

PM 2006 RIII (Dnr 316-2405/2006)

Vision Bromma Boplats

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande
Stadsledningskontoret ges i uppdrag att inför arbetet med budget 2007 ta fram
en vision för Bromma boplats.

Föredragande borgarrådet Leif Rönngren anför följande.

Bakgrund

Bromma flygplats omfattar idag ett markområde på ca 135 ha som ägs av Stockholms stad och arrenderas ut till Luftfartsverket till en summa av en krona per år. Markområdet var tidigare nästan dubbelt så stort men från 1 januari 1997 återtog staden förvaltningen av stora naturområden samt den s.k. hangarplattan. Då utlöpte det s.k. Bromma-Gärdesavtalet där staden 1946 upplät den då tio år gamla flygplatsen till staten på femtio år. Från fältet flyttade först utrikestrafiken och senare inrikestrafiken. Under 80-talet var verksamheten blygsam. Då det antogs att flygplatsen skulle läggas ned den 31 december 1996 fick bostadsområdena Minneberg och Rostugnen byggas med denna utgångspunkt.

En planering för fältet som bostadsområde inleddes 1990. Men flygplatsavtalet ersattes istället 1994 med ett nytt avtal som gäller till och med 2011 [majoriteten som fattade beslut i detta ärende utgjordes av (m), (fp), (sp) samt (nyd)]. Avtalet innehåller inga regler om uppsägning utan det upphör utan uppsägning. En eventuell förlängning erfordrar således en ny behandling i kommunfullmäktige. En omfattande linjetrafik med små och medelstora flygplan öppnades, villkorat av bulleråtgärderna.

Efter valet hösten 1994 [majoriteten utgjordes av (s), (v), (mp)] försökte staden utan framgång förhandla bort avtalet. Under mandatperioden 1998-2002 [majoriteten utgjordes av (m), (fp), (kd), (sp)] träffades ett nytt tilläggsavtal med inriktning på miljöparametrar snarare än flygplanens vikt och storlek. Skolflyget och annat privatflyg utvecklades. Affärsflyget (det s.k. VIP-flyget), som av den sittande borgerliga majoriteten bedömdes som mycket viktigt för Stockholms huvudstadsroll, prioriterades. Nu inleds också internationell trafik på Bromma igen.

Passagerarmängderna är idag uppe i drygt 1,3 miljoner passagerare/år. Maximum är satt till 1,5 miljoner passagerare/år.

Osäkerheten kring Bromma flygplats framtid, bristande kollektivtrafik liksom de barriäreffekter Ulvsundavägen och den gemensamma kommungränsen skapat har medverkat till att det under en lång tid legat en död hand över utvecklingen inom stadsutvecklingsområdet Ulvsunda-Brommafältet-Mariehäll. På andra sidan gränsen har samtidigt Sundbyberg haft en positiv utveckling.

År 2003 påbörjade därför Stockholm stad genom stadsbyggnadskontoret och Sundbyberg stad ett planeringsarbete inom ramen för det EU-understödda Interreg IIIB-projektet Metropolitan Areas+. I detta arbete har gemensamma planeringsförutsättningar tagits fram till grund för en vision för området runt Bällstaviken där områdena i

Stockholm integreras med Sundbybergs centrala delar och där de nedgångna industriområdena omvandlas till en sjöstad med bostäder, handel och arbetsplatser.

EU-projektet som avslutats i år har blivit ett avstamp för en fortsatt samarbetsprocess för att förverkliga visionen. För Stockholms del har detta inneburit att de första stegen nu kunnat tas i planeringen av området på stockholmssidan med bl. a. nya bostadsområden och spårväg och det är i linje med detta som detta ärende skrivs fram.

Mina synpunkter

Stockholm är idag en stad som innehar stark ekonomisk konkurrenskraft. Detta i sin tur är viktigt för utvecklingen i hela Sverige. Tillgången till bostäder har en direkt koppling till förutsättningarna för en ekonomisk tillväxt i näringslivet, både i offentlig och privat sektor, och därmed också nya arbetstillfällen. För att klara denna tillväxttakt kombinerat med en hållbar utveckling och sund stadsmiljö måste bostadsbyggnation och infrastruktur utvecklas i samklang. Under innevarande mandatperiod kommer 20 000 nya bostäder enligt kommunfullmäktiges mål att påbörjas. Under nästkommande mandatperiod är det viktigt att bostadsbyggandet fortsätter i jämn takt då befolkningsprognosen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFs) visar att Stockholms stads befolkning kommer att öka med 150 000 personer fram till år 2030, vilket innebär ett behov av ca 80 000 fler bostäder.

Den nuvarande majoriteten i Stockholm har drivit frågan om Bromma flygplats nedläggning sedan länge. Det är helt otidsenligt att ha en flygplats mitt i en storstad av många skäl. Det är en säkerhetsfråga, en bullerfråga, en miljöfråga och en fråga om på vilket sätt stadens mark ska användas.

Att vara för tillväxt i detta sammanhang kan endast innebära att främja byggandet av Bromma boplatz med nya bostäder i blandad upplåtelseform, företag, service, kultur och rekreationsområden. Bromma boplatz ska bli en mångfaldens stad i staden, där arkitektur, miljö, boende, service, företag, arbetsplatser, fritid och rekreation integreras till en helhet.

I utvecklingsområdet Bromma boplatz ska staden arbeta för varierade upplåtelseformer som ett sätt att motverka segregation, ge en god bebyggd miljö med höga estetiska värden och motverka otrygghet. Bromma boplatz ska bli en stadsdel med en mångfald av boende och boendeformer och bidra till att skapa en tillgänglig och ekologiskt uthållig stad för alla. Hyresrätter, bostadsrätter, kooperativa hyresrätter, stadsvillor, radhus och kollektivboende bör rymmas i den nya stadsdelen. I områden med tät flerbostadshusbebyggelse ska ett varierande uttryck och tillgång till grönområden för rekreation eftersträvas. Det är viktigt att i planeringsprocessen skapa förutsättningar för offentlig och kommersiell service.

Erfarenheterna med miljöarbetet i Hammarby Sjöstad ska tas tillvara och tillämpas. Bebyggelsen ska ske i enlighet med stadens program om miljöanpassat byggande, miljöprogrammet samt med inriktning mot energieffektiva bostäder.

Det är viktigt att en medveten och strategisk användning av de verktyg staden förfogar över leder till sänkta byggkostnader och möjliggör produktion av bostäder som alla kan efterfråga. I strävan att pressa produktionskostnaderna och hyresnivåerna i nyproduktion kan flera åtgärder vidtas. Ett exempel är att i större omfattning använda industrialiserat byggande, prefabricerade materiel som metod samt tillåta olika former av typus utan att området får ett monotont uttryck. Det bör även utredas på vilket sätt det går att bygga energieffektiva bostäder i syfte att minska kostnaderna för de boende, både i fråga om kostnader för uppvärmning, hyra och eventuellt köp av bostaden.

Tillgång till god kollektivtrafikförsörjning är central då en ny stadsdel planeras. Vid tvärbanans dragnings är det viktigt att prioritera en hållplats vid Bromma boplat.

Staten har lagt en död hand över stora delar av Brommaområdet i avvaktan på att frågan om huruvida avtalet kommer att förlängas eller ej avgörs. Det innebär att ingen som bor invid och kring Bromma flygplats och inflygningsområdena får stycka tomt, bygga till eller göra något som kräver bygglov eller detaljplaneändring.

Att ha en flygplats i centrala Stockholm innebär en betydande säkerhetsrisk som inte kan anses vara acceptabel. Bullerzonerna som omger Bromma flygplats gör att det inte går att bygga bostäder i området. Utsläppen som flyget genererar är betydande och hälsovådliga.

Passagerarmängderna är idag uppe i drygt 1,3 miljoner passagerare/år. Maximum är satt till 1,5 miljoner passagerare/år. Kapacitetstaket är med andra ord nått. I ett Stockholm som utvecklas och tillväxten är god är inte Bromma längre ett alternativ. Tillväxtkvoten för flygplatsen är i det närmaste fylld och kan inte användas om antalet passagerare ska utökas, såvida man inte utökar ljudemissionen. Det skulle i så fall få konsekvensen att i princip hela Södermalm blir obebodligt ur bullerhänseende. Arlanda kan mycket väl betraktas som ett fullgott alternativ med en restid på 20 minuter från city. Arlanda är utpekad som riksintresse och det finns planer på att satsa mer och utöka trafiken där.

Bromma boplat är förutsättningen för ett Stockholm som växer.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Stadsledningskontoret ges i uppdrag att inför arbetet med budget 2007 ta fram en vision för Bromma Boplat.

Stockholm den 31 maj 2006

LEIF RÖNNGREN

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. avslå föredragande borgarråds förslag till beslut
2. därutöver anför följande:

Socialdemokraternas planer på att lägga ner Bromma flygplats är ett allvarligt hot mot Stockholms näringsliv. Stockholm behöver en citynära flygplats då Arlanda står utan möjlighet att ta emot alla de flygningar som idag går till och från Bromma. En välfungerande, citynära flygplats är viktigt för ökad tillväxt i Stockholmsregionen. Eftersom Stockholm ligger avskild i världen är goda kommunikationer därför avgörande för konkurrenskraften i den allt mer globaliserade ekonomin. Jämfört med Arlanda är Bromma en liten flygplats, men den är ändå Sveriges fjärde flygplats i antal passagerare räknat. Den har stor betydelse för affärsflyget och för flygkapaciteten i regionen. Brommas centrala läge är en stor fördel för den typ av flyg som kräver snabba förbindelser med innerstaden.

Genom regeringens agerande i frågan om en ny flygplats på Södertörn har Brommas betydelse för såväl affärsflyg som reguljärflyg stärkts. Planering och byggande av en ny flygplats i Stockholmsregionen tar cirka 15 år att genomföra. Mot bakgrund av detta bör Bromma flygplats där-

för få en ny koncession när den nuvarande går ut. Stockholms stad bör samtidigt teckna ett nytt avtal med Luftfartsverket som möjliggör ett bevarande av Bromma flygplats under koncessions-tiden. Stadens avtal med Luftfartsverket om bland annat miljöbestämmelser för flygtrafiken ska fullföljas, samtidigt måste utvärderingen och uppföljningen förbättras av de krav som har ställts tidigare. Även det nya avtalet som bör tecknas ska innehålla strikta regler för flygtrafikens miljö-påverkan till exempel avseende flygrörelser och buller.

Socialdemokraternas planer på en nedläggning av Bromma är ytterligare exempel – tillsam-mans med skattehöjningar, utjämningskatter, ökade avgifter, regelkrångel och biltullar – tydliga exempel på att socialdemokraterna inte värnar Stockholms utveckling och företagsklimat.

Till detta ska läggas socialdemokraternas beslut att införa en extra flygskatt som experterna är eniga om inte har några tydliga miljövinster utan istället endast försämrar Sveriges och Stock-holms konkurrenskraft. Flygskatten leder till höjda reskostnader och att färre har råd att flyga. Redan nu har till exempel Ryanair deklarerat att hälften av avgångarna till Sverige kommer att läggas ner när flygskatten införs den 1 juli. Det är ett allvarligt hot mot Stockholms besöksnäring som kommer att leda till att många jobb går förlorade i regionen.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Viviann Gunnarsson* (mp) enligt följande.

Stockholm skall vara fossilbränslefritt 2050. För att uppnå det här målet måste staden ta initiativ. En god start är då att bebygga Bromma flygplats med ett fossilbränslefritt bostadsområde.

Det finns flera exempel både i Sverige och utomlands på lyckade projekt med bostäder där uppvärmning sker helt utan tillförsel av fossilkällor och där transporter i huvudsak sker med kollektivtrafik, gång och cykel. Genomförandet av en framtidsstadsdel skulle öka intresset för Stockholm och samtidigt medverka till att utveckla miljövänlig teknik i Stockholm.

En annan aspekt på stadens arbete för att bli fossilbränslefritt 2050 är samarbetet inom IC-LEI där Stockholm Impuls är en förstärkt kampanj i klimatarbetet och där flera städer skriver under framåtsyftande mål. Genom sitt mål att bli fossilbränslefritt går Stockholm i bräschen även för andra länders städer.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av *Kristina Axén Olin*, *Sten Nordin* och *Mikael Söderlund* (alla m) och *Lotta Edholm* och *Ann-Katrin Åslund* (båda fp) med hänvisning till reservationen av (m) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Annika Billström*, *Elisabeth Brandt Ygeman*, *Malte Sigmalm*, *Karin Gustafsson* och *Hasan Dölek* (alla s) enligt följande.

Det är viktigt med en citynära flygplats och staden står bakom Stockholmsberedningens betän-kande ”Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen”. Där föreslås ett citynära alternativ som ska ligga i den södra länsdelen. Beredningens slutbetänkande föreslår att staten ska utreda var en ny flygplats skulle kunna etableras. Det är viktigt att regeringen utser en förhand-lingsman och att utredningsarbetet så snart som möjligt går igång.

Särskilt uttalande gjordes av *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

En avveckling av Bromma flygplats är ett stort steg för en förbättring av Stockholms miljö och utvecklingsmöjligheter. Tätortsnära buller och utsläpp från flyget kommer att minska kraftigt och utrymmen kommer att frigöras för att utveckla en ny hållbar stadsdel.

Visionen om Bromma Boplats innebär nya möjligheter i att bygga en ny stadsdel med goda kollektivtrafikförbindelser till t ex tvärbanan samt god planring för offentlig och kommersiell service. Det människor behöver i sitt dagliga liv ska finnas nära till hands i lokalsamhället. Vi vill

bygga en relativt tät stad i Bromma, med gröna inslag för möjlighet för rekreation och avkoppling. En viktig aspekt är att planera ur ett barnperspektiv. Det ska vara möjligt för barn att ta sig fram på egen hand utan beskydd av föräldrar till exempel på grund av risker i trafikmiljön.

I samband med nedläggningen av Bromma finns det vissa som kräver en nyetablering av en flygplats söder om Stockholm. Det vore både ett brutalt ingrepp på naturområden och ett sätt att gynna ett transportslag som i grunden inte är hållbart. Flyget som transportmedel är ur miljösynpunkt ett dåligt transportmedel, det är energikrävande och leder till stora utsläpp av bland annat växthusgaser. Därför är en ständig expansion av flygtrafiken inte rimlig, mer av transporterna behöver föras över på järnväg och färja.

Det är svårt att tänka sig ett mer lättillgängligt alternativ till Bromma än Arlanda. Det tar 20 minuter med Arlandabanan till Arlanda. Skulle det av vissa skäl krävas ytterligare en flygplats som komplement efter nedläggningen av Bromma är det bättre att utnyttja befintlig flygplats i Skavsta än att göra en ny exploatering med allt vad det innebär.

Särskilt uttalande gjordes av *Christer Ödmann* (mp) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (mp) i borgarrådsberedningen.