

Handläggare

Investering
Projektberedning exploatering
Johanna Danielsson

Till

Styrelsen för Stockholm Vatten och Avfall AB

2223 Bromma flygplats – Utredningsbeslut för planprogram

FÖRSLAG TILL BESLUT

Styrelsen föreslås besluta

- att för projekt 2223 Bromma flygplats fatta utredningsbeslut för planprogrammet och bevilja upp till 5 mnkr för utredafasen. En grov kostnadsbedömning indikerar en investeringsutgift som väl överstiger 1 000 mnkr (prisnivå 2025-02).
- att utredningsbeslut för projektet 2223 Bromma flygplats överlämnas till Stockholms Stadshus AB för vidare hantering

Christian Rockberger

Verkställande direktör

Jenny Bengtsson

Avdelningschef Investering

Sammanfattning

Projekt har initierats av exploateringskontoret till följd av utredningsarbetet för stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats. Arbetet syftar till att utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038, då arrendet för nuvarande aktör för flygplatsen går ut.

En ny stadsdel inom flygplatsområdet möjliggör ny bebyggelse av cirka 16 000 bostäder samt arbetsplatser, skolor och parker med mera. Det kräver en helt ny grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system inklusive VA.

Stockholm Vatten AB (bolaget) är involverat i utredningsarbetet i samband med programarbetet för att säkerställa en hållbar framtida VA-lösning för den nya stadsdelen.

Projektet är beräknat att uppgå till 5 mnkr för att ta fram planprogrammet under utredningsfasen. En första grov kostnadsbedömning för en ny stadsdel på Bromma flygplats avseende VA indikerar en investeringsutgift som väl överstiger 1 000 mnkr i prisnivå 2025-02.

Bakgrund

Exploateringsnämnden fattade ett utredningsbeslut 22 februari 2024, Dnr E2024-00135, om 2 mnkr, att utreda förutsättningarna för stadsutveckling på Bromma flygplats. Ett reviderat utredningsbeslut fattades 17 oktober 2024 med en utökning om 39 mnkr till totalt 41 mnkr för att ta fram ett planprogram för området.

Flygplatsen är belägen i Bromma i västra Stockholm, se figur 1. Arbetet syftar till att utveckla en ny stadsdel i enlighet med översiktsplanen, genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038, då arrendet för nuvarande aktör för flygplatsen går ut.



Figur 1 Översiktsbild

Bromma flygplats öppnade för flygtrafik 1936 och verksamheten har varit tongivande i området under lång tid. Flygplatsen är idag en stor fysisk barriär för kringliggande områden. Området möts i söder av höga naturvärden i form av geologiska formationer från istiden, så kallade De Geer-moräner, fornlämningar och ett villaområde. I väster, öster och norr finns övervägande verksamhets-, handels- och industriområden.

En ny stadsdel inom flygplatsområdet möjliggör ny bebyggelse av cirka 16 000 bostäder samt arbetsplatser, skolor och parker med mera. Det kräver en helt ny grundläggande uppbyggnad av alla tekniska system inklusive VA. Arrendeområdet är cirka 130 hektar stort, se figur 2.



Figur 2 visar planprogrammet markerat i rosa.

ÄRENDET

Ärendet avser ett utredningsbeslut på 5 mnkr i prisnivå 2025-02.

Stockholms stad arbetar just nu med att klargöra förutsättningarna för en ny stadsdel inom flygplatsområdet genom att ta fram ett planprogram som sedan kan ligga till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse. Bolaget är involverat i programarbetet i syfte att säkerställa en hållbar framtida VA-lösning för den nya stadsdelen.

En stor utmaning är det långa tidsperspektivet, det kommer ta decennier att planera och genomföra en stadsutveckling på Bromma flygplats. Ambitionen är en framåtriktad stadsdel med utrymme för innovativa lösningar.

Topografin inom flygplatsen är mestadels flack med lokala mindre höjdparter. Marken består i huvudsak av fyllnadsmaterial och lera, vilket medför att marken behöver förstärkas i varierande omfattning inför byggnation. Av naturliga skäl finns idag inget ledningsnät för VA inom området för själva flygplatsen, endast ett fåtal anläggningar för spillvatten och dagvatten som går rakt genom området. Bolaget har befintligt ledningsnät för vatten och spillvatten i de större vägarna som omger flygplatsen dit anslutning kommer kunna ske. En framtida

utbyggnad av ledningsnätet inom exploateringen kommer bland annat innebära behov av nya pumpstationer för spillvatten inom området. Bolagets utredningsarbete vad gäller exploaterings framtida VA-tekniska försörjning begränsas till att identifiera möjliga anslutningar mot befintlig anläggning, översiktlig struktur för nytt ledningsnät, ytbehov för tekniska anläggningar och deltagande inom projektets arbete med ledningssamordning.

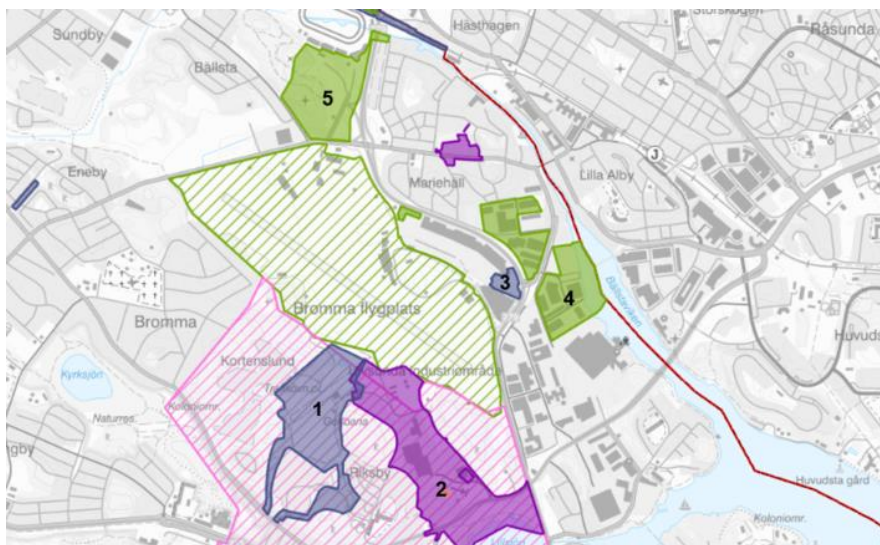
Den nya stadsdelen innebär nya abonnenter och ökade flöden till bolagets ledningsnät, vilket sannolikt kommer kräva åtgärder i befintligt ledningssystem. Under utredningsfasen inom planprogrammet ska kapacitetsutredningar genomföras för att fastställa vilka kapacitetshöjande åtgärder som kan behövas för att kunna lösa VA-försörjningen i området. Utredningarna kommer göras på en övergripande nivå utifrån stadens bedömning av vad den nya stadsdelen ska innehålla i form av bostäder, arbetsplatser och service.

Inom planprogrammet som tas fram bidrar bolaget till att kravställa utformning av kvarter, gaturum och grönytor så en hållbar och framtidssäkrad VA-försörjning kan erhållas.

Koppling till andra utredningar och projekt

Flygplatsen gränsar till ett antal planerade exploateringar i området. Följande projekt har identifierats som kan ha koppling till det som planeras inom flygplatsen, se figur 3:

1. Riksby etapp 2, dnr 2022-15074, som gränsar till sydvästra delen av programområdet. Planen möjliggör för cirka 1 600 nya bostäder och service.
2. Riksby 1:13 Linta gårdsväg, dnr 2017-16020, som gränsar till södra delen av programområdet och möjliggör ny bebyggelse av cirka 1 300 bostäder och service.
3. Trafikflyget 9, dnr 2022-03127, som ligger inom östra delen av det planerade programområdet, påverkan på dagvatten och skyfall.
4. Bällsta Hamn, dnr 2018-10844, som ligger öster om programområdet. Planen möjliggör för cirka 1 200 bostäder och service och ligger nedströms flygplatsen ur dagvattensynpunkt.
5. Södra Solvallastaden, 2018-09912, som ligger norr om programområdet. Området möjliggör cirka 2 000 nya bostäder och service.



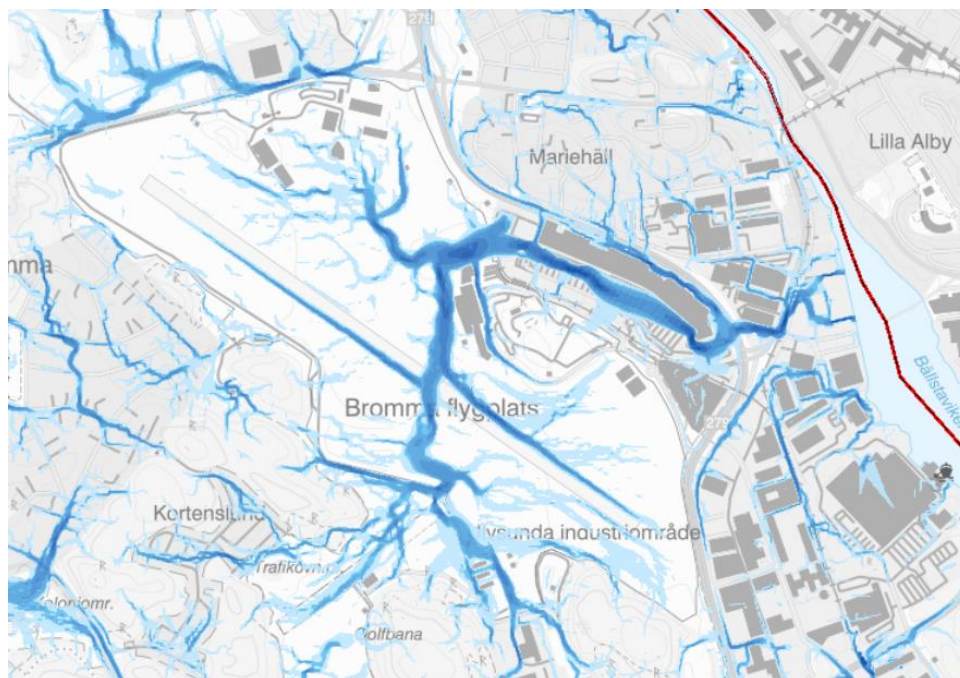
Figur 3 visar planområdet markerat med streckat grönt. Projekt som kan påverka stadsutvecklingen inom Bromma flygplats är numrerade.

Dagvatten

Programområdet är i stort sett öppet och flackt med lokala höjdparter. Den naturliga avrinningen från ett relativt stort område leds mot ett lågstråk som går genom flygplatsen och vidare österut mot recipient Bällstaviken/Ulvsundasjön som är en del av Mälaren, se figur 4. Delar av området är hårdgjort idag men även delar som idag är grönområde kommer påverkas av den nya stadsutbyggnaden med ökade dagvattenflöden som följd.

Föroreningar, bland annat PFAS, förekommer i marken i varierande omfattning, något som kommer påverka hur dagvattnet kan hanteras på lämpligt sätt inom den nya stadsdelen. Det finns områden som är olämpliga för infiltration med tanke på risk för föroreningsspridning. Dessutom är grundvattennivån hög vilket försvårar infiltration inom området.

Höjdsättningen av Ulvsundavägen och tvärbanan i öster utgör två fysiska barriärer för skyfallet att obehindrat kunna rinna till recipienten. Ledningsnätet nedströms flygplatsen går genom pågående exploateringsprojekt Bällsta Hamn. För att skapa så bra förutsättningar som möjligt för en hållbar och kostnadseffektiv dagvattenlösning för denna del av Bromma krävs samordning mellan olika pågående projekt och fokus på helheten. Inom bolagets utredningsarbete för planprogrammet kommer helheten ses över och förankring av strategi för utformning av dagvattenhanteringen inom programområdet göras, utifrån den kunskap som är känd idag. Det utredningsarbete och den redovisning som krävs för att studera flöden, volymer och möjliga lösningar inom området på en övergripande nivå till planprogrammet ingår i exploateringskontorets arbete.



Figur 4 visar flödesvägar för dagvatten och skyfall.

Alternativa lösningar

Nollalternativ

Stockholm Vatten AB är en avgörande part i möjliggörandet av exploateringen. Exploatering kommer inte vara möjligt om inte åtgärder genomförs för anpassning av bolagets ledningssystem.

Förordat förslag till beslut

Projektet förordar att det strategiska utredningsarbetet som behövs inför planprogrammet utförs. Resultatet kommer ligga till grund för fortsatt arbete och de inriktningsbeslut som kommer behöva fattas för kommande arbete med respektive detaljplan.

Organisation och ansvarsfördelning

Arbetet med planprogrammet och samordningen drivs av exploateringskontoret i samråd med bland annat bolaget. Bolaget ansvarar för att utreda de VA-tekniska åtgärderna som krävs för att möjliggöra exploateringen.

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 policies, 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.

Tidplanen nedan avser planprogrammet:

| | |
|-----------|--------------|
| Utredning | Q1 – Q4 2025 |
| Samråd | Q2 2026 |
| Antagande | 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. Exploateringskontorets bedömning är att sådan planering kommer ta cirka 4-5 år, och att detaljplanearbeten kan starta därefter, med målbild att ha den första lagakraftvunna detaljplanen till 2038. Bolagets eventuella arbete under denna tidsperiod är inte medtaget i detta utredningsbeslut.

Ekonomi

Bolagets totala investeringsutgifter för stadsutvecklingen har inte beräknats i detta skede av projektet men indikerar en investeringsutgift som väl överstiger 1 000 mnkr.

Projektområdet saknar infrastruktur och stora delar kan behöva markförstärkas på grund av de geotekniska förhållandena. Det innebär att utbyggnad av erforderlig VA-anläggning med stor sannolikhet blir kostsam. Under utredningsarbetet kommer detta studeras vidare.

Även de kända föroreningar som finns i marken kommer innebära åtgärder utöver normal hantering som kommer påverka kostnader vid genomförande av projektet.

Bolagets inkomster för exploateringen har inte beräknats i detta skede men med översiktliga antaganden som grund indikeras en inkomst i storleksordningen 600-800 mnkr i prisnivå 2025-02. Exploateringen kommer främst innebära nybyggnation av VA-anläggningar men även viss ledningsflytt kommer vara aktuell. Bolaget kommer främst få inkomster i form av anläggningsavgifter. Under utredningsarbetet studeras detta vidare.

Det inledande programarbetet har en projektbudget på 5 mnkr i prisnivå 2025-02 vilket belastar bolagets driftresultat. Den största kostnadsposten är arbetstid för personal inom bolaget. En post för oförutsett på 25% i utredningsbudgeten har tagits med då arbetet är i tidigt skede och det är oklart hur mycket som kan klargöras i detta skede, med tanke på den begränsade tillgången till området med pågående verksamhet.

I samband med start av detaljplanearbetet planerar bolaget att söka inriktningsbeslut för respektive detaljplan.

Utredningsbudget

| Moment | Beräknad utredningsbudget |
|-------------------------------|---------------------------|
| Utredningsledning (interntid) | 700 000 kr |
| Utredningsgrupp (interntid) | 1 300 000 kr |
| Externa kostnader | 1 500 000 kr |
| Risker | 500 000 kr |
| Oförutsett (25%) | 1 000 000 kr |
| Summa | 5 000 000 kr |

Risker

Det finns flera tydliga risker förknippade med stadsutveckling inom arrendeområdet för Bromma flygplats. Dels de geotekniska förutsättningarna, där omfattningen av framförallt markförstärkningsåtgärder är svårbedömd och kostnadsdrivande, och dels markföroreningar, där sanering och möjliga tekniska lösningar är svårbedömda. Även dagvatten och skyfall är frågor som är förknippat med stora osäkerheter kring tekniska lösningar och kostnader. Den största riskfaktorn är dock det långa tidsperspektivet över flera decennier, som sannolikt kommer innebära nya förutsättningar i form av ändrade krav, konjunktur, samhällsutveckling med mera.

Risker som kan lyftas fram redan i detta tidiga skede är både ekonomiska och verksamhetsrelaterade och beskrivs kortfattat nedan:

| Risk | Påverkan på projekt | Förslag på åtgärd |
|---------------------------|---|--|
| Långt tidsperspektiv | Förändrade förutsättningar, ökade kostnader | I planprogrammet hålla lösningar på rätt detaljeringsnivå, strategiska beslut om inriktning, omvärldsbevakning. Tidig skedesplanering. |
| Markförstärkningsåtgärder | Kostnad och teknisk lösning | Känd men svårbedömd, involvering i stadens utredningsarbete inom teknikområdet. |

| | | |
|--|-----------------------------|--|
| Markföroreningar | Kostnad och teknisk lösning | Känd men svårbedömd, involvering i stadens utredningsarbete inom teknikområdet. |
| Kapacitetsbrist ledningsnät | Kostnad och teknisk lösning | Utreda kapacitet i tidigt skede för att möjliggöra planering av eventuella åtgärder. |
| Skyfall och dagvatten | Kostnad och teknisk lösning | Känd men svårbedömd, involvering i stadens utredningsarbete inom teknikområdet. |
| Bristande samordning med omkringliggande projekt | Kostnad och teknisk lösning | Tydliggöra samband mellan exploateringarna tidigt, bevaka skedesplanering. |

Rapportering och styrning

I enlighet med de krav som ställs i Stockholms Stadshus ABs tillämpningsanvisningar för projekt över 1 mdkr kommer projektets styrgrupp att vara den stadsövergripande styrgrupp för Bromma flygplats, där VD nu ingår och som leds av exploateringskontorets förvaltningschef.

Lägesrapportering till bolagsstyrelsen sker minst en gång per år under utredningsfasen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av bolagets Investeringsavdelning, enhet Projektberedning exploatering, i samverkan med enhet Ledningsnät utredning och exploateringskontoret.

SLUT