

PM 2016:70 RI (Dnr 123-510/2016)

Bromma flygplats – Lägesredovisning

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.
Stadsledningskontorets anmälan ”Bromma flygplats – Lägesredovisning”
godkänns.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Stadsledningskontoret anmäler i detta ärende stadens rapportering i form av en lägesredovisning till kommunstyrelsen för godkännande. Stadens interna arbete har samordnats och letts av stadsledningskontoret. Exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret samt miljöförvaltningen har ingått i arbetsgruppen och arbetat fram underliggande material.

Materialet som redovisas i bilaga 2 till promemorian är framtaget som svar på förfrågan från den statliga samordningsmannen för Bromma flygplats och redovisar vilka möjligheter det finns att ersätta flygplatsen med stadsbebyggelse och då främst bostäder.

I bilaga 2 till promemorian framgår underlaget som lämnats till samordningsmannen i sin helhet.

Beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontoret.

Mina synpunkter

Stockholmsregionen behöver stärkta och förbättrade flygförbindelser, inom Sverige, till Europa och övriga delar av världen. Att det är möjligt att flyga snabbt till Stockholm från övriga delar av Sverige eller världen är centralt för Stockholms fortsatta utveckling och tillväxt. Genom den snabba tillväxt Stockholm har, som kan stärkas genom bättre flygförbindelser, skapas också ett stort behov av bostäder. Just nu ser vi en stor brist i vår region och det kommer att behövas hundratusentals nya bostäder de kommande decennierna, särskilt stort är behovet i centrala och kollektivtrafiknära lägen. Bostadsbristen är det i särklass största hotet mot Stockholmsregionens fortsatta tillväxt.

Regeringens särskilda utredare Anders Sundström har på regeringens uppdrag analyserat hur flygkapaciteten i Stockholmsregionen kan stärkas samtidigt som möjligheterna till bostadsbebyggelse kan öka. Den politiska debatten kring flygets utveckling i Stockholm har i mångt och mycket handlat om Bromma flygplats vara eller inte vara. Tyvärr har denna debatt varit polariserad och tillräckliga fakta har saknats för att tydligt ta ställning till hur flyget på bästa sätt kan utvecklas, samtidigt som bostadsbebyggelse möjliggörs. Att Anders Sundström snart kommer att presentera sina slutsatser och sitt underlag är bra och viktigt för att nå en nyanserad debatt i frågan om flygets utveckling i Stockholm.

Stockholms stad har ombetts inkomma med underlag på vilken bostadsbebyggelse som skulle vara möjlig i framtiden om Bromma flygplats stängs. Det är ett väsentligt underlag till utredningen och en grund till en fortsatt diskussion. Stockholm saknar i dag ett stort antal bostäder. Till år 2030 kommer det att byggas 140 000 bostäder, motsvarande ett Malmö, inom stadens gränser. I stadens underlag till utredningen konstateras att en nedläggning av Bromma flygplats skulle kunna ge ytterligare nästan 40 000 nya bostäder i ett centralt läge och även möjliggöra en ny tunnelbaneförbindelse i västra Stockholm.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

Stadsledningskontorets anmälan ”Bromma flygplats – Lägesredovisning” godkänns.

Stockholm den 30 mars 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Förfrågan om underlag till samordningsmannen för flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet
2. Bromma flygplats - svar på förfrågan om underlag till samordningsmannen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden Joakim Larsson och Cecilia Brinck (båda M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Det är glädjande att den rödgröna regeringen i december 2015 tog sitt förnuft till fånga och meddelade att den särskilda samordnaren för Bromma flygplats framtid fått ett nytt uppdrag och att nedläggningshotet mot Bromma flygplats således var avvärvat. Vi delar uppfattningen att det finns ett behov av att se över hur flygkapaciteten i regionen ska säkras långsiktigt och tycker det är positivt att man nu öppnar upp för fler rullbanor på Arlanda.

Att säkra flygkapaciteten i regionen är A och O för såväl Stockholms stads som hela landets utveckling och tillväxt. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar från Handelshögskolan i Jönköping och teknikonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba

och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister.

Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus vara att minska miljöpåverkan från transporter. Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som den rödgrönrosa majoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats i förtid. Att påstå att en nedläggning av Bromma flygplats är en förutsättning för att klara bostadsförsörjningen i Stockholm fram till 2030 är löjeväckande vilket också bekräftas av såväl Stockholms Handelskammare som stadens egna bedömningar.

Stadens lägesrapport visar att regeringen gjorde helt rätt när de meddelade att nedläggning av Bromma flygplats inte är aktuell innan avtalet löper ut 2038. Den rödgrönrosa majoriteten har under många år i opposition framfört att en nedläggning av flygplatsen skulle kunna generera 50 000 nya bostäder i Bromma, vilket är en betydande del av deras utlovade 140 000 bostäder fram till 2040. Stockholms Handelskammare har tidigare slagit hål på det påståendet genom att påvisa att 50 000 bostäder på flygplatsområdet skulle ge en exploateringsgrad som är dubbelt så hög som på Manhattan.

Nu kan vi konstatera att stadens egna förvaltningar fastslår att en nedläggning av flygplatsen, med lika hög exploateringsgrad som i nybyggda Annedal, genererar 14 600 bostäder på flygfältet. Det är en siffra som skiljer sig kraftigt från den rödgrönrosa majoritetens tidigare löften och som väcker en hel del frågor om hur och var de avser att ersätta de nu förlorade bostäderna. Stockholms stad behöver nu fokusera på en lösning som innebär att vi kan tillgodose behovet av såväl nya bostäder som bra förutsättningar för flygtrafiken. Vårt förslag är att den rödgrönrosa majoriteten börjar med att damma av rapporten ”Bostadspotential Stockholm” från 2014 och som påvisar att det är möjligt att bygga 140 000 bostäder och samtidigt behålla flyget på Bromma flygplats samt värdefulla grönytor.

Kommunstyrelsen

Särskilt uttalande gjordes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Jonas Nilsson (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Stadsledningskontoret anmäler i detta ärende stadens rapportering i form av en lägesredovisning till kommunstyrelsen för godkännande. Stadens interna arbete har samordnats och letts av stadsledningskontoret. Exploaterings-, stadsbyggnads- och trafikkontoret samt miljöförvaltningen har ingått i arbetsgruppen och arbetat fram underliggande material.

Materialet som redovisas i bilaga 2 till promemorian är framtaget som svar på förfrågan från den statliga samordningsmannen för Bromma flygplats och redovisar vilka möjligheter det finns att ersätta flygplatsen med stadsbebyggelse och då främst bostäder.

I bilaga 2 till promemorian framgår underlaget som lämnats till samordningsmannen i sin helhet.

Möjlig ny bebyggelse totalt inom Stockholms stad

Stadens bedömning är att en nedläggning av Bromma flygplats totalt i Stockholms stad kan möjliggöra ca 30 000 – 38 000 nya bostäder, se figur nedan. 30 000 bostäder är enligt staden ett fullt realistiskt antagande utifrån de normer och riktlinjer som staden idag använder sig av i planeringen men bygger även på en viss uppskattning av konsekvensen av att buller och höjrestriktioner tas bort/förenklas.

Med antagandet om vissa lättnader eller klargöranden samt större samordning i befintligt regelverk skulle en del av bostäderna eventuellt kunna byggas även med flygplatsen. Utan flygplatsen förenklas däremot planprocesserna och riskerna i och med att överklaganden etc. minskar. Bostadsutbyggnad enligt det högre scenariot 38 000 bostäder innebär att avsteg från nuvarande riktlinjer för planeringen gällande exempelvis täthet, sociotopytor m.m. behöver göras. Detta kan ändå vara relevant då delar av områdets behov torde kunna säkras på intilliggande grönområden.

Område	Antal lgh (ca)	Kommentar
Arrendeområde	14 600	Täthet som Annedal
Direkt anslutande områden	4 600	Täthet som Annedal
Bällsta	1 200	Planering pågår
Riksby	3 000	Planering pågår
Ulvsunda industriområde	3 000	
Traneberg, södra Ulvsunda, Marieberg, Kristineberg och Fredhäll	2 400	
Spånga	500	Kompl. i mindre projekt
Övriga staden	Några tusen	Konsekvens av att buller- och höjrestriktioner tas bort/förenklas
STOCKHOLMS STAD TOTALT	30 000 (upp till 38 000)*	I staden bedömd bostadspotential totalt

*38 000 innebär avsteg från nuvarande riktlinjer för planeringen

Planeringen för ny bebyggelse inom arrendeområdet och direkt anslutande område bedöms ta ca 10 år under förutsättning att nödvändiga politiska beslut är tagna. Det finns flera faktorer som påverkar och kan förskjuta tidplanen. För övriga områden som idag berörs av flygbuller varierar planeringstiden.

Miljöbelastning

Hela det område som är eller har varit flygplatsområde kan ha förorenats av flygplatsverksamheten. Det innebär inte att hela ytan är förorenad. Totalkostnaden för sanering av markföroreningar kan för närvarande inte bedömas då det är stor osäkerhet om behovet av åtgärder. Kostnaden för sanering lär dock sannolikt uppgå till flera hundratal miljoner kronor.

Staden har genomfört omfattande marksanering tidigare i anslutning till större exploateringsprojekt, exempelvis Hammarby Sjöstad och Norra Djurgårdsstaden. Detta är sålunda inget nytt för staden och inget som bedöms förhindra en omvandling av flygfältet till bostadsområde.

Behov av trafikinfrastrukturinvesteringar och kollektivtrafikförsörjning

En utbyggd och förstärkt kapacitetsstark kollektivtrafik kommer vid bostadsexploatering att bli nödvändig, inte enbart med tanke på själva bebyggelsen på flygplatsområdet, utan även med hänsyn till utvecklingen i stort i denna regiondel. Detta kan exempelvis ske genom en utbyggd tunnelbanelinje mellan Alvik och Vällingby via Bromma flygplats. Även för vägnätet kommer det förmodligen att bli nödvändigt med förbättringar/utbyggnader för att få en tillfredsställande trafiksituation i västerort. Framförallt handlar det om att ge kollektivtrafik, gång- och cykeltrafiken bättre möjligheter att fungera tillfredsställande. För att uppnå detta finns flera olika alternativ med olika kostnader knutna till sig.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 16 mars 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att stadsledningskontorets anmälan ”Bromma flygplats – Lägesredovisning” godkänns.