

**Handläggare**  
Oskar Bjelke  
08-508 264 25

**Till**  
Exploateringsnämnden  
2022-08-25

## **Projekt Bromma Blocks inom kvarteret Trafikflyget i Bromma. Tilläggsavtal samt reviderat genomförandebeslut.**

### **Förslag till beslut**

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till genomförandet av exploatering inom fastigheten Ulvsunda 1:1 och föreslår att kommunfullmäktige godkänner förslag till genomförande för projekt Bromma Blocks (stormarknadsområde) och att exploateringsnämnden medges rätt att genomföra projektet till en investeringsutgift om 195 miljoner kronor, en investeringsinkomst om 15,2 miljoner kronor och en total försäljningsinkomst om cirka 158,7 miljoner kronor.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del tilläggsavtal till överenskommelse om exploatering med NCC Property Sjuttiosex AB, NCC Property Sjuttiosju AB och NCC Property Sjuttioåtta AB och föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringskontoret rätt att teckna tilläggsavtal enligt vad som framgår av ärendet.

Johan Castwall  
Förvaltningschef

Sara Lundén  
Avdelningschef

**Exploateringskontoret**  
Projektutveckling Västerort,  
Innerstaden och Stora projekt

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

Jesper Skiöld  
Enhetschef

## Sammanfattning

Projekt Bromma blocks (Stormarknadsområde) är ett projekt där handelsområdet vid Bromma flygplats under de senaste åren har genomgått en omfattande förändring, vilken fortfarande pågår.

Den tredje etappen av utbyggnaden av området utgörs av detta delprojekt och inkluderar i huvudsak området kring Flygplatsinfarten. Exploateringsnämnden och kommunfullmäktige godkände 2009 ett genomförandebeslut om 172 mnkr. I oktober 2018 godkändes i kommunfullmäktige ett reviderat genomförandebeslut om 268 mnkr för detta projekt. Projektet har till stora delar förändrats jämfört med vad som beslutades i genomförandebeslutet 2009 och det reviderade genomförandebeslutet 2018.

Kontoret föreslår genom detta ärende att ompröva beslutet av fly-over och gång- och cykelbro över Ulvsundavägen.

Skälen till att ompröva ett beslut om fly-over och gång- och cykelbro består i huvudsak av att det inom området uppstått nya och delvis fortfarande oklara förutsättningar. I översiktsplanen från 2018 är Ulvsunda utpekad som ett område med stora möjligheter till stadsutveckling, bl.a. med möjlighet att utveckla Ulvsundavägen till ett urbant stråk. En fly-over är en lösning anpassad till trafikledsmiljö, inte en blandstad där även fotgängare och cyklister rör sig och vistas. Covid-19 har förändrat förutsättningarna för resande och handel vilket påverkar området som till stor del domineras av ett externhandelsområde och en flygplats. Kontoret har låtit genomföra en ny trafikutredning och en samhällsekonomisk bedömning vilka finner att trimningsåtgärder medför större samhällsekonomisk nytta än en fly-over. Genom att in- och utfarten över Trafikflyget 9 föreslås kvarstå i framtiden, till skillnad från vid föregående beslut, har även möjligheterna i vägnätet förändrats för fler trafikslag än biltrafik.

Den föreslagna placeringen av gång- och cykelbron, med anslutning mot Tvärbanans nya hållplats Bromma Blocks, är lämplig att studera inom ramen för kommande planarbete för Trafikflyget 9 tillsammans med utvecklingsfastigheterna norr om Ulvsundavägen inom kvarter Vallonsmidet.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde inkl. bokförda utgifter om 15 miljoner kronor. De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 195 miljoner kronor. Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 93 procent.

Försäljningsinkomster beräknas till 158,7 miljoner kronor.

Avstämning har skett med stadsledningskontoret.

## **Bakgrund**

Handelsområdet vid Bromma flygplats har under de senaste åren genomgått en omfattande förändring vilken fortfarande pågår. Den tredje etappen av utbyggnaden av området utgörs av detta delprojekt och inkluderar i huvudsak området kring Flygplatsinfarten/Ulvsundavägen. Se Bild 1. De tidigare etapperna har inneburit omvandling av de gamla flyghangarerna till handel. I denna etapp uppförs bebyggelse och infrastruktur i anslutning till Bromma flygplats och tvärbanans nya sträckning Kistagrenen, och därmed utökas handelsområdet söderut. Detta har gjorts samtidigt som tvärbanan byggts ut.

Den tidplan som upprättades i samband med detaljplanens färdigställande och tecknande av överenskommelser om exploatering har förskjutits, bland annat på grund av att bolagen som Staden tecknade avtal med har sålts. Dessa processer har tagit tid samt gjort att projektet som helhet inte gått framåt i ursprunglig tänkt takt. Anpassningar och samverkan med tidplanen för Tvärbanans Kistagren har också påverkat projektets tidplan.

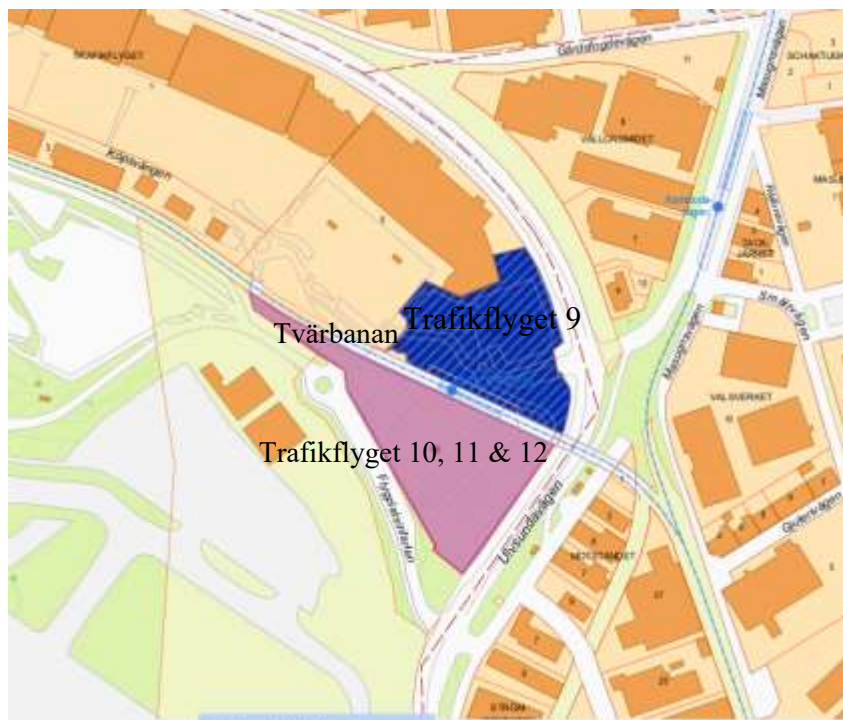


Bild 1. Illustration över området.

### Tidigare beslut

År 2009 godkände exploateringsnämnden och kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i vilket investeringsutgifter om 172 mnkr ingick. Dessutom fick exploateringskontoret i uppdrag att teckna nödvändiga avtal för projektets genomförande. Mark uppläts med tomträtt år 2012 för Trafikflyget 9 och år 2013 för Trafikflyget 8. Vad gäller Trafikflyget 8 så friköptes fastigheten år 2016 (enligt option i överenskommelse om exploatering) av en av byggaktörerna. Trafikflyget 8 har sedermera genomgått en fastighetsbildning och består nu av tre fastigheter, Trafikflyget 10, 11 och 12.

Detaljplanen för området erhöll laga kraft 2009-11-18.

Ett ärende lyftes till exploateringsnämnden 2018-06-14 och kommunfullmäktige 2018-10-15 där det beslutades om ytterligare en markförsäljning och ett tilläggsavtal med byggaktören för Trafikflyget 10, 11 & 12 samt ett reviderat genomförandebeslut om 268 mnkr.

### Tecknade avtal samt nytt tilläggsavtal

Kontoret har tecknat sedvanliga överenskommelser om exploatering med två byggaktörer. Utöver dessa avtal har Staden

tecknat två genomförandeavtal med AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om Tvärbanans utbyggnad.

Nedan redogörs kortfattat för avtalen i projektet.

### **Överenskommelse om exploatering, Trafikflyget 8**

Överenskommelse om exploatering tecknades 2010-01-18 med Brommaporten Kommanditbolag och Fastighets AB Bromma Center Södra vilket berör Trafikflyget 10, 11 och 12. Enligt avtalet skulle fastigheten först upplåtas med tomträtt för att sedan ev. friköpas, vilket har gjorts. Då bolagen som tecknade avtalet sålts vidare till ICA, som sedermera sålt vidare till NCC Property Development, nedan NCC, arbetar Staden nu med NCC som motpart för att genomföra avtalets innehåll.

Avtalet reglerar bland annat tidpunkten för bebyggelsens färdigställande samt bolagets medfinansiering av en fly-over.

### **Överenskommelse om exploatering, Trafikflyget 9**

Överenskommelse om exploatering tecknades 2010-01-18 med KF Fastigheter AB m.fl. och berör Trafikflyget 9. Sedan dess har bolagen fått nya ägare vid flera tillfällen och Staden arbetar nu vidare med CBRE Global Investors, nedan CBRE, som motpart för att genomföra avtalets innehåll.

### **Tilläggsavtal – gällande och nytt**

Då förutsättningarna för Trafikflyget 10, 11 och 12 ändrats beroende på att de olika ägarna haft nya idéer för detaljplanens genomförande tecknades tilläggsavtal mellan exploateringsnämnden och NCC 2019-02-04 för att reglera färdigställandetidpunkten och merkostnader med anledning av byggaktörens nya idéer. Eftersom projektets förutsättningar har ändrats för båda parter sedan tilläggsavtalet ingicks föreslås nu att ytterligare ett tilläggsavtal tecknas. Det nya avtalet ska bl.a. reglera tidpunkt för färdigställande och principer för kostnadsfördelning.

Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner för sin del tilläggsavtal till överenskommelse om exploatering med NCC och föreslår kommunfullmäktige att ge exploateringskontoret rätt att teckna tilläggsavtal enligt bilaga 3 till detta tjänsteutlåtande.

### **Markförsäljning – del av Ulvsunda 1:1**

För att handelsområdet skulle bindas samman till en helhet samt för att underlätta entréer och bilpassager till den nya bebyggelsen sålde Staden 2018-10-31 en del av Ulvsunda 1:1 till Fastica Bromma Center Södra AB. Försäljningen gällde den markremsa där tvärbanan går mellan fastigheterna Trafikflyget 10, 11 och 12 samt Trafikflyget 9. Staden sålde marken under och över tvärbanans bro för 31 mnkr. Marken säljs med belastning av servitut för tvärbanan och dess tillhörande anläggningar enligt genomförandeavtal mellan Staden och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL).

### **Avtal med SL**

Avtal avseende reservat för Tvärbanan genom Bromma Blocks tecknades 2010-02-19 och ett genomförandeavtal tecknades 2015-03-05. 2022-06-15 tecknades ånyo ett genomförandeavtal för att reglera kostnader mellan parterna som uppstått med anledning av det gemensamma entreprenadområdet mellan Köpsvängen och Flygplatsinfarten.

### **Förändringar sedan genomförandebeslut och reviderat genomförandebeslut**

Projektet har till stora delar förändrats jämfört med det som beslutades i genomförandebeslutet 2009 och det reviderade genomförandebeslutet 2018.

Det reviderade genomförandebeslutet enligt detta tjänsteutlåtande avser minskade investeringsutgifter om ca 73 mnkr till totalt 195 mnkr.

Nedan återges de förändringar som finns mellan de beslut som togs 2009 och 2018 och detta ärende.

### **Etappens omfattning**

De befintliga tomträtterna Trafikflyget 3 och Trafikflyget 4 inkluderades i kalkylunderlag inför beslut 2009 men är inte medtagna i underlaget till detta beslut. Trafikflyget 9 ingick i besluten 2009 och 2018 men är inte med i detta beslut. För Trafikflyget 9 fattade exploateringsnämnden inriktningsbeslut och markanvisning i februari 2022 och stadsbyggnadskontoret har lämnat ett positivt planbesked.

I detta beslut ingår endast området kring Flygplatsinfarten och därmed Trafikflyget 10, 11 och 12. Flygplatsinfarten och cirkulationsplatsen är färdigställd och slutbesiktigad och överlämnad till trafikkontoret för framtida drift och underhåll.

## Lägre utgifter

Anledningen till de lägre utgifterna är att kontoret vidare utrett förutsättningarna för en s.k. fly-over samt en gång- och cykelbro över Ulvsundavägen. Båda anläggningarna beslutades ursprungligen 2009 och sedan dess har förutsättningarna i området förändrats.

### Fly-over



*Bild 2. Illustration av en fly-over för trafik mot Bromma Flygplats. Källa: BAU*

I genomförandebeslutet inkluderades att bygga en fly-over med planskilt vänstersvängandekörväg över Ulvsundavägen, vilket fanns illustrerat i detaljplanen. Skälen till att ompröva ett beslut om fly-over består i huvudsak av att det inom området uppstår nya och delvis fortfarande oklara förutsättningar, vilka anges nedan.

Syftet med fly-overn enligt det ursprungliga beslutet var att hantera tillkommande trafikrörelser som bedömdes uppstå på grund av de två planerade köpcentrumbyggnaderna. Ingen av de

nya ägarna till Trafikflygen-fastigheterna har för avsikt att genomföra den ursprungligt planerade byggnationen. Vad gäller Trafikflyget 10, 11 och 12 är dessa fastigheter nu fullt utbyggda med i huvudsak kontor, hotell och en ICA-butik. Liknande användning planeras vid tillfället för detta beslut för Trafikflyget 9 som 2022-02-17 markanvisades för kontor, hotell, handel, service och parkering. Kontor genererar en mindre andel trafikrörelser än de ursprungliga förslagen med butiker. Genom markanvisningen och kommande detaljplan för Trafikflyget 9 kan staden tillsammans med byggaktören även säkerställa att in- och utfarten från Bromma Blocks i höjd med Karlsbodavägen finns kvar, vilket medför att det kvarstår tre in- och utfarter till området jämfört med de två som ursprungligen planerades.

I översiktsplanen från 2018 är Ulvsunda utpekat som ett område med stora möjligheter till stadsutveckling, bl.a. med möjlighet att utveckla Ulvsundavägen till ett urbant stråk. En fly-over av det här slaget tillhör en trafikledsmiljö, och inte en blandstad där även fotgängare och cyklister rör sig och vistas.

Kontoret har under 2021 genomfört en ny trafiksimulering vilken visar på att trafiken på Ulvsundavägen och intilliggande vägar inte kommer att ordnas med enbart en tillkommande fly-over då kapacitetsproblem istället överförs till andra korsningar. Trafiksimuleringen visar att tillräcklig framkomlighet uppnås med trimningsåtgärder i ett flertal korsningar i närområdet. Däribland dubbla vänstersvängfält från Ulvsundavägen till Flygplatsinfarten och ett flyttat övergångsställe vid korsningen Ulvsundavägen/Köpsvängen samt justeringar i trafiksignalerna. Detta alternativ leder också till bättre framkomlighet för busstrafik, jämfört med en fly-over.

Bromma flygplats och Ulvsundavägen utgör båda riksintresse för kommunikationer och ska skyddas mot åtgärder som försvårar dess utnyttjande. Utbyggnad av tvärbanans Kistagren och dess hållplats vid Bromma flygplats ökar tillgängligheten till flygplatsen. Därtill anger Stockholms stads framkomlighetsstrategi att det krävs att kapacitet för biltrafik på stadens vägnät minskar för att nå uppsatta mål. Trimningsåtgärderna tillför dock kapacitet för biltrafiken, något som i sin tur medför förbättrad framkomlighet för busstrafik.



Kontoret har även låtit utföra en samhällsekonomisk bedömning med syfte att ställa alternativen fly-over, trimningsåtgärder och jämförelsealternativet – att inte göra någonting alls - mot varandra. Trimningsåtgärder bedöms vara betydligt mer samhällsnyttigt än fly-over sett till kostnad och nyttor. Den beräknade nyttan fås främst av förbättrad framkomlighet för biltrafiken genom minskade köer och földeffekter av detta som till exempel förbättrad trafiksäkerhet. Utredningen visar också att trimningsåtgärder räcker för att säkerställa en god framkomlighet till och från Bromma flygplats, vilket innebär att åtgärden tar hänsyn till riksintresset.

För det fall Bromma flygplats avvecklas i framtiden kommer det krävs flertalet stora infrastruktursatsningar. Vid anläggande av en fly-over skulle förutsättningarna vid korsningen Flygplatsinfarten/Ulvsundavägen vara låsta för andra lösningar, som vid tillfället för utbyggnaden kan vara lämpligare än en fly-over.

För ett anläggande av en fly-over används stora mängder betong, stål och transporter vilket i dagens prisläge ökat utgifterna ytterligare jämfört med tidigare genomförandebeslut. Byggekostnadsindex för armeringsstål har gått upp med 107 % det senaste året och betongvaror med 22 %.

#### Gång- och cykelbro

Då områdets förutsättningar förändrats, vilka beskrivits ovan, förordar kontoret även att den föreslagna gång- och cykelbron över Ulvsundavägen utgår tills vidare. Den föreslagna placeringen, med anslutning mot Tvärbanans nya hållplats Bromma Blocks, är lämplig att studera inom ramen för kommande planarbete för Trafikflyget 9 tillsammans med utvecklingsfastigheterna norr om Ulvsundavägen, vid kvarter Vallonsmidet. Exploateringsnämnden fattade 2022-02-17 beslut om markanvisning av Trafikflyget 9 och stadsbyggnadskontoret har lämnat ett positivt planbesked.

Genom att in- och utfarten över Trafikflyget 9 föreslås kvarstå i framtiden, till skillnad från vad som var utgångspunkten vid det ursprungliga beslutet, behöver en ny lösning studeras. Kontoret förslår att ett lämpligare alternativ utreds, tillsammans med

stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret, i samband med planarbetet för Trafikflyget 9 och Vallonsmidet.

## Ekonomiska konsekvenser för staden

Hittills nedlagda utgifter för projektering av fly-over är förgäveskostnader vid en ändrad inriktning, men fortfarande är en stor del av investeringen kvar att finansiera. Viss del av dessa medel kan istället allokeras till en för området lämpligare trafiklösning.

Nedan redovisas i en tabell olika poster och skillnaderna mellan genomförandebeslutet 2009, det reviderade genomförandebeslutet 2018 och enligt detta tjänsteutlåtande.

<b>Genomförandebeslut</b>	<u>2009</u> (mnkr)	<u>Rev 2018</u> (mnkr)	<u>Rev 2022</u> (mnkr)
Bokförda utgifter	2	20,5	158,4
Fly-over (vägbro)	40	50	0
Flygplatsinfarten	20	50	85,4 (Färdigställd, ingår i bokförda utgifter)
Gång- och cykelbro parallellt med Tvärbanan över Ulvsundavägen	50	40	0
Övriga utgifter – trimningsåtgärder, ledningsomläggning, konst m.m.	60	71,3	34
<b>Totalt</b>	<b>172</b>	<b>231,8</b>	<b>192,4</b>

Tabell 1. Jämförelse av utgifter mellan de olika beslutstillfällena.

Den största skillnaden mellan de olika posterna utgörs av att fly-over och gång och cykelbro utgår, se Tabell 1. I posten trimningsåtgärder ingår totala kostnaden för att utföra arbetena, inkl. ledningsomläggningar, projektering, risk m.m. Under 2019 beställdes en uppdaterad kalkyl för fly-over vilken visade högre kostnader än tidigare beräknat, 94 mnkr jämfört med tidigare 50 mnkr. I dagens prisläge medför det en utgiftsnivå på totalt cirka 130 mkr för en fly-over. Motsvarande kostnadsökning gäller för gång- och cykelbron.

Ärendet ska även beslutas av kommunfullmäktige då investeringen överstiger 50 miljoner kronor.

Kontoret redovisar här de ekonomiska förutsättningarna för projektet enligt nuvärdesmetoden och vilka budgetkonsekvenser projektet medför.

### Lönsamhetskalkyl enligt nuvärdesmetoden

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden tar hänsyn till kommande investeringar från och med beslutstillfället i löpande priser och beaktar de ekonomiska konsekvenserna för både investeringar, driftkostnader och intäkter.

Lönsamhetskalkylen enligt nuvärdesmetoden för projektet redovisar ett negativt nettonuvärde inkl. bokförda utgifter om 15 miljoner kronor motsvarande -49 tkr/ekvivalent lägenhet<sup>1</sup>.

Mark har sålts i två omgångar till NCC under år 2016 respektive 2018. Dels har Ulvsunda 1:1 avstyckats till Trafikflyget 10, 11 & 12 och dels del av Ulvsunda 1:1 för tvärbanebronsmarken.

De sammanlagda utgifterna i löpande prisnivå beräknas till cirka 195 miljoner kronor, varav 158,4 miljoner kronor är utgifter före år 2022, det vill säga redan nedlagda utgifter. Utgifterna avser främst genomförandet av Flygplatsinfarten, projektering, utredningar och samordningsinsatser med andra aktörer i området för att förbereda genomförande.

Investeringsinkomsterna beräknas till cirka 15,2 miljoner kronor, varav huvuddelen utgörs av ersättningar (medfinansiering) enligt avtal. Försäljningsinkomster som avser Trafikflyget 10, 11 & 12 och ytan under tvärbanebron beräknas till 158,7 miljoner kronor varav 158,7 miljoner kronor är bokförda och reavinsten beräknas uppgå till 153,2 miljoner kronor.

Projektets nettoexploateringsutgift/ekvivalent lägenhet beräknas uppgå till 594 000 kronor i fast prisnivå. Detta är i jämförelse med andra motsvarande projekt högre. Detta nyckeltal visar projektets nettoutgifter inklusive redan nedlagda utgifter.

---

<sup>1</sup> Ekvivalent lägenhet motsvarar den sammanlagda tillkommande ytan (BTA) för bostäder, kommersiella lokaler etc. dividerat med 100 (en lägenhet motsvarar 100 kvm BTA).

Projektets täckningsgrad inklusive nedlagda nettoutgifter beräknas uppgå till 93 procent.

Staden har risk för förgävesprojektering, tillsammans med NCC som är part i medfinansiering av en fly-over.

## Budgetkonsekvenser

### Investeringsbudget och försäljningsinkomster

Investeringsutgifterna för projektet beräknas till cirka 195 miljoner kronor och investeringsinkomsterna till cirka 15,2 miljoner kronor i löpande prisnivå. Utfallet över åren beräknas bli enligt nedanstående tabell:

Budgetkonsekvenser	Ack						
Investering	t.o.m.						
Mnkr	2021	2022	2023	2024	2025	Senare	Totalt
Utgifter inkl. förvärv (-)	-158,4	-0,5	-36,1	0,0	0,0	0,0	-195,0
Inkomster (exkl. försäljning)	15,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,2
<b>Nettoutgift (-) /-inkomst</b>	<b>-143,2</b>	<b>-0,5</b>	<b>-36,1</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>0,0</b>	<b>-179,8</b>
Försäljningsinkomst	158,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	158,7

Stadens utgifter/inkomster för exploatering bedöms kunna finansieras via exploateringsnämndens investeringsbudget för år 2022. Behov av medel för åren därefter får beaktas i nämndens kommande budgetarbete.

### Driftbudget

Projektet bedöms påverka stadens och nämndens resultat enligt nedanstående tabell.

Budgetkonsekvenser							
Drift							
Mnkr	2022	2023	2024	2025	2026	Senare	Kom- mentar
<b>Resultatpåverkan ExplN</b>							
Löpande intäkter/kostnader	5,6	5,3	0,0	0,0	0,0	max 0	
Internränta	0,0	0,0	-0,8	-0,8	-0,8	max -0,8	
Avskrivningar	0,0	0,0	-4,5	-4,5	-4,5	max -4,5	år 2024
Reavinster/förluster	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	totalt
Exploateringsbidrag upplösning	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	153,2
Exploateringsbidrag internränta	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
<b>Summa resultatpåverkan nämnd</b>	<b>5,6</b>	<b>5,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-5,3</b>	<b>-5,3</b>		
<b>Resultatpåverkan TRN+SDN</b>							

Driftskostnader TRN+SDN	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	-0,1	mellan -0,1 och -0,1	
Underhållskostnader trafiknämnden	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	mellan 0 och -0,1	
<b>Summa resultatpåverkan TRN+SDN</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>	<b>-0,1</b>		

De beräknade drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområden beräknas efter genomförandet inte belastas negativt jämfört med dagens kostnader. Internränta och avskrivningar (kapitalkostnaderna) för exploateringsnämnden beräknas uppgå till cirka 5,3 miljoner kronor det första året och minskar därefter något genom avskrivningar. Reavinsten beräknas uppgå till 153,2 miljoner kronor.

### Ekonomiska osäkerheter

Med trimningsåtgärder istället för fly-over minskar risken av ett större negativt ekonomiskt utfall med beaktande av den marknadsanpassning som styrs av utbud och efterfrågan på material och transporter.

### Slutsats-ekonomi

Projektets totala ekonomi förbättras genom trimningsåtgärder istället för fly-over, samt den ekonomiska risken kan förväntas vara lägre.

I jämförelse med beslutet 2018 minskar de sammanlagda utgifterna från 268 mnkr till 195 mnkr. Nettonuvärdet inkl. bokförda utgifter minskar från -1 mnkr till -15 mnkr, och täckningsgraden sjunker från 140 % till 93 %.

### Hur projektet uppfyller stadens mål

I översiktsplanen från 2018 pekas Ulvsundavägen ut som möjligt urbant stråk. Att anlägga en fly-over med motorvägskaraktär skulle motverka den visionen.

Att bygga en bro för vänstersvängande biltrafik går mot stadens styrdokument att prioritera kapacitetsstarka trafikslag. Trimningsåtgärder förbättrar framkomligheten för fler trafikslag än biltrafik.

Det föreslagna alternativet med trimningsåtgärder möjliggör värdeskapande kompletteringar i det befintliga vägnätet.

## Kompensation för ianspråktagen grönyta

All bebyggelse sker på mark som redan är exploaterad, inga grönytor tas i anspråk.

## Tillgänglighet

Med trimningsåtgärder i gatunivå gynnas fler trafikslag såsom gång- och cykeltrafikanter, utöver biltrafik, av åtgärden jämfört med en fly-over.

## Påverkan på barn

Projektet bedöms inte ha några negativa effekter på barn. Rörelser över Ulvsundavägen skulle dock underlättas och ske på ett säkrare sätt för barn genom byggnation av en gång- och cykelbro, vilket avses utredas vidare i kommande detaljplanearbete.

## Jämställdhet

Förslaget till beslut syftar till att öka framkomligheten i korsningar kring Bromma Blocks. Med trimningsåtgärder i gatunivå istället för en fly-over skapas inga ytor under en bro som kan upplevas otrygga eller skapa tillhåll.

## Konstnärlig utsmyckning

I exploateringsprojekten ska 1 procent av stadens produktionskostnad avsättas till offentlig konstnärlig gestaltning i samråd med Stockholm Konst. I detta projekt har medel avsatts för ett konstverk i cirkulationsplatsen mellan Flygplatsinfarten och Köpsvängen. Konstverket består av två hästar på varsitt podium, vilka ska framkalla en lättsammare miljö i en annars infrastrukturdominerande omgivning.

## Genomförandefrågor

### Tidplan

Flygplatsinfarten och dess cirkulationsplats är färdigställd där slutbesiktning och överlämning till trafikkontoret har skett. Genomförandet av trimningsåtgärder avses att påbörjas under 2023 och beräknas ta cirka ett år att färdigställa.

## Risker och osäkerheter

Risker och osäkerheter i detta projekt är flera, där stor samordning med byggaktörer och Swedavia krävs under genomförandet av Flygplatsinfarten, både mot Köpsvängen och Ulvsundavägen. Både Flygplatsinfarten och Ulvsundavägen är

riksintressen på grund av deras vikt för kommunikationer. Under genomförandet av trimningsåtgärder krävs samordning med berörda parter samt nattarbeten för bibehålla framkomligheten på dessa vägar.

## **Kommunikation**

Kontoret har diskuterat förslaget med trafikkontoret och Trafikverket, vilka godtar de föreslagna trimningsåtgärderna.

Då projektet bedöms medföra en utgift över 50 miljoner kronor har avstämning skett med stadsledningskontoret.

## **Kontorets sammanfattande bedömning**

Kontoret ställer sig positivt till att genomföra trimningsåtgärder istället för fly-over av flera skäl. En fly-over innebär en stor åtgärd till en mycket hög kostnad där samma effekt kan uppnås av trimningsåtgärder med mindre medel och till mindre miljö-, klimat- och stadspåverkan. Sedan det ursprungliga genomförandebeslutet 2009 har stadens styrdokument och strategier uppdaterats varför en fly-over kan ses som en föråldrad lösning.

Det är också viktigt att beakta avseende fly-over att det är en beständig åtgärd som kan påverka framtida utveckling och markanvändning i området. För en framtida exploatering av Bromma flygplats krävs flertalet stora infrastruktursatsningar. Hur sådan infrastruktur till flygplatsen ska anslutas är inte studerat av vare sig kommunen, staten eller regionen men en fly-over skulle låsa förutsättningarna i korsningen Flygplatsinfarten/Ulvsundavägen.

## **Slut**

## **Bilagor**

1. Lönsamhetskalkyl och exploateringsnyckeltal
2. Tilläggsavtal nr 3 med NCC