

Till

Ert Dnr:

Lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde

Sammanfattning

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 avveckla Bromma flygplats och påbörja arbetet med utvecklingen av Bromma Parkstad tar vi ansvar för framtida generationer stockholmare.

En viktig del i den kommande stadsutvecklingen av Bromma Parkstad är goda och hållbara kommunikationer till området. Därför ser jag positivt på att Region Stockholm i ett tidigt skede genomför en lokaliseringsutredning för tunnelbana till Bromma flygplatsområde. En förutsättning för den kommande stadsdelen är en tillgänglig och kapacitetsstark kollektivtrafiklösning som inte skapar ett ökat bilberoende eller överbelastning av befintligt vägnät och bussterminaler. Tunnelbanan är i detta sammanhang en central pusselbit, men måste kompletteras av andra åtgärder i närtid, exempelvis är det viktigt att tvärbanans Kistagren byggs klart i närtid.

Jag delar också regionens bedömning att alternativ till tunnelbanan, buss eller spårväg, inte i sig är tillräckliga för att tillgodose behoven utifrån den omfattande stadsutveckling staden planerar för. Utbyggnaden av tunnelbanan är ett långsiktigt åtagande som tar lång tid att planera och genomföra. Jag vill därför understryka att planeringen av kollektivtrafiksörjningen av Bromma Parkstad behöver omfatta både den långsiktiga tunnelbanelösning såväl som andra kollektivtrafiklösningar.

Ställningstaganden

Stadsledningskontoret delar analysen att en framtida stadsdel på Bromma flygplats stadsutvecklingsområde förutsätter en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning. Tunnelbana, kompletterad med övriga kollektivtrafikslag efter behov, är avgörande för att kunna bära den stadsutveckling och regionala tillgänglighet som eftersträvas samt för att inte skapa ökat bilberoende eller

överbelastning i befintliga bytespunkter och vägnät. Utan tunnelbanan försvåras möjligheterna att etablera de arbetsplatser som staden planerar för på Bromma flygplats stadsutvecklingsområde.

Det är positivt att regionen har arbetat in stadens synpunkter kring vikten av två tunnelbanestationer inom Bromma flygplats stadsutvecklingsområde i samtliga linjeförslag samt att regionen i flera av förslagen lagt till ett stationsläge i Norra Ulvsunda. Detta stärker befintliga målpunkter och stadsutveckling kring Bällsta hamn och Ulvsunda industriområde.

Tunnelbana är ett långsiktigt åtagande och tar betydande tid att planera och genomföra. Stadsledningskontoret vill därför understryka att planeringen måste omfatta både den långsiktiga tunnelbanelösningen och hur kollektivtrafikförsörjningen säkerställs under tiden fram till trafikstart. Stadsledningskontoret anser att det är betydelsefullt att tunnelbanan kan driftsättas i ett relativt tidigt skede för att etablera hållbara resmönster samtidigt som förutsättningar ges för etablering av arbetsplatser.

De möjliga lösningar som redovisas i samrådsförslaget där området inte försörjs med tunnelbana, utan med buss- eller spårvägsalternativ, bedöms inte vara förenliga med den omfattande stadsutveckling staden planerar för. Regionen har redovisat en idéstudie för spårväg Bällsta Bro – Brommaplan i regionens trafiknämnd 2026-06-16. Stadsledningskontoret anser att bedömningen av genomförbarhet i studien är bristfällig. Den föreslagna lösningen bygger på en rad tekniska utmaningar, exempelvis gatusektion som inte ryms inom tillgänglig yta, befintliga brokonstruktionernas skick och bärighet och Bällstavägens betydande lutningar. Kostnadsbedömningen i studien omfattar därmed inte samtliga kostnader som krävs för att bedöma förslaget, vilket gör att en jämförelse mellan alternativen i nuläget inte bör göras.

Stadsledningskontoret vill också uppmärksamma att regionen använt olika prognosförutsättningar i analyserna som ligger till grund för idéstudien för spårvägsalternativet respektive för lokaliseringsutredningen för tunnelbanan. Om förslagen strikt ska jämföras med varandra ser stadsledningskontoret att regionen behöver förtydliga hur detta påverkar jämförelsen mellan förslagen. Bromma flygplats stadsutvecklingsområde ska utgöra en central och strategisk nod i västerort och i den regionala strukturen. Tunnelbanan till området bör utformas så att den fungerar som en regional nod med potential att stärka helheten i kollektivtrafiksystemet i västerort och förbättra tvärkopplingar mot

bland annat Spånga, Vällingby, Sundbyberg, Solna och Kista. Det är därför viktigt att Bromma flygplats stadsutvecklingsområde inte blir en slutstation för tunnelbanan, utan att tunnelbanan kan förlängas västerut, vilket stadsledningskontoret ser som ett viktigt utvärderingskriterium i fortsatt utredningsarbete.

Korridorernas bredd innebär en otydlighet kring vilka linjedragningar som kan bli aktuella. Det finns en risk att andra linjedragningar kan föreslås inom korridoren som ger sämre målpuppfyllelse än de linjesträckningar med stationslägen som redovisas i samrådsförslaget. Det är av stor vikt att mellanliggande stationer väljs med stor omsorg, eftersom längre restider riskerar att försvaga kollektivtrafikens attraktivitet.

Det är viktigt att utformningen av varje ny station sker utifrån att skapa god tillgänglighet, korta gångavstånd samt förbättrad trygghet och orienterbarhet. Stationerna bör utformas så att de får goda kopplingar till omkringliggande stadsdelar, servicefunktioner och viktiga målpunkter. Detta är särskilt betydelsefullt för äldre, barn och personer med funktionsnedsättning, för vilka god tillgänglighet till kollektivtrafiken är en förutsättning för mobilitet och självständighet. En genomtänkt stationsutformning bidrar även till att integrera stationen bättre i stadsmiljön, underlätta resenärsflöden, stärka kopplingarna till omgivningen och skapa förutsättningar för ett mer levande och tryggt stadsliv.

Gul utredningskorridor

Utredningsförslag inom Gul korridor, linjen via Västra skogen, samt utredningsförslag inom Grön korridor, linjen via Arenastaden, svarar väl mot stadens målsättning för Bromma flygplats stadsutvecklingsområde och stadens långsiktiga utveckling i stort. Stadsledningskontoret har inga synpunkter gällande de föreslagna korridorer som regionen valt att inte utreda vidare.

Utredningsförslagen kopplar samman flera av stadens viktigaste stadsutvecklingsnoder, däribland Bromma flygplats stadsutvecklingsområde, Liljeholmen, Årstafältet och Älvsjö. En stor del av stadens framtida utveckling sker i söderort. En förlängning av gul linje skapar därför goda förutsättningar att koppla samman stadens viktigaste utvecklingsnoder och stärka en mer flerkärnig och sammanhängande regional struktur. Det är positivt om underlag tas fram kring förlängningar av gul linje i både östlig och västlig riktning.

Blå utredningskorridor

Utredningsförslaget inom blå utredningskorridor, linjen via Sundbyberg som ansluter till området från norr och avslutas i Bromma flygplats stadsutvecklingsområdes södra del stödjer inte stadens långsiktiga utveckling. Förslaget omöjliggör framtida förlängning västerut.

Grön utredningskorridor

Grön utredningskorridor linjen Arenastaden, stärker sambandet mellan Sundbyberg, Solna och Hagastaden samt knyter samman regionala arbetsplatskluster. Kopplingen stärks också till Gullmarsplan. Beroende av var tunnelbanan dras inom korridoren ges olika förutsättningar för att möjliggöra en förlängning. Det är viktigt att en förlängning till exempelvis Vällingby eller Spånga genomförs och att tunnelbanan därmed dras i korridoren så att förlängningen kan genomföras. Stadsledningskontoret ser det inte som troligt med en framtida förlängning till Brommaplan. Grön utredningskorridor, linjen Vällingby-Alvik stödjer inte stadens långsiktiga utveckling. Linjedragningen bidrar inte till att koppla samman Bromma flygplats stadsutvecklingsområde regionalt. Ett förslag kan vara att regionen utreder en lösning där en av de befintliga linjerna flyttas så att gröna linjen på sikt får två istället för tre linjer. Detta skulle kunna minska sårbarheten och problem att väva samman tunnelbanelinjerna vid Odenplan, möjliggöra en ökad turtäthet till Bromma flygplats stadsutvecklingsområde samt att resenärer från Hässelby och Vällingby skulle få förkortad restid till innerstaden. Hur sträckning skulle kunna utvecklas mot Spånga behöver studeras vidare.

Fristående utredningskorridor

Det är positivt att den fristående linjen möjliggör ett stationsläge i Norra Ulvsunda samt en förlängning västerut. Samtidigt innebär linjen främst förbättrade kopplingar till den centrala kärnan, medan den i begränsad omfattning stärker tvärgående regionala samband mellan stadens och regionens olika kärnor. Alternativet bidrar inte till en sammanhängande och flerkärnig stads- och regionutveckling i samma utsträckning som en lösning med starkare regionala kopplingar.

Bortvalda alternativ

Stadsledningskontoret har inga synpunkter gällande de föreslagna korridorer som regionen valt att inte utreda vidare.

Fortsatt arbete

I fortsatt utredningsarbete är det viktigt att regionen tydligt redovisar de olika utredningsalternativens konsekvenser på det

befintliga och det beslutade tillkommande tunnelbanesystemet. En utveckling av tunnelbana till Bromma flygplats stadsutvecklingsområde får inte omöjliggöra annan stadsutveckling i Stockholms stad eller riskera kapacitets- eller restidsförsämringar i det befintliga eller det beslutade tillkommande tunnelbanesystemet. Detta gäller inte bara för en praktisk kapacitet i tunnelbanetågen utan även för stationer, hissar och andra potentiellt begränsande faktorer.

Behovet av depå är en viktig del i fortsatt utredningsarbete där det är viktigt att befintliga och beslutade planerade depåer först och främst optimeras och utvecklas. Om nya depåer behöver byggas alternativt befintliga byggas ut anser stadsledningskontoret att lämpliga platser ska studeras i ett tidigt skede och planeras så att stadsutvecklingen och markanvändningen inte påverkas negativt. Stadsledningskontoret anser att behov av depå för respektive utredningsförslag ska ingå i utvärderingen. Stadsledningskontoret vill också uppmärksamma att ovanmarkanläggningar eller grunda tunnlar skapar barriärer i staden samt begränsningar i markanvändningen, exempelvis för exploatering, ledningsdragningar och gröna värden. Detta behöver tydligare belysas i fortsatta utredningsarbetet.

Det är viktigt att belysa skillnader i genomförbarhet och produktionskostnad för de olika utredningsalternativen. Kostnader kopplade till markförhållanden, inklusive saneringsbehov och andra genomföranderisker såsom PFAS-problematik, förekomst av sulfidförande berg, och masshantering behöver hanteras tidigt eftersom dessa faktorer har stor betydelse för projektets ekonomi och tidplan. Stadsledningskontoret betonar också vikten av noggrannhet och kostnadskontroll i de projektkalkyler som kommer att tas fram.

I utvärderingen av alternativen behöver också målet kring resurser och klimatpåverkan ställas mot trafiknyttan och dess klimatpåverkan. En del av alternativen har högre klimatutsläpp än andra i byggskedet vilket måste vägas mot uppnådd trafiknytta och möjlig minskning av utsläpp på sikt genom minskad biltrafik. I den fortsatta utredningen är det viktigt att tydliggöra hur projektmålen viktas. Eftersom målen har tagits fram gemensamt av Stockholms stad och Region Stockholm är det viktigt att det blir tydligt hur olika avvägningar görs mellan målen. Ett fortsatt bra samarbete mellan Stockholms stad och Region Stockholm är av stor vikt för stadens stadsutveckling på Bromma flygplats stadsutvecklingsområde. Att planera stadsutveckling och kollektivtrafik i samverkan ger stora fördelar.

Stockholm som ovan

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande