

Projektdirektiv – Bromma flygplats

Författare: Oskar Bjelke
Version: 1.1



1972 års karta över Bromma flygplats.

Godkännanden av projektdirektivet

Datum & version	Godkänd av
2024-02-22, 1.0	Exploateringsnämnden
2024-10-17, 1.1	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 via ett planprogram 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 syftade till att utreda förutsättningarna för att ta fram ett planprogram för området, vilket sedan ska ligga till grund för framtida detaljplaner. Programarbetet inleds under 2024 efter beslut om Start-PM i stadsbyggnadsnämnden 22 februari 2024. 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. 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. Området möts i söder av höga naturvärden, De Geermoräner, fornlämningar och ett villaområde. I väster, öster och norr finns övervägande verksamhets-, handels- 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 höjdstriktioner kan även 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 är syftet 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 utvecklingen 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 markföroreningar 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 arbetet med programmet arbetet upprättas en 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
Trafikplanerare, ExplK	Irena Juric
Landskapsarkitekt, ExplK	Karin Stephansson
Trafikplanerare, 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.

Styrgrupp

Under 2023 och 2024, fram till detta reviderade utredningsbeslut, har en förvaltningsöverskridande operativ styrgrupp sammanträtt. Den operativa styrgruppen sammankallas av projektledaren och deltagare är enligt nedan:

Stockholms byggeneral, 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 detta utredningsbeslut har beslutats ska en stadsövergripande styrgrupp bestående av förvaltningscheferna för Explk, TK, SBK, FSK, MF, Bromma stadsdelsförvaltning och VD för SVOA bildas.

Utredningsarbete

Under det inledande programarbetet som skett under våren 2024 har ett antal knäckfrågor identifierats vilka i ett senare skede behöver utredas under programskedet. Planprogrammet ska resultera i ställningstaganden för att klargöra förutsättningar inför arbetet med inriktningsbeslut och detaljplaner.

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

Planprogrammet blir en politiskt förankrad produkt med syfte att skapa långsiktiga planeringsförutsättningar. Under förutsättning att det inte tillkommer nya omständigheter som inte kunnat förutses, bedöms följande tidplan för programarbetet kunna realiseras:

Start-PM	Q1	2024
Samråd planprogram	Q2	2026
Godkännande i SBN	Q3	2027
Antagande KF	Q4	2027

Efter programmets antagande kommer det krävas fortsatt planeringsarbete i form av fördjupning av idé och struktur, infrastruktur, ekonomiska förutsättningar, etappindelning och markanvisningsstrategi. Kontorets bedömning är att sådan planering kommer ta cirka 4-5 år, och att detaljplanarbeten kan starta därefter, med målbild att ha den första lagakraftvunna detaljplanen till 2038.

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 2024-2027

Detta projektdirektiv är länkat till ett reviderat utredningsbeslut som föreslås för exploateringsnämnden i augusti 2024, och syftar till att ta fram ett planprogram som ska möjliggöra en omfattande stadsutveckling där Bromma flygplats utvecklas från sin nuvarande användning till en sammanhängande lokal och regional målpunkt i form av en tät och levande blandstad.

Jämfört med tidigare utredningsbeslut föreslås en utökning i omfattning av budget och därmed behöver utredningsbeslutet för projektet Bromma flygplats revideras.

Tillkommande kostnader har sin grund i att programarbetet nu föreslås omfatta övergripande utredningar av bland annat föroreningar, trafik, skyfall, dagvatten, ekologi och geoteknik, mer interntid, och behov av samordning med andra förvaltningar och intressenter. De tillkommande utredningskostnaderna uppgår till 39 miljoner kronor.

Investeringsutgifter

En närmare bedömning av projektets totala investeringsutgifter har inte gjorts i detta skede av projektet.

Den största delen av de totala utgifterna uppstår i form 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 planerfasen är det av stor vikt att projektet har ett stort fokus på att kontinuerligt 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.
 - Detaljplanarbeten 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 har lanserat 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 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.