga är upplåtna till Swedavia AB med arrende. Området avgränsas av Bromma Blocks i nordöst, Bällstavägen i norr, Bromma kyrka, Lintaområdet och Kvarnberget i söder och av Ulvsundavägen i öst.

I stadens översiktsplan från 2018 anges att ”Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038”.

I stadens budget för 2024 har exploateringsnämnden i uppdrag att bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, i syfte att omvandla området till en ny stadsdel. Detta ärende avser kommande planering och är en fortsättning på det ärende som beslutades i exploateringsnämnden 22 februari 2024. Samma datum fattade stadsbyggnadsnämnden beslut om start-PM för ett program för stadsutveckling på Bromma flygplats.

Under våren 2024 har exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen kartlagt områdets förutsättningar för ett programarbete med cirka 16 000 bostäder inom programområdet. Enligt en tidig bedömning kan även cirka 25 000 – 30 0000 arbetsplatser rymmas inom programområdet. Kartläggningen ligger till grund för det fortsatta arbetet med ett planprogram för området.



Figur 1: Karta som visar programområdets läge och preliminära avgränsning.

Den preliminära gränsen för programområdet tangerar i sin helhet arrendeområdet för Bromma flygplats med tillhörande anläggningar och byggnader. Genom åren har flygplatsens ursprungliga arrendeområde minskat i storlek och exempelvis används de gamla hangarbyggnaderna vid Bromma Blocks idag till handel, och längs med Ulvsundavägen sträcker sig tvärbanas Kistagren genom flygplatsens tidigare arrendeområde. Programområdet angränsar till stadens gröna infrastruktur i och med de höga naturvärden som finns sydväst om flygplatsen.

Staden har många olika projekt runtomkring flygplatsen som i olika grad påverkas av flygplatsens verksamhet. Dessa projekt har genom åren kommit närmre och närmre arrendeområdet och anpassningar har behövt ske från såväl staden, byggaktörer som flygplatsen.

Bromma flygplats som helhet är utpekad som kulturhistoriskt värdefull miljö. Flera av byggnaderna inom dagens arrendeområde och i angränsning till det tidigare arrendeområdet är byggnadsminnemärkta objekt, såsom SAS gamla huvudkontor och flygplatsens terminalbyggnad.

En ny stadsdel inom arrendeområdet kräver en helt ny grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system och ny kapacitetsstark infrastruktur. Det behövs flera nya skolor, parker, arbetsplatser med mera. I princip samtliga kommunala förvaltningar och bolag kommer bli involverade eller berörda i planeringen och utbyggnaden av Bromma flygplats.

En stadsutveckling av arrendeområdet är i linje med översiktsplanens samtliga fyra mål: en växande stad, en sammanhängande stad, god offentlig miljö och en klimatsmart och tålig stad.

Befintligt utredningsbeslut

Enligt gällande utredningsbeslut som exploateringsnämnden fattade 22 februari 2024 ska möjligheten utredas att inom området inrymma cirka 16 000 nya bostäder, ett

stort antal arbetsplatser, skolor, förskolor, parker, torg och infrastruktur. Utredningsbeslutet omfattade två miljoner kronor.

Förändringar sedan utredningsbeslut

Nedan beskrivs de förändringar av förutsättningarna för projektet som föranleder behovet att revidera utredningsbeslutet för projektet.

Vid föregående beslut i exploateringsnämnden var syftet att visa på möjligheterna till en alternativ användning av det markområde som idag utgörs av flygplatsen.

Utredningen skulle kartlägga förutsättningarna för att ta fram ett planprogram som sedan ligger till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse.

Budgeten för utredningen var satt till två miljoner kronor, i linje med stadens budget för 2024. Projektet har hållit sig inom budgetramen.

Exploateringskontoret har i samråd med stadsbyggnadskontoret gjort bedömningen att det finns goda förutsättningar för att påbörja utredningsarbetet och att ta fram ett program enligt redovisad tidplan nedan, varför kontoret nu föreslår detta beslut. I detta beslut redovisas därför förutsättningarna och budget för att ta fram ett program mellan åren 2024-2027.

Projektdirektivet har uppdaterats i mindre omfattning, bifogat detta tjänsteutlåtande.

Tidigare beslut

Exploateringsnämnden fattade 22 februari 2024 ett utredningsbeslut om två miljoner kronor för att utreda förutsättningarna för ett planprogram för Bromma flygplats arrendeområde. Kommunstyrelsens ekonomi- och trygghetsutskott godkände 24 april 2024 anmälan om utredningsbeslutet.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 22 februari 2024 om ett start-PM för programarbete.

Ärendet

Mål och syfte

Programmet ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling där Bromma flygplats utvecklas från sin nuvarande användning till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad. Programmet ska ha fokus på grundläggande förutsättningar och inom programarbetet kommer en vision och strategier för hantering av övergripande knäckfrågor att tas fram. Programmet kommer ligga till grund för det fortsatta planeringsarbetet, i form av en struktur som kan utgöra stommen i kommande beslut om markanvändning samt för kommande dialoger kring exempelvis infrastruktur och näringsliv.

Befintliga och planerade målpunkter och stadsutvecklingspotential som finns i närområdet ska tillvaratas inom arbetet.

Programmet behöver vara öppet för anpassning inför ändrade behov i framtiden då perioden mellan programarbete och färdig bebyggelse kommer att vara lång.

Utredningsorganisation

Projektet följer stadsledningskontorets rutin 'Stöd för stora investeringsprojekt'. Exploateringsnämnden är projektägare där ansvarig projektledare på exploateringskontoret har det övergripande ansvaret. Under planeringsskedet finns även en planarkitekt på stadsbyggnadskontoret med ansvar för att ta fram planprogram. En projektgrupp är upprättad tillsammans med stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och trafikkontoret för utredningsskedet.

Utöver projektgruppen är fler tjänstepersoner, även inom andra förvaltningar och bolag involverade.

Tidplan

Att planera ett så stort område som Bromma flygplats tar av erfarenhet från andra stora projekt inom staden mycket lång tid. Då arrendet upphör 2038 är det därför rimligt att påbörja planeringen nu. Under de kommande åren kommer det sannolikt ske en utveckling av lagar, krav och policys, behov och demografi med mera. Ett program som tas fram lång tid innan den första bebyggelsen står klar kräver därför en hög grad av flexibilitet. Nedan redogörs för kontorets projekttidplan fram till 2038.

Under förutsättning att det inte tillkommer nya omständigheter som inte kunnat förutses, bedöms följande tidplan för programarbetet kunna realiseras:

Start-PM	Q1	2024
Samråd program	Q2	2026
Godkännande i SBN	Q3	2027
Antagande KF	Q4	2027

Efter programmets antagande kommer det att krävas fortsatta planeringsarbeten i form av fördjupning av idé och struktur, infrastruktur, ekonomiska förutsättningar, etappindelning och markanvisningsstrategi. Kontorets bedömning är att sådan planering kommer ta cirka 4-5 år, och att detaljplanarbeten kan starta därefter, med målbild att ha den första lagakraftvunna detaljplanen till 2038.

Detta beslut omfattar utredningsmedel fram till ett antaget program i kommunfullmäktige. För utredningsarbetet efter antaget program behövs nya reviderade utredningsbeslut. Inför start av detaljplanarbetena behövs ett första inriktningsbeslut.

Parallellt med planeringsarbetet behöver planering för en avveckling av flygplatsen ske. Förutsättningarna för detta beskrivs mer utförligt i avvecklingsärendet som beslutades i exploateringsnämnden 25 april 2024.

Ekonomi

Befintligt utredningsbeslut har en total budget om 2 miljoner kronor. Detta reviderade utredningsbeslut omfattar en utökning av utredningsbudgeten med 39 miljoner kronor. Av tidigare utredningsbudget om 2 miljoner kronor har cirka 0,5 miljoner kronor upparbetats, vilket består av intern tid och medborgardialogen som öppnade för allmänheten i maj 2024.

Tidigare utredningsbeslut

Februari 2024: 2 miljoner kronor

Nytt utredningsbeslut

Augusti 2024: 41 miljoner kronor

Tillkommande utredningskostnader om 39 miljoner kronor kommer användas för övergripande utredningar av bland annat föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi och geoteknik. Till största del består kostnaderna av interntid för personal inom exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, då det inom projektet finns ett stort behov av samordning med såväl interna som externa intressenter, fastighetsägare i närområdet och stadens pågående projekt runtomkring flygplatsen.

Budgetkonsekvenser

Investeringsutgifterna för utredningsarbetet beräknas till 41 miljoner kronor i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2023	2024	2025	2026	2027	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	0,0	-1,9	-16,5	-12,5	-10,2	0,0	-41,1
Inkomster (exkl. försäljning)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nettoutgift (-) /-inkomst	0,0	-1,9	-16,5	-12,5	-10,2	0,0	-41,1
Försäljningsinkomst	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

Efter samrådsredogörelsen av programmet planeras en successivkalkyl tas fram för att få en bild över vilka investeringar som blir aktuella vid genomförandet av programmet. Parallellt med detta tas en intäktskalkyl fram för området för att säkerställa att projektet kan leverera ett positivt resultat för staden.

Risk

Projektet innehåller flera komplexa frågor som utgör projektrisker, bland annat saneringsbehov efter närmare 90 år av flygplatsverksamhet, trafiklösningar, skyfall-

och dagvattenhantering och utmanande grundläggningsförhållanden. Det är därför viktigt att projektet avgränsar riskerna under arbetet med planprogrammet för att inte överskatta projektets måluppfyllnad och lönsamhet.

Efter programarbetet följer fördjupning av strukturförslag, framtagande av markanvisningsstrategi och flera detaljplaneringsprocesser, där risken finns att detaljplaner överklagas. Projektet kommer att pågå under en mycket lång tidsperiod, vilket innebär risk för att flera förutsättningar förändras. Nya krav och regler kan påverka möjligheten till utbyggnad jämfört med de förutsättningar som gäller under planeringsfasen. Därför är det viktigt att programmet utformas med en flexibilitet så att det finns möjlighet att hantera eventuella förändringar.

Samordning behöver ske med trafikförvaltningens kollektivtrafikprojekt till programområdet och kringliggande områden. Detta är inte begränsat till enbart en eventuell utbyggnad av tunnelbanelinje utan gäller samtliga kollektivtrafikslag. Planering och utbyggnad av kollektivtrafik påverkar planeringen av programmet och kommer att innebära ett stort behov av samordning under projektets samtliga skeden.

En känd, men svårbedömd utgiftspost är behovet och omfattningen av nödvändiga markförstärkningsåtgärder. Marken inom programområdet utgörs i huvudsak av fyllnadsmaterial och lera, vilket medför att marken behöver förstärkas i varierande omfattning inför byggnation.

Inom projektet behöver en riskbedömning och ekonomiska risker hanteras genom kartläggning och analys, från ett tidigt skede och över hela projektets livslängd.

Kommunikation

Projektet har utsett en ansvarig kommunikatör och tidigare framtagen kommunikationsplan ska uppdateras.

Rapportering

När detta utredningsbeslut anslagits ska en förvaltningsövergripande styrgrupp upprättas, bestående av berörda förvaltningschefer och representanter från Stockholms Stadshus AB och stadsledningskontoret. Rapportering sker inför milstolpar. För mer information, se projektdirektivet.

Som bilaga till projektplanen finns en beslutslogg där eventuella avsteg från projektplanen och de större operativa beslut som tas i projektet ska noteras. Syftet är att det ska vara möjligt att följa hur projektet har utvecklats över tid och genomföra uppföljning.

I beslutsloggen sparas bland annat:

- Ändringar som påverkar projektets ekonomi
- Ändringar som påverkar projektets tidplan
- Övergripande beslut som rör projektet

- Beslut som tas i den löpande verksamheten och som påverkar utformningen av den allmänna platsen

Exploateringskontorets synpunkter och förslag

Exploateringskontoret bedömer att det finns goda möjligheter att i enlighet med översiktsplanen och stadens budget utveckla Bromma flygplats till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad. Programmet ska ligga till grund för kommande markanvisningsstrategi och detaljplaner.

Exploateringen kommer i ett långsiktigt perspektiv bidra till ett bostadsbyggande över många år genom ett tillskott om ett stort antal bostäder, arbetsplatser och en mycket stor potential för utveckling av kontor och offentlig service. Projektet kommer drivas med inriktningen att ge ett positivt investeringsresultat för staden.

För att kunna nå den uppsatta tidplanen med ett antaget program under 2027, som redovisas på samråd andra kvartalet 2026, ser kontoret det som gynnsamt att redan nu föreslå detta beslut så att utredningsarbetet kan starta.

Exploateringskontoret ser positivt på att fortsätta utreda Bromma flygplats inför framtida exploatering.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 december 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2024 fastslås att staden ska bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, och inleda arbetet med att omvandla området till en ny stadsdel. Stadens översiktsplan pekar ut Bromma flygplats som ett stadsutvecklingsområde efter det att nuvarande arrendavtal löper ut.

Stadsledningskontoret anser att projekt Bromma flygplats har goda förutsättningar att skapa en attraktiv och trygg stadsdel med nya bostäder, arbetsplatser och samhällsservice nära kollektivtrafik, service och handel. En avveckling av flygplatsen och en stadsutveckling på platsen leder också till att den barriär som flygplatsområdet nu innebär kan byggas bort och staden kopplas samman. Den planerade stadsutvecklingen på Bromma flygplats är ett viktigt led i att leva upp till stadens bostadsförsörjningsansvar.

Stadsutvecklingen på Bromma flygplats är ett omfattande projekt och planering behöver påbörjas i god tid före en nedläggning av flygplatsen. Omvandling förutsätter

att ett antal grundläggande planeringsförutsättningar är på plats, till exempel gällande kollektivtrafik, vägtransporternas kapacitet och tekniska försörjningssystem. Därtill finns behov av överenskommelser och beslut gällande bland annat sanering och infrastrukturutbyggnad. Samverkan mellan staden, regionen och myndigheter behöver ske tidigt i planeringsprocessen för att säkerställa bra helhetslösningar.

Stadsledningskontoret konstaterar att ansvaret för avvecklingen av Bromma flygplats åligger staten genom Swedavia. I avvecklingen måste det klargöras att staten genom Swedavia tar ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen i enlighet med gällande arrendeavtal för marken samt enligt miljölagstiftningen.

Stadsutvecklingen på Bromma flygplats kommer sannolikt kräva utbyggnad av kapacitetsstark kollektivtrafik, såsom tunnelbana och spårväg. Medan staden ansvarar för planering och utbyggnad av bostäder och kommunal infrastruktur, ansvarar stat och region för utbyggnad av statlig och regional transportinfrastruktur. Det är en projektrisk om stat och region saknar robusta planer med tydlig finansiering av sådan infrastruktur. Stadsledningskontoret konstaterar att detta tidiga utredningsarbete kan ligga till grund för en samordnad planering av utbyggnaden i området.

Mot bakgrund av stadsutvecklingsprojektets storlek och komplexitet anser stadsledningskontoret att det är angeläget att det kommande programarbetet struktureras med en flexibilitet för att hantera eventuella förändringar, så att staden inte i ett tidigt skede låser sig i en struktur eller omfattning för stadsutveckling som riskerar att suboptimera efterföljande planering. Mest angeläget är att utreda grundläggande förutsättningar för stadsutvecklingen såsom markförhållanden och teknisk infrastruktur. Den byggnadsstruktur som tas fram bör hållas på en mycket övergripande nivå.

Stadsledningskontoret konstaterar också att ett utvecklingsprojekt inom flygplatsområdet kommer att medföra omfattande investeringsbehov under lång tid för staden, varför projektkalkyler och riskbedömningar i planeringsskedet behöver säkerställas och noggrant följas upp av investerande nämnder.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Dennis Wedin m.fl. (M)

Att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Inrikesflyget är viktigt för Stockholmsregionens Sveriges tillväxt, tillgänglighet och konkurrenskraft. Exakt hur beskedet från flygbolaget BRA om att de blir underleverantör till SAS och börjar flyga från Arlanda istället för Bromma Flygplats från januari 2025 påverkar detta vet vi inte i dagsläget. Det är därför viktigt att inte dra några förhastade slutsatser innan den frågan har utretts och analyserats.

Vi är överens om att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Oaktat flygplatsens vara eller icke vara så skulle bostäder på den platsen ta flera decennier att bygga. Staden bör därför fokusera på de drygt 170 000 bostäder som redan finns i olika planeringsskeden och därmed går att genomförbara närmare i tid.

Reservation av Anders Edin (SD)

Att nämnden beslutar att avslå förslaget, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är öppna för att utreda bostadsbebyggelse på Bromma flygplats, förutsatt att Arlanda flygplats kan hantera flygkapaciteten. Vår inställning är däremot att Bromma bör bygga vidare lokala framgångsexempel som har gjort södra Bromma till en attraktiv stadsdel. Utredningen bör undersöka möjligheten till nya egnahemsområden, radhus och mindre lägenhetshus. Stockholm ska vara en liten storstad. Vi ska inte konkurrera med internationella metropoler genom att bygga skyskrapor och instängda lägenheter. I stället bör inspiration tas från söderorts och södra Brommas egnahemsmiljöer för att få till ett stadsnära boende men med karaktären av en trädgårdsstad.

Reservation av André Nilsson (L)

1. Att delvis avslå förslag till beslut.
2. Att staden i samarbete med Swedavia och med hänsyn till övriga myndigheters bedömning om framtida behov av flygtrafikkapacitet och beredskap undersöker möjligheterna att bryta avtalet om Bromma flygplats i förtid.
3. Att staden tillsätter en extern granskare samt en miljöcontroller direkt vid projektstart.
4. Att staden upprättar en arbetsgrupp kring kollektivtrafiken med Region Stockholm.

5. Att staden aktivt verkar för att regeringen snarast påbörjar arbetet med utbyggnad av Arlanda flygplats.
6. Att utöver det anföras följande:

Mot bakgrund av de nya förutsättningarna för Bromma flygplats då nästan allt trafikflyg flyttar till Arlanda redan från årsskiftet är Liberalerna öppna för att undersöka möjligheterna att avbryta avtalet med Swedavia i förtid. Detta ska dock göras med utgångspunkten att det är Swedavia som äger rätten att säga upp avtalet och med hänsyn till berörda myndigheters bedömning av behov av flygkapacitet och beredskap.

I och med att inrikesflyget omlokaliseras helt till Arlanda ställer det stora krav på en omgående utbyggnad av kapaciteten genom en fjärde landningsbana för att klara av den ökade trafiken på Arlanda flygplats. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda flygplats, behöver staden snarast kontakta regeringen om att påbörja arbetet. Även infrastrukturen för att snabbt, billigt och klimatvänligt kunna ta sig till och från Arlanda behöver byggas ut och samordning med Region Stockholm är därför nödvändig. Det är centralt för att minimera riskerna för flaskhalsar som kan skada Stockholms konkurrenskraft och attraktivitet som storstad.

En grundläggande förutsättning för att förtätningen av Bromma ska lyckas, är att utvecklingen av det nya området som ska bli Bromma parkstad görs med en varsam utveckling som harmoniserar och med närliggande områden och tillför nya värden. I de fall det finns kulturhistoriskt värdefulla platser att bevara, så måste dessa beaktas och värnas.

Framtida bebyggelse måste harmonisera med närliggande område och ska tillföra nya värden till Bromma som stadsdel, samtidigt som inslag som redan nu är attraktiva i Bromma vävs in i stadsplaneringen för att skapa en fungerande helhet. Det är viktigt att tidigt planera för att stadsdelen som helhet ska fungera, med tillgång till den samhällsservice, som exempelvis tillräckliga skolbyggnader och lokaler för kulturverksamhet. Liberalerna vill se stadsmässig kvartersbebyggelse i de delar som passar, samtidigt som byggnader i mindre skala, en blandning av villor, stadsradhus och låghus, vävs samman i en planering som från första pennstreck har en hållbar, välfungerande och attraktiv stadsdel som målbild.

I planeringen behöver hänsyn tas till att den arkitektoniskt intressanta terminalbyggnaden bevaras för eftervärlden. Byggnaden skulle kunna bli utgångspunkt för ett nytt kulturellt centrum.

Projektets omfattning kommer ha stor påverkan på både klimat och miljö, därför vill Liberalerna att en miljöcontroller tillsätts för att bevaka och upprätthålla projektets påverkan på miljön. Vidare anser Liberalerna att en extern granskare ska tillsättas direkt vid projektstart. Med tanke på projektets omfattning kommer stora delar av stadens förvaltningar och bolag involveras och stora investeringar från staden sida kommer att behöva göras. Därför behöver staden denna gång ta lärdom av de stora

kostnadsökningar som Liberalerna kontinuerligt har varnat för i samband med andra större projekt i staden, som Slussen och vattentunnlarna.

Bromma parkstad ska vara en grön och klimatvänlig stadsdel för framtiden. Men med så många bostäder som planeras, kommer krav på en effektiv och grön infrastruktur. En realistisk plan för hur kollektivtrafiken ska fungera för att underlätta resandet till och från Bromma behöver därför påbörjas. En sådan investering kräver att såväl kommun, region som stat driver på i samma riktning. En eventuell tunnelbana, eller annan ny spårbunden trafik, behöver planeras i god tid så den finns tillgänglig vid tiden när människor flyttar in i området och därmed minska risken att fler väljer bilen istället för att åka kollektivt. En samarbetsgrupp med Region Stockholm bör därför snarast inrättas.

Avslutningsvis är det för Liberalerna viktigt att lyfta fram att Stockholm behöver bostäder här och nu. Det kommer att dröja många år innan inflyttning i nya Bromma parkstad kan ske. Att ensidigt luta sig mot detta projekt, så som det rödgröna styret länge gjort, anser Liberalerna inte vara ett ansvarsfullt sätt att uppfylla stadens bostadsförsörjningsansvar. Projektet riskerar att kräva stora resurser och ta fokus från andra bostadsprojekt som ligger närmare i tid vilket vore negativt både för staden men även för de som är i behov av en bostad inom den närmaste tiden. Liberalerna har frekvent påpekat de negativa konsekvenserna av den rödgröna majoritetens ensidiga fokus på Järva. Bromma parkstad får inte på samma sätt bli ett ensidigt fokus för stadens stadsbyggnadspolitik. Det vore inte ansvarsfullt.

Särskilt uttalande av Patrick Amofah (C)

Ännu en gång nås vi av ett ärende om Bromma flygplats tomt på nyheter, men däremot ett försök för majoriteten att åter visa på handlingskraft i ljuset av det avstannade bostadsbyggandet. Centerpartiet i Stockholms stad ser positivt på potentialen till stadsutveckling på Bromma flygplats – när avtalet löper ut 2038, eller om parterna finner ett tidigare slutdatum, och uppmanar kontoren att ha följande i betänkande den dag planeringsarbetet blir nödvändigt att påbörjas.

Att redan i dagsläget påbörja ett planeringsarbete för det område som idag utgör Bromma flygplats kräver i stor utsträckning flexibilitet. Under de 15 kommande åren lär vi med största sannolikhet se stora förändringar rörande behov, krav, marknadsläge, lagstiftning, teknik och befolkningsutveckling. Anpassningsförmåga kommer således krävas för att inte bygga en ny stadsdel utefter gårdagens premisser.

Centerpartiet vill skapa en hållbar och effektiv stadsdel som i alla skeden - under planering, byggtid och efter färdigställande, har förutsättningarna att följa med i utvecklingen. Vilka boendeformer efterfrågas av befintliga stockholmare på 2040-talet, och av de som ännu inte kunnat söka sig till vår stad? Vilka förväntningar finns på ens boende och närområde? Hur beaktar vi förändringar i lagar och regleringar som miljöbalken, plan- och bygglagen samt Boverkets byggregler?

Teknikutvecklingen är på frammarsch, inte minst inom vatten och avlopp, avfallshantering, energi och intelligenta transportsystem. Felsteget att anpassa framtidens stadsutveckling efter gårdagens teknik får inte göras åter – likt avfallskvarnarna i Norra Djurgårdsstaden som sedan förbjöds.

Det är även av yttersta vikt att infrastrukturen till den nya stadsdelen måste finnas på plats innan första inflyttning. Även här kan Norra Djurgårdsstaden statuera varnande exempel. Stadsdelen byggdes med färre parkeringsplatser och löftet om att spårburen trafik snart skulle vara på plats – tio år har gått och regionen vill nu istället dra ner på den ständigt mer belastade busstrafiken. Vi får inte under några omständigheter göra om samma misstag med en framtida stadsdel, med mångdubbelt fler invånare, på Bromma flygplats – som kommer kräva kapacitetsstark spårburen trafik med goda anslutningar till närliggande noder.

Stadsutveckling i närliggande områden som Riksby kommer redan i ett snarare skede kraftigt påverka belastningen på Västerorts vägar, kollektivtrafik och service. Det är positivt att regionen nu redan påbörjat en lokaliseringsutredning för områdets framtida kollektivtrafikförsörjning, då detta i hög utsträckning kommer styra förutsättningarna för exploatering på flygplatsområdet. Med hänsyn till Stockholmsregionens minst sagt oroväckande meritlista över misslyckade infrastrukturprojekt bör etableringen av kapacitetsstark kollektivtrafik till området avhandlas överskridande politiska block, sektorer och administrativa nivåer.

Den politiska kontinuiteten är även avgörande för att få fastighetsaktörer att våga investera. Majoriteter kommer att skifta flera gånger fram till 2038 på kommun-, region- och riksnivå. Vikten av att tidigt samverka mellan berörda nivåer och skapa breda överenskommelser över blockgränserna i avgörande frågor är en nyckelkomponent för långsiktighet och stabilitet i frågan Bromma flygplats. Med ett slutdatum kring 2060 får Bromma flygplats heller inte bli en undanflykt för att sänka ambitionerna i stadsutvecklingen på andra håll – och stoppa eller försena övriga projekt i närtid.

Möjligheterna med en avveckling av flygplatsen sträcker sig även bortom Brommas gränser. Lika viktigt är det därför att börja planera för stadsutveckling på områden som nu begränsas av inflygningskorridoren och bullernivåer. Centerpartiet har tidigare pekat ut Marieberg som särskilt lämpligt för bebyggelse med högre hus och fler bostäder hus i framtiden, när restriktionerna kopplat till Bromma flygplats hävs. Säkerligen finns fler områden med samma potential runt om i staden, och staden bör således redan nu påbörja arbetet med att identifiera dessa.