

Protokoll 1/2024

Tid Torsdagen den 22 februari 2024 kl. 15.35-16.30

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Måndagen den 4 mars 2024, §§ 1-5, 9-11, 13-22

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 22 februari 2024, §§ 6, 7, 8, 12

Anders Österberg

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Anders Österberg (S) ordföranden

Dennis Wedin (M) vice ordföranden

Margareta Stavling (S)

Anders Göransson (S) §§ 1-20, 22

Clara Lindblom (V)

Lennart Tonell (MP) §§ 1-14, 16-22

Rita Valanko (M)

Fredrik Sand (M)

Anders Edin (SD) §§ 1-20, 22

André Nilsson (L) §§ 1-20, 22

Svante Linusson (C) §§ 1-20, 22

Tjänstgörande ersättare

Tove Lönstad (S) § 21

Emil Bustos (S)

Tim Schnoor (V) §§ 1-15, 17-22

Agneta Sundberg (V) § 16

Felix Schartner Giertha (MP) § 15

Torbjörn Eberus (M) § 21

Johan Ekwall (M) § 21

Felix Schartner Giertha (MP) § 21

för Anders Göransson (S)

för Ida Mohlander (S)

för Jonathan Metzger (V)

för Jonathan Metzger (V)

för Lennart Tonell (MP)

för Anders Edin (SD)

för André Nilsson (L)

för Svante Linusson (C)

Ersättare:

Tove Lönstad (S) §§ 1-20, 22

Bengt-Olov Tengmark (S)

Maj-Len Eklund (S)
Agneta Sundberg (V) §§ 1-15, 17-22
Felix Schartner Giertha (MP) §§ 1-14, 16-20, 22
Johan Ekwall (M) §§ 1-20, 22
Torbjörn Ebérus (M) §§ 1-20, 22
Gabriel Kroon (SD) §§ 1-20, 22
Patrick Amofah (C) §§ 1-20, 22
Aron Modig (KD) §§ 1-20, 22

Tjänstemän

Förvaltningschefen Thomas Andersson, Jenni Almgren, Susanne Bengtsson, Björn-Axel Beier, Göran Carlberg, Britta Eliasson, Sverker Henriksson, Anders Johnson, Daniel Lundqvist, Peter Svärd och nämndsekreterare Kerstin Thörner, samt borgarrådssekreteraren Sonja Pagrotsky, personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6 och personalföreträdaren Eva Brynk §§ 1-6.

§22 Utredningsbeslut för stadsutveckling på Bromma flygplats

Dnr E2024-00135

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden beslutar att godkänna projektdirektivet för projekt Bromma flygplats.
2. Exploateringsnämnden ger exploateringskontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för projekt Bromma flygplats upp till 2 miljoner kr.
3. Exploateringsnämnden beslutar att anmäla beslutet till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden, Bromma stadsdelsnämnd samt till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Reservation

Samtliga ledamöter från Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Edin (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

André Nilsson (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 29 januari 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V), Lennart Tonell (MP) och Svante Linusson (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Bromma flygplats och flyget är otroligt viktigt för Stockholm som internationella storstad, för vår konkurrenskraft och tillväxt. Flyget håller dessutom på att

ställa om. Moderaterna anser fortsatt att Bromma flygplats ska vara kvar och att fokus istället måste läggas på att bygga ut Arlanda.

Redan innan vi i oppositionen ens fick kännedom om att föreliggande ärende skulle tas upp på föredragningslistan höll den rödgröna majoriteten en presskonferens i frågan. Där deklarerades att Stockholms stad nu säger upp arrendeavtalet med Swedavia i förtid. Nuvarande avtal med Swedavia gäller dock till 2038 och staden kan inte ensidigt säga upp det i förtid. Det framgår med all önskvärd tydlighet även i exploateringskontorets eget tjänsteutlåtande. Där noteras att ”En nedläggning av flygplatsen innan 2038 erfordrar aktiv medverkan och erforderliga beslut från staten.”

Det vi är överens om över blockgränserna är att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Men det problemet är här och nu, och löses inte genom att planera för bostäder som – oaktat vilket – inte skulle kunna byggas förrän om decennier. Därför vore det oansvarigt av oss politiker att starta planering på en plats där staden inte ens har full rådighet istället för att planera på platser som faktiskt är genomförbara i närtid.

- 3) Anders Edin (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förvaltningens förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Stockholm, navet i Sveriges ekonomi, står inför en komplex balansakt mellan att lösa bostadsbristen och bevara Bromma flygplats. Staden är en betydande tillväxtmotor, men bostadsbristen försvårar både för invånare och företag. Å andra sidan är Bromma flygplats avgörande för att knyta ihop söder med norr och förkorta restider i vårt avlånga land.

Bromma flygplats står i centrum av diskussionen. Området är redan upptaget och kräver stora investeringar för att bli byggbart. Innan diskussionen om Bromma flygplats kan komma på tal måste först Arlanda flygplats säkras med utökad flygkapacitet genom nya banor.

Innan detta är genomfört framhåller Sverigedemokraterna behovet av att överväga andra platser för bostadsbyggande, undvikande av kostnader och samtidigt bevarande av den strategiskt citynära flygplatsen.

Avveckling av Bromma utan en höjd kapacitet på Arlanda och eventuellt skavsta skulle inte bara vara ett avbräck för Stockholm utan en potentiell käftsmäll för Sveriges ekonomi. Flygplatsen fungerar som en livsnerv mellan Stockholm och näringslivet i övriga landet, och dess betydelse för den svenska ekonomiska tillväxten är svår att överskatta.

Sverigedemokraterna vill även poängterar vikten av grön omställning men ser annorlunda på metoder. Den blickar bort från utopiska miljömål och i stället mot flygbranschens tekniska utveckling. Att vi stöder dessa tekniska framsteg, indikerar på innovation och teknik som en viktig del av en mer hållbar framtid med flyget i centrum

4) André Nilsson (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

a. Att i första hand avslå förvaltningens förslag till beslut.

b. Att i andra hand vid bifall av förvaltningens beslut:

- att en extern granskare tillsätts projektet.

c. Att utöver det anföra följande:

Liberalerna är öppna för att bygga bostäder i Bromma under förutsättningen att det är säkerställt att Arlanda kan klara av den ökade flygtrafiken – något som inte är garanterat i dagsläget givet det tidsutrymme som finns kvar tills avtalet med staten går ut 2038. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda så ställer vi oss väldigt tveksamma till en avveckling a Bromma flygplats enligt förslagets plan.

Med den tekniska utvecklingen inom flyg där elflyg väntas bli mer konkurrensvänliga finns det en stor potential att utveckla Bromma till en modern grön flygplats. Vi ser därför det som ett missat tillfälle att bidra till ett mer klimatvänligt resande som även gynnar Stockholmsregionen och värnar stadens konkurrenskraft.

Väljer majoriteten att istället gå vidare med projektet så anser vi att det är bra att det nu planeras ca 16 000 bostäder och man verkar ha hört sammat Liberalernas argument om att värna grönområden. Vi har tidigare varit ute och lyft att det höga antal bostäder som planerades av de rödgröna skulle påverka natur, rekreation och koloniområden negativt och dessa istället ska värnas.

Vidare anser vi att med tanke på projektets omfattning, där stora delar av stadens förvaltningar och bolag kommer involveras men även att stora investeringar från staden sida kommer göras, ser vi ett stort behov av att en extern granskare tillsätts för att från start kunna säkerställa att projektet inte skapar lika stora kostnadsökningar likt vi sett i andra större projekt staden har i gång.

Beslutsgång

Ordföranden Anders Österberg (S) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Clara Lindblom m.fl. (V), Lennart Tonell (MP) och Svante Linusson (C).

Beslutsgång i del om tilläggsförslag

Ordföranden Anders Österberg (S) frågar om nämnden godkänner eller avslår Liberalernas tilläggsförslag och finner att nämnden beslutar att avslå förslaget.

Särskilt uttalande

Svante Linusson (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi har nåtts av ännu ett utspel om Bromma flygplats, tomt på nyheter men ett uppenbart sätt för vänstermajoriteten att visa på handlingskraft i ljuset av det avstannade bostadsbyggandet. Centerpartiet i Stockholms stad ser positivt på potentialen till stadsutveckling när avtalet löper ut 2038, 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. Genom att säkerställa denna utbyggnad i förväg kan man dra fördel av kostnadsvänliga byggtekniker som Cut and Cover samt yt nära stationslägen som även är attraktivt för resenärer. 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. Detta är vi tyvärr något vi redan sett i exempelvis Hammarbyhöjden, där majoriteten stoppade ett projekt sent i processen. Det var 400 bostäder, förskola och idrottsytor som hade kunnat stå klara inom några år.

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.

Ersättaryttrande

Aron Modig (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Vänsterstyret fortsätter arbetet med att planera för en nedläggning av Bromma flygplats, trots avsaknaden av rådighet före år 2038. Kristdemokraterna ser optimistiskt på flygplatsens framtid, oavsett utformning och omfattning. Vi står de facto inför ett banbrytande genombrott inom flygtekniken. Miljövänligt kommersiellt flyg utvecklas i rask takt, liksom möjligheten till vertikal start och landning; något som skulle lätta på restriktionerna för stadsutveckling kring flygplatsen. Parallellt behöver staden bidra till ökad logistisk och militär beredskap där en stadsnära flygplats utgör en värdefull resurs i kris eller konflikt.

Bromma flygplats invigdes år 1936 av kung Gustaf V och det socialdemokratiske gatuborgarrådet Yngve Larsson och var först i Europa med att ha asfalterade landningsbanor. Vi förvånas över majoritetens teknikfientliga inställning till denna flygplats som nu åter har potential att leda teknikutvecklingen. Utöver persontransporter kan framtidens Bromma flygplats även spela en viktig roll inom logistik när drönartekniken kommit tillräckligt långt för att användas inom frakt- och godshantering. Detta skulle i sådana fall lätta på trycket på stadens trafiksystem, bidra till en mer pålitlig trafik oaktat färdmedel samt skapa stora möjligheter för utformningen av framtidens gaturum.

Vid protokollet

Kerstin Thörner

Handläggare

Oskar Bjelke
08-508 264 25

Till

Exploateringsnämnden
2024-02-22

Utredningsbeslut för stadsutveckling på Bromma flygplats

Förslag till beslut

1. Projektdirektivet för projekt Bromma flygplats godkänns.
2. Exploateringsnämnden ger kontoret i uppdrag att utreda förutsättningarna för projekt Bromma flygplats upp till 2 miljoner kr.
3. Anmäla beslutet till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd samt till kommunstyrelsens ekonomiutskott.

Sverker Henriksson
Biträdande förvaltningschef

Britta Eliasson
Avdelningschef

Exploateringskontoret
Projekt väst

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 264 25
Växel 08-508 276 00
oskar.bjelke@stockholm.se
exploateringskontoret.expl@stockholm.se
Org nr 212000-0142
start.stockholm

Matilda Lewis
Enhetschef

Sammanfattning

Detta beslut inleder utredningsarbetet för stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats, vilket syftar till att utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038, i enlighet med översiktsplanen.

I utredningsfasen ska förutsättningarna och möjligheterna att bygga en ny stadsdel på flygplatsområdet utredas. Inom arrendeområdet kan cirka 16 000 bostäder möjliggöras. Totalt uppskattar kontoret att cirka 22 500 bostäder kan utvecklas inom staden när bullermattan från flygplatsen försvinner.

Stadsutvecklingsprojektet medför investeringsutgifter som väl överstiger 300 mnkr och klassas därmed enligt stadens definition som ett stort projekt. Projektet kommer därmed följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt.

Bakgrund

Få projekt kan mäta sig med Bromma flygplats i storlek då arrendeområdet uppgår till cirka 130 hektar.

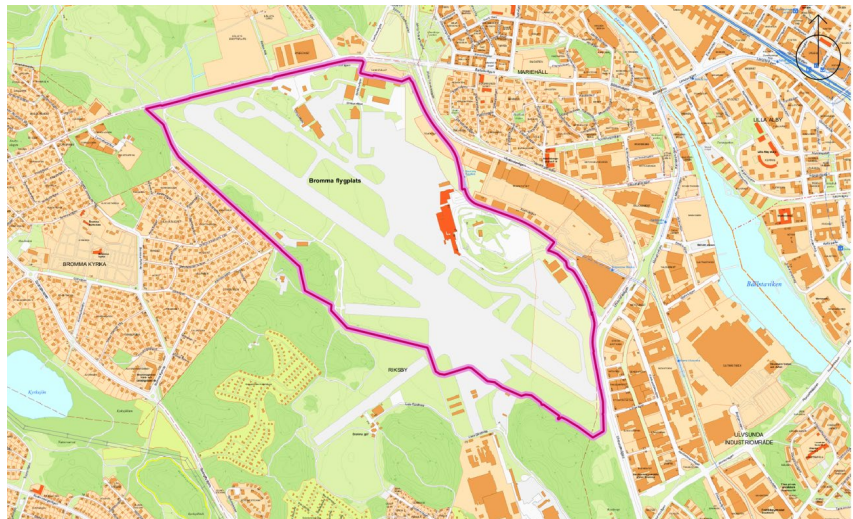


Bild 1. Arrendeområdet.

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

Genom åren har det på olika instansers initiativ utförts flera studier av en stadsutveckling på flygplatsen.

Exploateringskontoret har dock inte arbetat aktivt med frågan då det inte funnits något sådant uppdrag. Däremot har staden 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 och flygplatsen.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av exploateringskontoret i samråd med stadsledningskontoret. Samverkan har även skett med stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Ärendet

Mål och syfte

I detta skede är syftet att visa på möjligheterna till en alternativ användning av det markområde som idag utgörs av flygplatsen. Utredningen ska klarlägga förutsättningarna för att ta fram ett planprogram som sedan ligger till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse.

Projektet är i linje med stadens styr- och strategidokument.

Översiktsplanen

Översiktsplanen anger bland annat att Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling efter 2038. Översiktsplanen pekar på de kommande behoven av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet och att dessa aspekter även behöver ingå vid planeringen av intilliggande områden.

Stockholms stads budget

Enligt Stockholms stads budget för 2024 framgår det att staden ska bidra till avvecklingen av Bromma flygplats i syfte att omvandla området till ”Bromma Parkstad”, och konkret planera för detta. Staden ska också inleda förhandlingar med Region Stockholm och staten om utbyggd tunnelbana till det nya stadsutvecklingsområdet samt inleda arbetet med att kartlägga markföröreningar vid Bromma flygplats så att staden får en uppfattning om saneringsbehov.

Stadens investeringsstrategi

Stadens växande befolkning är en utmaning för framtiden och investeringsstrategin anger vikten av bostäder och infrastruktur som prioriterade investeringskategorier. Takten i bostadsbyggandet måste hållas hög vilket ställer krav på stadens investeringsverksamhet.

Utredningsorganisation

Exploateringsnämnden är projektägare. Under det inledande programarbetet upprättas en mindre projektgrupp.

Utöver projektgruppen kommer andra förvaltningar att involveras i specifika frågor enligt stadens rutiner kring samarbete och förankring.

Tidplan

Det inledande arbetet som ska klargöra förutsättningarna för programarbetet för Bromma flygplats beräknas ta cirka ett år.

Ekonomi

Stadsutvecklingens totala investeringsutgifter har inte beräknats i detta skede av projektet. Den största delen av utgifterna förväntas vara exploateringsutgifter för infrastruktur och parker, som exploateringsnämnden ska ansvara för. Utöver det kommer andra nämnder och kommunala bolag att ha utgifter till följd av utbyggd kommunal service såsom skola, förskolor, idrottsanläggningar, parker, gator och ledningar.

Projektområdet saknar infrastruktur och stora delar kan behöva markförstärkas på grund av de geotekniska förhållandena. Stadsutvecklingen bedöms ändå kunna vara lönsam. Lönsamhet är beroende av flera olika faktorer, däribland exploateringsgrad, investeringsutgifter, upplåtelseform, markprisutvecklingen, makroekonomiska trender med mera. Under utredningsskedet kommer det att vara stort fokus på att bedöma stadsutvecklingens utgifter och intäkter för att staden ska kunna styra mot lönsamhet i inriktningsbeslutet.

Det inledande programarbetet under 2024 har en projektbudget på två miljoner kronor. De största utgiftsposterna är arbetstid för personal på exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Andra utgiftsposter är kommunikations- och dialogverktyg, framtagande av visionsbilder och utredningar. Utgifterna ryms

inom ramen för exploateringsnämndens budgetuppdrag om Bromma Parkstad.

Utredningsbeslutet och projektdirektivet kommer att behöva revideras i samband med kommande beslut om programarbete. Det reviderade utredningsbeslutet kommer att innehålla ett förslag till beslut om budget för återstående utredningsarbete fram till det planerade inriktningsbeslutet 2027.

Risker

Det finns flera tydliga risker förknippade med stadsutveckling inom arrendeområdet för Bromma flygplats. Risker som kan lyftas fram redan i detta tidiga skede är både ekonomiska och verksamhetsrelaterade och beskrivs kortfattat nedan:

- På platsen finns idag flygplatsverksamhet som ska avvecklas. I avvecklingen måste det klargöras att staten genom Swedavia tar ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen på sådant sätt att platsen sedan lämpar sig för bostadsbebyggelse. Parterna behöver även klargöra gränssnittet mellan stadens och Swedavias åtaganden, till exempel i vilken höjdnivå marken ska återlämnas och kvarvarande byggnaders skick.
- Staden ansvarar för planering och utbyggnad av bostäder och kommunal infrastruktur, medan stat och region ska ansvara för och ta kostnader för utbyggnad av statlig och regional transportinfrastruktur. Det är en projektrisk om stat/region saknar robusta planer med tydlig finansiering av sådan infrastruktur.
- Det behöver säkerställas tillräcklig kapacitet av teknisk försörjning såsom vatten, avlopp, el, fjärrvärme, fiber med mera till hela området i takt med utbyggnaden. Stadsutvecklingen kan vara beroende av investeringar utanför kommungränsen.
- På grund av stadsutvecklingens storlek kommer planering och genomförande ta flera decennier. Byggnation kommer att pågå samtidigt som människor flyttar in. Omfattande tid- och skedesplanering behövs för att säkerställa miljön för boende, besökare och entreprenadföretag.

En utsträckt tidplan innebär flera risker:

- Parter som blir involverade i stadsutvecklingen kan komma att förändras över projektets livslängd.
- Ändrade eller nya krav från myndigheter.

- Ändringar i stadens styrdokument.
- Hela flygplatsen är klassad som ett byggnadsminne enligt 3 kap KML. Det finns flera kulturminnesmärkta byggnader och landmärken på flygplatsen som måste omhändertas i planeringen.
- Markförhållanden såsom grundvattennivåer, geoteknik, fornlämningar, okända anläggningar i mark, höjdsättning med mera kan påverka ett genomförandeprojekt i stor utsträckning.
- Genomförandet innehåller många risker under den långa byggnadstiden men också möjligheter till exempel avseende masshantering, samordnade logistiklösningar, skyfallshantering med mera.

Projektgruppen ska aktivt ta fram och arbeta med risk- och osäkerhetsreducerande åtgärder för att minimera osäkerheten i projektet.

Kommunikation

Utredningen ska ha en kommunikationsplan innehållande kommunikationsmål vilka ska bidra till att uppnå projektmålen.

Kommunikationsplanen ska även identifiera stadsutvecklingens interna och externa intressenter.

De övergripande målen för kommunikationen i detta skede är att

- Bidra till att kommunicera stadens övergripande inriktning samt översiktsplanens strategier.
- Genom tidig dialog få kunskap om vad medborgare (närboende och allmänheten) önskar ha i en ny stadsdel.
- Kommunicera effekten och konsekvenserna av en omvandling av flygplatsområdet.
- Se till att berörda målgrupper får korrekt och aktuell information om stadsutvecklingsprocessen, var i processen de kan framföra synpunkter och vilka tillfällen som finns för dialog.

Rapportering

Projektgruppen kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod där obligatorisk dokumentation lagras i SSIP och lokalt. Kommande revideringar av projektdirektivet ska beslutas i exploateringsnämnden.

Kontorets synpunkter och förslag

Exploateringskontoret ställer sig positiva till att påbörja arbetet med planeringsförutsättningarna för stadsutveckling på området för Bromma flygplats. Möjligheterna till cirka 16 000 nya bostäder, för fler än 30 000 personer, är en satsning av stor betydelse för att långsiktigt minska bostadsbristen i Stockholm.

Det tar lång tid att planera och genomföra denna stora satsning på en ny stadsdel. Kontoret ser det därför som positivt att ett utredningsarbete med syfte att klarlägga planeringsförutsättningarna påbörjas redan nu, i god tid innan arrendeavtalet upphör 2038.

Det kommer sannolikt krävas utbyggnader av kapacitetsstark kollektivtrafik, såsom tunnelbana/spårväg. Detta utredningsarbete kan ligga till grund för sådana diskussioner.

Slut

Bilagor:

Bilaga 1. Projektdirektiv

Projektdirektiv – Bromma flygplats

Författare: Oskar Bjelke
Version: 1.0



1972 års karta över Bromma flygplats.

Godkännanden av projektdirektivet

Datum	Godkänd av
2024-02-22	Exploateringsnämnden

Innehåll

Godkännanden av projektdirektivet.....	2
Projektbakgrund.....	4
Beskrivning av projektet.....	4
Historik	5
Geografiskt område.....	6
Bebyggelsepotential.....	6
Mål och syfte.....	7
Förutsättningar för att nå målet.....	8
Utredningsorganisation	8
Operativ styrgrupp i initierafasen	9
Utredningsarbete	9
Tidplan fram till inriktningsbeslut	9
Ekonomi.....	10
Utredningsutgifter under 2024.....	10
Utredningsutgifter 2025-2027.....	10
Investeringsutgifter	11
Potential för lönsamhet	11
Risk	11
Projektrisker.....	12
Kommunikation	13
Rapportering, samråd.....	13

Projektbakgrund

Med bakgrund i Stockholms stads budget för 2024 och av det stora bostadsbehovet inom Stockholmsregionen kommer Stockholms stad att, i enlighet med översiktsplanen, påbörja ett aktivt arbete med stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats. Översiktsplanen anger att det på lång sikt finns möjlighet att utveckla en ny stadsdel genom en omvandling av flygplatsområdet efter 2038.

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

Detta projekt ska utreda förutsättningarna och möjligheterna att bygga en ny stadsdel på flygplatsen.

Allteftersom detta projekt fortlöper uppdateras projektdirektivet i samband med reviderat utredningsbeslut och inriktningsbeslut.

Beskrivning av projektet

Få projekt kan mäta sig med stadsutvecklingsprojektet Bromma flygplats i storlek. Området utgörs av arrendeområdet för Bromma flygplats vilket uppgår till cirka 130 hektar. Den första delen av projektet syftar till att utreda förutsättningarna för att ta fram ett planprogram för området, vilket sedan ska ligga till grund för framtida detaljplaner. Programarbetet blir också viktigt för den

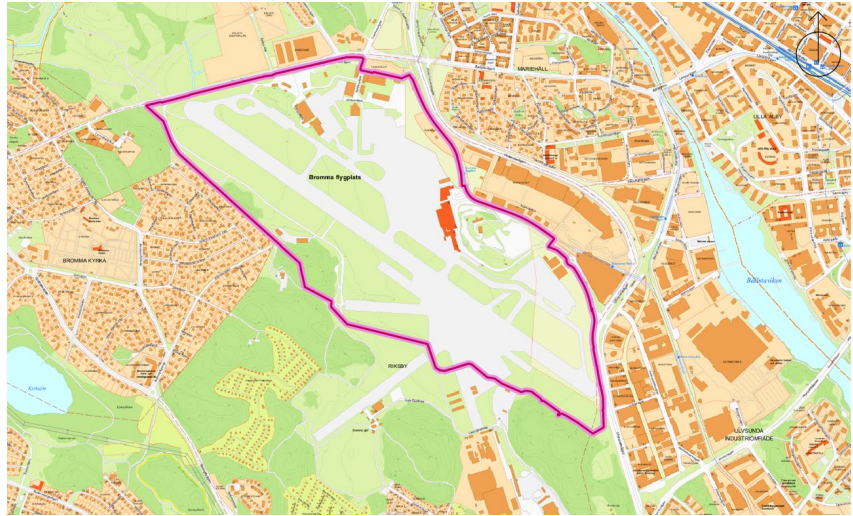


Bild 1. Arrendeområdet.

samordning som kommer att krävas på flera plan: med regionen, staten, stadens samtliga förvaltningar, intressenter, fastighetsägare och sakägare.

I detta skede utreds planeringsförutsättningarna och ramarna för ett planprogram.

Historik

Bromma flygplats invigdes 1936 och har sedan dess trafikerats av såväl civilflyg som inrikes- och utrikestrafik. Under 1960- och 1970-talen flyttades alltmer trafik över till Arlanda och sedan dess har inrikesflyget varit dominerande på Bromma.

Flygplatsens arrendeområde var ursprungligen betydligt större än dagens område. Genom åren har arrendeområdet minskat i storlek och exempelvis används hangarbyggnaderna vid Bromma Blocks idag till handel, och längs med Ulvsundavägen sträcker sig tvärbanans Kistagren genom flygplatsens före detta arrendeområde.

Flera av byggnaderna inom dagens arrendeområde och i angränsning till f.d. området är byggnadsminnesmärkta objekt, såsom SAS gamla huvudkontor.

Flygplatsens vara eller icke vara har under decennier varit en fråga för diskussion. Genom åren har det på olika instansers initiativ utförts flera studier av en stadsutveckling på flygplatsområdet. 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.

Geografiskt område

I detta tidiga skede är projektområdets geografiska gräns inte fastlagd. Flygplatsens verksamhet är tydligt avgränsad till arrendeområdet vilket uppgår till cirka 130 hektar, ungefär lika stort som stadsdelen Kungsholmen. Utöver arrendeområdet finns det bebyggelsepotential i andra stadsdelar till exempel Bällsta, Traneberg och Marieberg eftersom dessa berörs av flygplatsens influensområde (påverkansområde enligt Trafikverkets riksintresseprecisering). Gränsen för stadsutvecklingsområdet behöver utredas noggrannare under programarbetet.

Flygplatsområdet är idag en stor barriär för kringliggande områden. Det möter i söder höga naturvärden, De Geer-moräner, fornlämningar och ett större villaområde. I norr och öster finns övervägande verksamhets- och industriområden.

Områdets topografi är till största del flack och öppen yta, men det finns mindre delar med höjdskillnader till exempel vid flygledartornet.

Bebyggelsepotential

Inom dagens arrendeområde för flygplatsen kan cirka 16 000 bostäder möjliggöras, enligt en bedömning som gjordes 2023. Utgångspunkten är en tät stadsstruktur i nivå med vad som byggts i exempelvis Norra Djurgårdsstaden och vid Liljeholmskajen, där kvartersexploateringen legat kring 4-5(BTA/fastighetsarea).

Utöver bostäderna tillkommer funktioner som hör staden till såsom arbetsplatser, skolor, förskolor, parker, torg och bebyggelse med centrumändamål m.m.

Grova uppskattningar indikerar att cirka 22 500 nya bostäder skulle kunna möjliggöras inom hela influensområdet då flygplatsen avvecklas.

Slopade höjdrestraktioner kan även de ge visst tillskott av bostäder inom staden genom påbyggnader av befintlig bebyggelse.

Mål och syfte

Stadsutvecklingens syfte är att utreda, planera och genomföra en tät stadsmiljö på det markområde som idag utgörs av flygplatsen. I detta skede utreds förutsättningarna för att ta fram ett planprogram som sedan ligger till grund för framtida detaljplaner med blandad stadsbebyggelse.

Projektet ska drivas i linje med stadens övergripande styr- och strategidokument.

Eftersom det kommer att ta flera decennier att planera- och genomföra en stadsutveckling på Bromma flygplats behövs såväl långsiktiga mål som är beständiga över tid som flera delmål. Delmålen tas fram i ett planprogram. I detta tidiga skede är målet att presentera möjligheterna till att utveckla Bromma flygplats till en stadsdel.

Projektet är i linje med stadens styr- och strategidokument.

- **Översiktsplanen**
Översiktsplanen anger bland annat att Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling efter 2038. Översiktsplanen pekar på de kommande behoven av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet och att dessa aspekter även behöver ingå vid planeringen av intilliggande områden.
- **Stockholms stads budget**
Enligt Stockholms stads budget för 2024 framgår att staden ska bidra till avvecklingen av Bromma flygplats i syfte att omvandla området till "Bromma Parkstad", och konkret planera för detta. Staden ska också inleda förhandlingar med Region Stockholm och staten om utbyggd tunnelbana till det nya stadsutvecklingsområdet samt inleda arbetet med att kartlägga markföreningar vid Bromma flygplats så att staden får en uppfattning om saneringsbehov.
- **Stadens investeringsstrategi**
Stadens växande befolkning är en utmaning för framtiden och investeringsstrategin anger vikten av bostäder och infrastruktur som prioriterade investeringskategorier. Takten i bostadsbyggandet måste hållas hög vilket ställer krav på stadens investeringsverksamhet. Den höga tillväxttakten ställer dock krav på prioriteringar, där lönsamheten i exploateringsprojekt är avgörande.

Förutsättningar för att nå målet

Målet för den första etappen av stadsutvecklingen är att ta fram ett planprogram som ligger till grund för stadsutvecklingen på Bromma flygplats. För att planprogrammet ska vara funktionellt ska

- oklarheter och risker för projektet tidigt identifieras och hanteras.
- projektet samordnas mellan berörda förvaltningar och bolag inom staden.
- det finns tillräckligt med resurser i berörda förvaltningar.

I senare projektskede är det en nödvändig förutsättning att staden har återfått rådigheten över marken för att kunna genomföra projektet. Beslut om markanvändning efter 2038 är ensidigt en fråga för staden, som markägare och i kraft av det kommunala planmonopolet. Nuvarande arrendeavtal mellan staden och Swedavia upphör, efter uppsägning, vid avtalstidens utgång 2038.

En nedläggning av flygplatsen innan 2038 erfordrar aktiv medverkan och erforderliga beslut från staten.

Utredningsorganisation

Exploateringsnämnden är projektägare. Under det inledande programarbetet arbetet upprättas en mindre projektgrupp enligt nedan:

Projektledare, ExplK	Oskar Bjelke
Områdesstrateg, SBK	Kristina Dunker
Planarkitekt, SBK	Martin Fierro Ramsjö
Kommunikation, ExplK	Elisabeth Lindvall
Byggprojektledare, ExplK	Erika Nordberg
Miljöspecialist, ExplK	Eric Zettervall
Trafik, TK	Johan Ingelshed
Miljöutredare, MF	Emma Nordling

Utöver projektgruppen kommer andra förvaltningar att involveras i specifika frågor enligt Ledstängen. Projektgruppen träffas regelbundet för avstämning och planering av projektets framdrift.

Operativ styrgrupp i initierafasen

Under 2024, fram till utredningsbeslut för program, se tidplan nedan, ska en förvaltningsöverskridande operativ styrgrupp finnas. Den operativa styrgruppen sammankallas av projektledaren och deltagare är enligt nedan:

Stockholms byggher, SLK	Oscar Lavelid
Stockholms stadsarkitekt, SBK	Torleif Falk
Enhetschef Bromma, SBK	Karin Norlander
Avdelningschef, ExplK	Britta Eliasson
Enhetschef plan och trafik, MF	Anette Jansson
Enhetschef strategi, TK	Marcus Andersson
Strateg stadsutveckling, SLK	Susanne Dingle
Strateg stadsutveckling, SLK	Cecilia Mårtensson
Stadsekolog, SLK	

När utredningsbeslut för planprogram har fattats, se tidplan i avsnitt nedan, ska en stadsövergripande styrgrupp bestående av förvaltningscheferna för Explk, TK, SBK, FSK, MF och Bromma stadsdelsförvaltning finnas.

Utredningsarbete

Under det inledande programarbetet som ska ske under 2024 identifieras de knäckfrågor som senare behöver utredas under programskedet. Inför arbetet med planprogrammet behöver olika ställningstaganden tydliggöras och utredningar tas fram för att klargöra förutsättningar.

Därtill ska en tidig dialog ske med stockholmarna för att få inspel och medskick till programarbetet. Genom dialog får staden mer kunskap om programområdets lokala förutsättningar och medborgarnas uppfattning, och allmänheten får en inblick i planeringsprocessen och möjlighet att delta i ett tidigt skede.

Tidplan fram till inriktningsbeslut

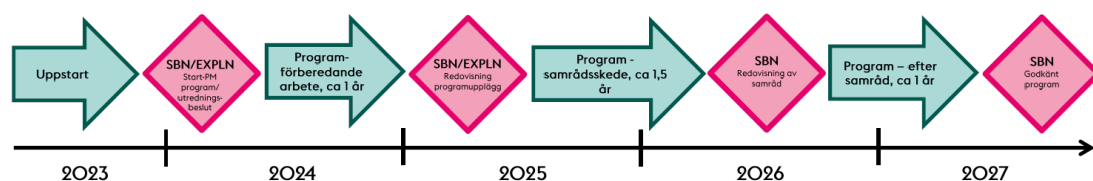
Kontoret bedömer att det kommer ta cirka ett år för det inledande arbetet som ska klargöra förutsättningarna för programarbetet för Bromma flygplats.

Arbetet med planprogrammet startas under 2025.

Planprogrammet blir en politiskt förankrad produkt med syfte att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar. Arbetet med ett planprogram beräknas pågå under cirka 2,5 års tid.

En preliminär tidplan för projektet fram till inriktningsbeslut har tagits fram enligt nedan.

Utredningsbeslut, inledande programarbete	Februari 2024
Utredningsbeslut, planprogram	Februari 2025
Inriktningsbeslut	December 2027



Efter ett godkänt inriktningsbeslut kommer planprogrammet att ligga till grund för arbetet med detaljplaner.

Ekonomi

Projektet som helhet, efter inriktningsbeslut, kommer med tiden medföra investeringsutgifter som väl överstiger 300 mnkr och klassas därmed enligt stadens definition som ett stort projekt. Projektet kommer därmed följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod för stora investeringsprojekt.

Utredningsutgifter under 2024

Det inledande programarbetet under 2024 har en projektbudget på två miljoner kronor. De största utgiftsposterna består av intern tid för exploateringskontoret och stadsbyggnadskontoret. Andra utgiftsposter kommer bestå av kommunikations- och dialogverktyg, framtagande av visionsbilder och utredningar. Utgifterna ryms inom ramen för exploateringsnämndens uppdrag med Bromma Parkstad.

Utredningsutgifter 2025-2027

Kontoret har i detta skede inte bedömt utgiften för att ta fram ett program för Bromma flygplats. Utgifterna för ett program

kommer dock i huvudsak att bestå av interna utgifter för personal på de tekniska kontoren och externa utgifter kommer att uppstå i form av konsultutredningar.

Investeringsutgifter

En närmare bedömning av projektets totala investeringsutgifter har inte gjorts i detta skede av projektet. En närmare bedömning av övriga nämnders och kommunala bolags utgifter har inte gjorts än.

Den största delen av utgifterna blir investeringsutgifter för infrastruktur och park, vilka exploateringsnämnden ansvarar för. Utöver det kommer andra nämnder och kommunala bolag att ha utgifter till följd av utbyggd kommunal service såsom skola, förskolor, idrottsanläggningar, parker, gator och ledningar. Drift- och underhållskostnader kommer att öka för Bromma stadsdelsnämnd, trafiknämnden, utbildningsnämnden och idrottsnämnden.

Potential för lönsamhet

Förutsättningarna för att projektet ska uppnå ett positivt resultat bedöms i detta tidiga skede som goda. Projektets lönsamhet är dock beroende av flera olika faktorer, däribland exploateringsgrad, investeringsutgifter, upplåtelseform, markprisutvecklingen, makroekonomiska trender med mera.

Projektområdet saknar infrastruktur och stora delar kan behöva markförstärkas på grund av de geotekniska förhållandena. Projektet bedöms ändå kunna vara lönsamt på grund av områdets attraktiva läge.

Under utredningsskedet kommer projektet ha ett stort fokus på att bedöma projektets lönsamhet inför inriktningsbeslutet.

Risk

Det finns flera tydliga risker med ett projekt inom arrendeområdet, både ekonomiska och verksamhetsrelaterade, som kan lyftas fram redan i detta tidiga skede. Dessa beskrivs kortfattat nedan:

Projektrisker

- På platsen finns idag flygplatsverksamhet som ska avvecklas. I avvecklingen måste det klargöras att staten genom Swedavia tar ansvar för sanering av föroreningar efter flygplatsen på sådant sätt att platsen lämpar sig för bostadsbebyggelse. Parterna behöver även klargöra gränssnittet mellan stadens och Swedavias åtaganden, tex. vilken nivå marken ska återlämnas och byggnaders skick.
- Staden ansvarar för planering och utbyggnad av bostäder och kommunal infrastruktur, medan stat och region ska ansvara för och ta kostnader för utbyggnad av statlig och regional transportinfrastruktur. Det är en projektrisk om stat/region saknar robusta planer med tydlig finansiering av sådan infrastruktur.
- Det behöver säkerställas tillräcklig kapacitet av teknisk försörjning såsom vatten, avlopp, el, fjärrvärme, fiber m.m. till hela området i takt med utbyggnaden. Projektet kan vara beroende av investeringar utanför kommungränsen.
- På grund av projektets storlek kommer planering och genomförande ta flera decennier. Byggnation kommer att pågå samtidigt som människor flyttar in. Omfattande tidplaner och skedesplaner behövs för att säkerställa miljön för boende, besökare och entreprenadföretag. En utsträckt tidplan innebär flera risker;
 - Organisationer involverade i projektet kommer förändras över projektets livslängd.
 - Detaljplanearbeten sker över lång tid.
 - Beständighet i planprogrammet.
 - Utbyggnadstakten, dvs antalet nya bostäder per år behöver ske med hänsyn till marknadens efterfrågan, och byggtiden, konjunkturcykler, bostadsmarknaden och makroekonomiska faktorer kommer ha påverkan.
 - Ändrade eller nya krav från myndigheter, uppdaterade styrdokument och policys.
- Hela flygplatsen är klassad som ett byggnadsminne enligt 3 kap KML. Det finns flera kulturminnesmärkta byggnader och landmärken på flygplatsen som måste omhändertas i planeringen.
- Markförhållanden såsom grundvattennivåer, geoteknik, fornlämningar, okända anläggningar i mark, höjdsättning m.m. kan påverka ett genomförandeprojekt i stor utsträckning.

- Genomförandet innehåller många risker under den långa byggnadstiden men också möjligheter, t.ex. till masshantering, samordnade logistiklösningar, skyfallshantering m.m.

Projektet ska aktivt ta fram och arbeta med risk- och osäkerhetsreducerande åtgärder för att minimera osäkerheten i projektet.

Kommunikation

Projektet ska ha en kommunikationsplan innehållande kommunikationsmål vilka ska bidra till att uppnå projektmålen. Kommunikationsplanen ska även identifiera projektets interna och externa intressenter.

De övergripande målen för kommunikationen i detta skede är att

- Bidra till att kommunicera stadens övergripande vision – Vision 2040 samt översiktsplanens strategier.
- Genom tidig dialog få kunskap om vad medborgare (närboende och allmänheten) önskar ha i en ny stadsdel.
- Kommunicera effekten av en omvandling av flygplatsområdet.
- Se till att berörda målgrupper får korrekt och aktuell information om stadsutvecklingsprocessen, var i processen de kan framföra synpunkter och vilka tillfällen som finns för dialog.

Projektet planerar att ha en webbaserad dialog under 2024 för att få in kunskap och synpunkter, men också för att väcka tankar och idéer om områdets utveckling.

Rapportering, samråd

Detta projektdirektiv ska utgöra underlag för utredningsbeslut. Om detta projektdirektiv godkänns ska projektet utredas vidare som underlag till ett mer konkretiserat, reviderat utredningsbeslut.

Projektet kommer att följa stadens gemensamma projektstyrningsmetod där obligatorisk dokumentation lagras i

SSIP och lokalt. Kommande revideringar av projektdirektiv ska beslutas i exploateringsnämnden.

Detta projektdirektiv har upprättats i samråd med stadsledningskontoret och stadsbyggnadskontoret.