

Protokoll 8/2024

Tid Torsdagen den 17 oktober 2024 kl. 15.30-16.15

Plats Stora kollegiesalen, Stadshuset

Justering Fredagen den 25 oktober, §§ 1-6, 9-11, 13, 15-19

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 17 oktober 2024, §§ 7, 8, 12, 14

Anders Österberg

Dennis Wedin

Närvarande

Beslutande ledamöter

Anders Österberg (S) ordföranden

Dennis Wedin (M) vice ordföranden

Margareta Stavling (S)

Anders Göransson (S)

Ingela Edlund (S)

Jonathan Metzger (V)

Rita Valanko (M)

Fredrik Sand (M)

Anders Edin (SD)

André Nilsson (L)

Tjänstgörande ersättare

Agneta Sundberg (V)

Felix Schartner Giertha (MP)

Patrick Amofah (C)

för Clara Lindblom (V)

för Lennart Tonell (MP)

för Svante Linusson (C)

Ersättare:

Emil Bustos (S)

Bengt-Olov Tengmark (S)

Maj-Len Eklund (S)

Johan Ekwall (M)

Robert Stahre (M)

Gabriel Kroon (SD)

Tjänstemän

Förvaltningschefen Thomas Andersson, Jenni Almgren, Susanne Bengtsson, Göran Carlberg, Britta Eliasson, Annika Forsing, Sverker Henriksson, Anders Johnson, Niklas Karlsson § 19, Karl Lagerlöf § 19, Per Ling-Vannerus § 19, Jesper Skiöld, Carolina Zandén och nämndsekreterare Kerstin Thörner, samt borgarrådssekreteraren Sonja Pagrotsky, personalföreträdaren Luis Lopez §§ 1-6, 19 och personalföreträdaren Eva Brynk §§ 1-6, 19.

§11 Reviderat utredningsbeslut för stadsutveckling på Bromma flygplats

Dnr E2024-00135

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden godkänner tjänsteutlåtandets bilagda projektdirektiv.
2. Exploateringsnämnden godkänner för sin del förslag till fortsatta utredningar och föreslår att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att fortsätta utreda förutsättningarna för projekt Bromma flygplats upp till 41 miljoner kronor (utredningsbeslut).
3. Exploateringsnämnden anmäler beslutet till stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, Bromma stadsdelsnämnd samt till kommunstyrelsens ekonomi- och trygghetsutskott.

Reservation

Samtliga ledamöter för Moderaterna reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Anders Edin (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

André Nilsson (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 13 september 2024.

Nämndens behandling av ärendet

Framlagda förslag till beslut

- 1) Ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Jonathan Metzger m.fl. (V), Felix Schartner Giertha (MP) och Patrick Amofah (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Vice ordföranden Dennis Wedin m.fl. (M) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Inrikesflyget är viktigt för Stockholmsregionens Sveriges tillväxt, tillgänglighet och konkurrenskraft. Exakt hur beskedet från flygbolaget BRA om att de blir underleverantör till SAS och börjar flyga från Arlanda istället för Bromma Flygplats från januari 2025 påverkar detta vet vi inte i dagsläget. Det är därför viktigt att inte dra några förhastade slutsatser innan den frågan har utretts och analyserats.

Vi är överens om att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Oaktat flygplatsens vara eller icke vara så skulle bostäder på den platsen ta flera decennier att bygga. Staden bör därför fokusera på de drygt 170 000 bostäder som redan finns i olika planeringsskeden och därmed går att genomförbara närmare i tid.

- 3) Anders Edin (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå förslaget, samt att därutöver anföra följande:

Sverigedemokraterna är öppna för att utreda bostadsbebyggelse på Bromma flygplats, förutsatt att Arlanda flygplats kan hantera flygkapaciteten. Vår inställning är däremot att Bromma bör bygga vidare lokala framgångsexempel som har gjort södra Bromma till en attraktiv stadsdel. Utredningen bör undersöka möjligheten till nya egnahemsområden, radhus och mindre lägenhetshus. Stockholm ska vara en liten storstad. Vi ska inte konkurrera med internationella metropoler genom att bygga skyskrapor och instängda lägenheter. I stället bör inspiration tas från söderorts och södra Brommas egnahemsmiljöer för att få till ett stadsnära boende men med karaktären av en trädgårdsstad.

- 4) André Nilsson (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

- a. Att delvis avslå förslag till beslut.
- b. Att staden i samarbete med Swedavia och med hänsyn till övriga myndigheters bedömning om framtida behov av flygtrafikkapacitet och beredskap undersöker möjligheterna att bryta avtalet om Bromma flygplats i förtid.
- c. Att staden tillsätter en extern granskare samt en miljöcontroller direkt vid projektstart.
- d. Att staden upprättar en samarbetsgrupp kring kollektivtrafiken med Region Stockholm.

- e. Att staden aktivt verkar för att regeringen snarast påbörjar arbetet med utbyggnad av Arlanda flygplats.
- f. Att utöver det anföras följande:

Mot bakgrund av de nya förutsättningarna för Bromma flygplats då nästan allt trafikflyg flyttar till Arlanda redan från årsskiftet är Liberalerna öppna för att undersöka möjligheterna att avbryta avtalet med Swedavia i förtid. Detta ska dock göras med utgångspunkten att det är Swedavia som äger rätten att säga upp avtalet och med hänsyn till berörda myndigheters bedömning av behov av flygkapacitet och beredskap.

I och med att inrikesflyget omlokaliseras helt till Arlanda ställer det stora krav på en omgående utbyggnad av kapaciteten genom en fjärde landningsbana för att klara av den ökade trafiken på Arlanda flygplats. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda flygplats, behöver staden snarast kontakta regeringen om att påbörja arbetet. Även infrastrukturen för att snabbt, billigt och klimatvänligt kunna ta sig till och från Arlanda behöver byggas ut och samordning med Region Stockholm är därför nödvändig. Det är centralt för att minimera riskerna för flaskhalsar som kan skada Stockholms konkurrenskraft och attraktivitet som storstad.

En grundläggande förutsättning för att förtätningen av Bromma ska lyckas, är att utvecklingen av det nya området som ska bli Bromma parkstad görs med en varsam utveckling som harmoniserar och med närliggande områden och tillför nya värden. I de fall det finns kulturhistoriskt värdefulla platser att bevara, så måste dessa beaktas och värnas.

Framtida bebyggelse måste harmonisera med närliggande område och ska tillföra nya värden till Bromma som stadsdel, samtidigt som inslag som redan nu är attraktiva i Bromma vävs in i stadsplaneringen för att skapa en fungerande helhet. Det är viktigt att tidigt planera för att stadsdelen som helhet ska fungera, med tillgång till den samhällsservice, som exempelvis tillräckliga skolbyggnader och lokaler för kulturverksamhet. Liberalerna vill se stadsmässig kvartersbebyggelse i de delar som passar, samtidigt som byggnader i mindre skala, en blandning av villor, stadsradhus och låghus, vävs samman i en planering

som från första pennstrecket har en hållbar, välfungerande och attraktiv stadsdel som målbild.

I planeringen behöver hänsyn tas till att den arkitektoniskt intressanta terminalbyggnaden bevaras för eftervärlden. Byggnaden skulle kunna bli utgångspunkt för ett nytt kulturellt centrum.

Projektets omfattning kommer ha stor påverkan på både klimat och miljö, därför vill Liberalerna att en miljöcontroller tillsätts för att bevaka och upprätthålla projektets påverkan på miljön. Vidare anser Liberalerna att en extern granskare ska tillsättas direkt vid projektstart. Med tanke på projektets omfattning kommer stora delar av stadens förvaltningar och bolag involveras och stora investeringar från staden sida kommer att behöva göras. Därför behöver staden denna gång ta lärdom av de stora kostnadsökningar som Liberalerna kontinuerligt har varnat för i samband med andra större projekt i staden, som Slussen och vattentunnlarna.

Bromma parkstad ska vara en grön och klimatvänlig stadsdel för framtiden. Men med så många bostäder som planeras, kommer krav på en effektiv och grön infrastruktur. En realistisk plan för hur kollektivtrafiken ska fungera för att underlätta resandet till och från Bromma behöver därför påbörjas. En sådan investering kräver att såväl kommun, region som stat driver på i samma riktning. En eventuell tunnelbana, eller annan ny spårbunden trafik, behöver planeras i god tid så den finns tillgänglig vid tiden när människor flyttar in i området och därmed minska risken att fler väljer bilen istället för att åka kollektivt. En samarbetsgrupp med Region Stockholm bör därför snarast inrättas.

Avslutningsvis är det för Liberalerna viktigt att lyfta fram att Stockholm behöver bostäder här och nu. Det kommer att dröja många år innan inflyttning i nya Bromma parkstad kan ske. Att ensidigt luta sig mot detta projekt, så som det rödgröna styret länge gjort, anser Liberalerna inte vara ett ansvarsfullt sätt att uppfylla stadens bostadsförsörjningsansvar. Projektet riskerar att kräva stora resurser och ta fokus från andra bostadsprojekt som ligger närmare i tid vilket vore negativt både för staden men även för de som är i behov av en bostad inom den närmaste tiden. Liberalerna har frekvent påpekat de negativa konsekvenserna av den rödgröna majoritetens ensidiga fokus

på Järva. Bromma parkstad får inte på samma sätt bli ett ensidigt fokus för stadens stadsbyggnadspolitik. Det vore inte ansvarsfullt.

Beslutsgång

Ordföranden Anders Österberg (S) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöds av ordföranden Anders Österberg m.fl. (S), Jonathan Metzger m.fl. (V), Felix Schartner Giertha (MP) och Patrick Amofah (C).

Särskilt uttalande

Patrick Amofah (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Ännu en gång nås vi av ett ärende om Bromma flygplats tomt på nyheter, men däremot ett försök för majoriteten att åter visa på handlingskraft i ljuset av det avstannade bostadsbyggandet. Centerpartiet i Stockholms stad ser positivt på potentialen till stadsutveckling på Bromma flygplats – när avtalet löper ut 2038, eller om parterna finner ett tidigare slutdatum, och uppmanar kontoren att ha följande i betänkande den dag planeringsarbetet blir nödvändigt att påbörjas.

Att redan i dagsläget påbörja ett planeringsarbete för det område som idag utgör Bromma flygplats kräver i stor utsträckning flexibilitet. Under de 15 kommande åren lär vi med största sannolikhet se stora förändringar rörande behov, krav, marknadsläge, lagstiftning, teknik och befolkningsutveckling. Anpassningsförmåga kommer således krävas för att inte bygga en ny stadsdel utefter gårdagens premisser.

Centerpartiet vill skapa en hållbar och effektiv stadsdel som i alla skeden - under planering, byggtid och efter färdigställande, har förutsättningarna att följa med i utvecklingen. Vilka boendeformer efterfrågas av befintliga stockholmare på 2040-talet, och av de som ännu inte kunnat söka sig till vår stad? Vilka förväntningar finns på ens boende och närområde? Hur beaktar vi förändringar i lagar och regleringar som miljöbalken, plan- och bygglagen samt Boverkets byggregler?

Teknikutvecklingen är på frammarsch, inte minst inom vatten och avlopp, avfallshantering, energi och intelligenta transportsystem. Felsteget att anpassa framtidens stadsutveckling efter gårdagens teknik får inte göras åter – likt avfallskvarnarna i Norra Djurgårdsstaden som sedan förbjöds.

Det är även av yttersta vikt att infrastrukturen till den nya stadsdelen måste finnas på plats innan första inflyttning. Även här kan Norra Djurgårdsstaden statuera varnande exempel. Stadsdelen byggdes med färre parkeringsplatser och löftet om att spårburen trafik snart skulle vara på plats – tio år har gått och regionen vill nu istället dra ner på den ständigt mer belastade busstrafiken. Vi får inte under några omständigheter göra om samma misstag med en framtida stadsdel, med mångdubbelt fler invånare, på Bromma flygplats – som kommer kräva kapacitetsstark spårburen trafik med goda anslutningar till närliggande noder.

Stadsutveckling i närliggande områden som Riksby kommer redan i ett snarare skede kraftigt påverka belastningen på Västerorts vägar, kollektivtrafik och service. Det är positivt att regionen nu redan påbörjat en lokaliseringsutredning för områdets framtida kollektivtrafikförsörjning, då detta i hög utsträckning kommer styra förutsättningarna för exploatering på flygplatsområdet. Med hänsyn till Stockholmsregionens minst sagt oroväckande meritlista över misslyckade infrastrukturprojekt bör etableringen av kapacitetsstark kollektivtrafik till området avhandlas överskridande politiska block, sektorer och administrativa nivåer.

Den politiska kontinuiteten är även avgörande för att få fastighetsaktörer att våga investera. Majoriteter kommer att skifta flera gånger fram till 2038 på kommun-, region- och riksnivå. Vikten av att tidigt samverka mellan berörda nivåer och skapa breda överenskommelser över blockgränserna i avgörande frågor är en nyckelkomponent för långsiktighet och stabilitet i frågan Bromma flygplats. Med ett slutdatum kring 2060 får Bromma flygplats heller inte bli en undanflykt för att sänka ambitionerna i stadsutvecklingen på andra håll – och stoppa eller försena övriga projekt i närtid.

Möjligheterna med en avveckling av flygplatsen sträcker sig även bortom Brommas gränser. Lika viktigt är det därför att börja planera för stadsutveckling på områden som nu begränsas av inflygningskorridoren och bullernivåer. Centerpartiet har tidigare pekat ut Marieberg som särskilt lämpligt för bebyggelse med högre hus och fler bostäder hus i framtiden, när restriktionerna kopplat till Bromma flygplats hävs. Säkerligen finns fler områden med samma potential runt om i staden, och staden bör således redan nu påbörja arbetet med att identifiera dessa.

Vid protokollet

Kerstin Thörner