

Handläggare
Niklas Karlsson
08-508 260 86

Till
Exploateringsnämnden
2019-04-25

Motion om byggande av en ny tunnelbanelinje Alvik-Hässelby via Bromma flygplats. (KS 2018/1801) Svar på remiss

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remiss.
2. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Johan Castwall
Förvaltningschef

Gunnar Jensen
Avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen rotel 1 har till Exploateringsnämnden remitterat ”Motion om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats), för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma” från Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren. (KS 2018/1801)

I motionen framförs bl.a. att en fortsatt utveckling av Arlanda flygplats med en fjärde bana är viktig och att stadens översiktsplan pekar ut Bromma flygplats som ett kommande stadsutvecklingsområde samt att det finns ett ansvar för att i god tid planera för en god kollektivtrafikförsörjning av nya

Exploateringskontoret
Avdelningen för Projektutveckling

Fleminggatan 4
Box 8189
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 86
Växel 08-508 276 00
niklas.karlsson@stockholm.se
exploateringskontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

bostadsområden. I motionen föreslås en ny tunnelbanelinje via Hässelby, Vällingby, Bromma (flygplats) och Alvik, med vidare anslutning till T-centralen och sedan söderut.

I motionen föreslås sammanfattningsvis bland annat:

- att uppta förhandlingar med staten och regionen om en ny tunnelbanelinje Alvik-Bromma-Hässelby
- Att intensifiera kontakter med staten om en fjärde bana på Arlanda för att kunna rymma trafiken från Bromma
- att besluta att inte förlänga nuvarande arrendeavtal för Bromma flygplats

Den föreslagna tunnelbanelinjen fanns med i det underlag staden lämnade till Sverigeförhandlingen 2015 och konstaterades då vara samhällsekonomiskt lönsam, om Bromma flygplats kan bebyggas med bostäder.

Den statliga utredningen ”mer flyg och bostäder” från 2016 pekade på behovet av en ny fjärde bana på Arlanda och att det ger möjligheten att lägga ned Bromma flygplats.

Ledtiderna för planering av en ny bana på Arlanda och för nya tunnelbanor är långa, i storleksordningen tjugo år.

Kontoret anser att förslaget är intressant, men betonar vikten av att utreda flera alternativ innan man låser sig för en specifik linje. Kontoret ser också positivt på att i samverkan med stat och region koppla samman frågorna om planering för flygplatsen med utbyggnad av kollektivtrafiken, i syfte att nå långsiktigt uthålliga planeringsförutsättningar för Bromma flygplatsområdet och kollektivtrafiken.

Remissen

Kommunstyrelsen rotel 1 har till Exploateringsnämnden remitterat ”Motion om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats), för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma” från Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren. (KS 2018/1801)

I motionen framförs bl.a. att en fortsatt utveckling av Arlanda flygplats med en fjärde bana är viktig för regionens behov, att stadens översiktsplan pekar ut Bromma flygplats som ett kommande stadsutvecklingsområde samt att det finns ett ansvar

för både bostadsförsörjningen och att i god tid planera för en god kollektivtrafikförsörjning av nya stora bostadsområden. Vidare anføres att en nedläggning av Bromma flygplats möjliggör skapandet av en ny stadsdel lika stor som Kungsholmen, med 30-35.000 bostäder och nästan lika många arbetsplatser.

I motionen föreslås en ny tunnelbanelinje via Hässelby, Vällingby, Bromma (flygplats) och Alvik, med vidare anslutning till T-centralen och sedan söderut. Projektförslaget fanns med i det underlag som studerades inför "Sverigeförhandlingen" 2015. Linjen då bedömdes ha en hög samhällsekonomisk nytta. Även andra alternativa sträckningar av ny tunnelbana via en ny stadsdel på Bromma flygplats bör analyseras innan beslut om exakt dragning fattas. Gällande avtal för Bromma flygplats löper till 2038 och då kollektivtrafikplaneringen har långa ledtider anser motionärerna att en förhandling i regionen och med staten måste påbörjas i närtid. Som referens anges att projekten i Sverigeförhandlingen ska färdigställas till år 2035.

I motionen föreslås:

- Att staden snarast upptar en förhandling med staten och den nya regionen i Stockholms län (landstinget) med syfte att åstadkomma en finansiering och påbörjad planering av en ny tunnelbanelinje med sträckan Hässelby-Vällingby-Bromma (flygplats)-Alvik, med vidare anslutning söderut.
- Att staden intensifierar kontakterna och diskussionen med statliga företrädare om beslut för en färdigställd fjärde anlagd bana på Arlanda senast år 2030, för att kunna rymma både Brommas inrikestrafik och annan trafiktillväxt för flyget.
- Att kommunfullmäktige beslutar att nuvarande arrendeavtal rörande Bromma flygfält inte ska förlängas.
- Att staden uttalar att ett nytt tunnelbaneprojekt via Bromma är prioriterat för staden och att ambitionen är att Bromma flygplats skall läggas ned i anslutning till att den fjärde banan på Arlanda blir färdigställd.
- Att kommunledningen omedelbart initierar överläggningar med partierna i kommunfullmäktige för att ta fram och besluta om en gemensam strategi för Bromma flygfält och en förstärkning av Arlanda som ett nationellt nav för flygtrafiken i Sverige.

Motionen i sin helhet finns i bilaga 1.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av Avdelningen för projektutveckling.

Remissen ska besvaras senast 2019-04-27, varför kontoret föreslår omedelbar justering.

Bakgrund

I det underlag med ett antal olika spårutbyggnader som staden 2015 lämnade till Sverigeförhandlingen under 2015 beskrevs den föreslagna tunnelbanelinjen Alvik-Bromma-Vällingby-Hässelby översiktligt. Vinsten med en ny dragning till Hässelby/Vällingby är att restiderna mellan Alvik och Hässelby minskar avsevärt, till förmån för kommande bostadsutbyggnad i dessa områden. I underlaget konstateras att utbyggnaden bara är intressant om Bromma flygplats på sikt läggs ned och bebyggs och att projektet med den förutsättningen är samhällsekonomiskt lönsamt. Delsträckan Alvik-Bromma flygplats är tekniskt komplicerad att genomföra och behöver utredas mer.

I mars 2016 presenterades rapporten ”Mer flyg och bostäder” från den av regeringen utsedde statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet, Anders Sundström. I mycket stark sammanfattning så pekade rapporten på behovet av en fjärde bana på Arlanda för att tillgodose regionens långsiktiga behov av flygtransporter. Författaren ansåg vidare att det fanns goda motiv för att utveckla en ny stadsdel på nuvarande Bromma flygplats när regionens behov av flygkapacitet kan tillgodoses på Arlanda.

Rapporten betonade också behovet av långsiktig strategisk planering i frågan där olika intressen vägs samman, och för att detta bör vara ett ansvar för regeringen. Planerings- och byggtiden för en ny bana på Arlanda angavs till cirka tjugo år.

I rapporten framgår också, med underlag från staden, att åtminstone ca 30 000 nya bostäder bedöms bli möjliga att bygga om Bromma flygplats skulle läggas ned. En sådan utbyggnad skulle också ställa stora krav på utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik, som även berör angränsande kommuner.

Bromma flygplats är idag ett utpekat riksintresse, vilket innebär att planeringen måste ta hänsyn till de begränsningar som flygplatsen medför.

I stadens översiktsplan från 2018 anges att det på lång sikt finns möjligheter att utveckla en ny stadsdel med blandad bebyggelse genom Bromma flygplats omvandling, efter att flygplatsens arrendeavtal löper ut 2038. I översiktsplanen står också att detta förutsätter att den nationella och internationella tillgängligheten säkerställs och att även tillgängligheten till Arlanda behöver stärkas.

Exploateringskontorets synpunkter

En långsiktigt hållbar planeringsinriktning för Bromma flygplats och nuvarande flygplatsområdet behöver hantera frågor på både nationell, regional och lokal nivå.

Som framgår av bakgrunden berör det bl.a. stadens, regionens och landets behov av flygförbindelser, men även det lokala och regionala behovet av bostäder och arbetsplatser. En hållbar stadsutveckling efter en eventuell framtida nedläggning av Bromma flygplats ställer också stora krav på en kapacitetsstark kollektivtrafik och utbyggnad av övrig infrastruktur och trafik i ett större område som sannolikt berör flera kommuner.

Planering av flygplatser och flygförbindelser har som framgår inte minst av Sundströms utredning mycket långa ledtider. Detsamma gäller planeringen för spårbunden kollektivtrafik, som nya tunnelbanor. Erfarenheterna från de senaste decenniernas stadsutveckling i Stockholm visar att även stadens planering har långa ledtider, i underlaget till Sundströms utredning angav staden ca tio år för planering av ny bebyggelse på flygfältet. Resultaten av Stockholms- och Sverigeförhandlingarna visar att ledtiden för utbyggnad av nya tunnelbanor är närmare tjugo år.

Kontorets bedömning är därför att planering för kollektivtrafikförsörjning av den nya stadsdelen är angeläget att påbörja mycket tidigt, om och när förutsättningar i övrigt finns för en kommande stadsutveckling på nuvarande flygplatsområdet.

För att nå långsiktigt uthålliga planeringsförutsättningar är det också nödvändigt för staden att ha en nära samverkan med företrädare för staten och regionen i frågor både om flygplatsen

och om utbyggnad av kollektivtrafiken, i likhet med tidigare förhandlingar om tunnelbaneutbyggnad.

Kontoret ser därför också positivt på inriktningen att i samverkan med stat och region koppla samman planeringen kring flygplatsen med frågan om framtida kollektivtrafik, så att inte den planeringen kommer i efterhand.

Den föreslagna tunnelbanelinjen Alvik-Bromma-Hässelby fanns som framgår av motionen med som del i stadens underlag för Sverigeförhandlingen, och är ett intressant alternativ att studera vidare. Förslaget är dock fortfarande i tidigt skede och är komplicerat framförallt avseende anslutningen till befintlig tunnelbana.

Kontoret vill betona vikten av att göra en bredare utredning av olika alternativ innan man låser sig vid en specifik lösning eller linjedragning. Genom besluten i Sverigeförhandlingen om nya tunnelbanelinjer finns också delvis nya förutsättningar som inte var helt klara när Alvik-Bromma förslaget först presenterades, exempelvis linjen Älvsjö-Fridhemsplan.

Sammanfattningsvis är kontoret positivt till att staden i samverkan med företrädare för staten och regionen arbetar för att nå långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar för både Bromma flygplatsområdet och för en utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik.

Exploateringskontorets förslag

Exploateringskontoret föreslår att Exploateringsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Slut

Bilagor

1. Motion om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats) för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma. (KS 2018/1801)