

Handläggare
Oskar Bjelke
08-508 264 25**Till**
Exploateringsnämnden
2026-10-15

Slutredovisning av utbyggnad för centrumändamål inom fastigheterna Trafikflyget 10, 11 och 12 i Riksby

Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen av utbyggnad för centrumändamål inom fastigheterna Trafikflyget 10, 11 och 12 i Riksby.

Jonas Claesson
Tf. biträdande förvaltningschef

Britta Eliasson
Avdelningschef

Matilda Lewis
Enhetschef

Sammanfattning

År 2009 godkände exploateringsnämnden och kommunfullmäktige ett genomförandebeslut med syfte att utveckla handelsområdet Bromma Blocks. Genom beslutet har det uppförts ny bebyggelse och infrastruktur i anslutning till Bromma Blocks, Bromma flygplats och tvärbanans nya sträckning Kistagrenen, och därmed har handelsområdet utökats söderut. Genomförandet har skett samtidigt som tvärbanan byggts ut.

Både utgifter och inkomster avviker jämfört med det reviderade genomförandebeslutet från 2022. De sammanlagda utgifterna för

projektet uppgår till cirka 251 miljoner. Intäkterna har bestått i avgäldsintäkter, försäljningsinkomster och investeringsinkomster. Trots att en betydligt enklare trafiklösning valdes har projektet sammanfattningsvis varit ekonomiskt olönsamt för staden.

Bakgrund

Handelsområdet vid Bromma flygplats har under de senaste åren genomgått en omfattande förändring. Den tredje etappen av utbyggnaden av området utgörs av detta projekt och inkluderar i huvudsak området kring Bromma Blocks, se figur 1. De tidigare etapperna har inneburit omvandling av de gamla flyghangarerna till handel.

En ny detaljplan har tagits fram. Detaljplanen innehåller flera nya byggnader och spårreservat för tvärbanans Kistagren.

År 2009 godkände exploateringsnämnden och kommunfullmäktige ett genomförandebeslut i vilket investeringsutgifter om 172 miljoner kronor ingick. Dessutom fick exploateringskontoret i uppdrag att teckna nödvändiga avtal för projektets genomförande. Genomförandebeslutet innebar att staden skulle uppföra en vägbro för vänstersvängande norrgående körfält över Ulvsundavägen, en ombyggnad av flygplatsinfarten samt gång- och cykelbro över Ulvsundavägen. Syftet med dessa åtgärder var att stärka kommunikationen till och från området, med bakgrund i utvecklingen av både handelsområdet och Bromma flygplats, som det tecknats ett nytt arrendeavtal för 2007.

Under 2010 tecknade staden överenskommelser om exploatering för Trafikflyget 8 och 9 tillsammans med Bromma Center Södra (BCS) respektive KF Fastigheter. Bolagen var vid tidpunkten för avtalens tecknande arrendatorer till fastigheterna. Överenskommelserna innebar bland annat ny exploatering för centrumändamål och omfattande cirka 60 000 kvadratmeter BTA.

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 ICA Fastigheter, som förvärvat BCS.



Figur 1. Översikt av området. Trafikflyget 10, 11 och 12 var tidigare en fastighet, Trafikflyget 8. K1 och K3 är två korsningar där trimningsåtgärder genomförts för bättre trafikkapacitet.

Enligt gällande exploateringsöverenskommelse skulle staden anlägga en vägbro med medfinansiering från exploitören.

Processen fördröjdes och projekteringen fördröjades avsevärt till följd av upprepade önskemål om ändringar av vägbro från nya fastighetsägare. Under 2021 visade nya trafiksimuleringar att tillräcklig framkomlighet i området kunde uppnås genom mindre trimningsåtgärder i stället för en ny bro. Kombinerat med kraftigt stigande materialpriser samt genomförandeproblem gällande en planerad gång- och cykelbro fattades beslut om att båda broarna helt skulle utgå ur projektet. Istället beslutades om trimningsåtgärder för trafikmiljön, och genomförandebeslutet reviderades i enlighet med detta 2022.

Tidigare beslut

År	Beslut	Investeringsutgifter
2009	Genomförandebeslut	172 mnkr
2018	Rev. genomförandebeslut	268 mnkr
2022	Rev. genomförandebeslut	195 mnkr

I beslutet från 2009 och 2018 ingick både vägbron och gång- och cykelbron över Ulvsundavägen. Genom beslutet 2022 utgick dessa broar till förmån för trimningsåtgärder i K1 och K3, vilka bedömdes få likvärdig effekt på framkomligheten på Ulvsundavägen men till en lägre investeringsutgift.

Projektbeskrivning och genomförande

Flygplatsinfarten

På Flygplatsinfarten, se figur 1 har staden anlagt en ny cirkulationsplats och byggt om anslutningen till Köpsvängen. Arbetena på Flygplatsinfarten har ställt höga krav på genomförandet då flygplatsen är ett riksintresse och framkomligheten hela tiden ska säkerställas under pågående entreprenad. Parallellt med stadens arbeten har även genomförandet pågått för tvärbanan och husbyggnationen av Trafikflyget 8, vilket ställt höga krav på samordning.

K1

Övergångsstället på Ulvsundavägen har flyttats från väster till öster om Köpsvängens utfart, så framkomligheten på Köpsvängen förbättras.

Det vänstersvängande körfältet in till Köpsvängen har tagits bort för att öka framkomligheten på Ulvsundavägen.

K3

Vänstersvängskörfältet på Ulvsundavägen till Flygplatsinfarten har byggts om till dubbelt körfält.

Ranhammarsvägen har fått en ny koppling till Ulvsundavägen med högersväng ut.

Vägbron (fly-over) och gång- och cykelbro

Enligt överenskommelsen om exploatering skulle en vägbro anläggas av staden och medfinansieras av BCS. Vägbron skulle ansluta till Flygplatsinfarten och till ett parkeringsgarage på

Trafikflyget 8. Staden gjorde projekteringen av vägbron, men BCS framförde dock senare önskemål om att höja vägbron till en ny nivå jämfört med vad som var tidigare avtalat. Detta medförde en omprojektering av vägbron samt Flygplatsinfarten. Under 2017, efter att ICA Fastigheter förvärvat fastigheten, återtogs detta önskemål varför en ändring av projekteringen återigen blev nödvändig. ICA sålde fastigheten till NCC Property Development, som önskade att vägbron inte skulle ansluta till fastigheten. En ny och slutlig projektering för vägbron togs fram av staden.

Under 2021 gjorde kontoret en ny trafiksimulering och samhällsekonomisk bedömning, som visade att trafiken på Ulvsundavägen och intilliggande vägar inte kunde ordnas tillfredsställande med enbart en vägbro. Utredningarna visade däremot att tillräcklig framkomlighet kunde nås med trimningsåtgärder i K1 och K3, samtidigt som K2 fortsatt hålls öppen för genomfart. Samtidigt hade priserna för bland annat betong och armering stigit kraftigt, varför kalkylen för vägbron ökade ytterligare jämfört med vägbron i beslutet från 2018. Samma kostnadsökningar gällde även för den i detaljplanen illustrerade gång- och cykelbron. Bron skulle ansluta till den nya tvärbaneplattformen, men det saknades genomförbara platser där bron skulle landa på östra sidan Ulvsundavägen. Därmed fattades reviderat genomförandebeslut att både vägbron och gång- och cykelbron skulle utgå ur projektet till förmån för trimningsåtgärder.

Trafikflyget 8

Efter namnbyten och överlåtelser genomfördes projektet inom dåvarande Trafikflyget 8 till slut av NCC Property Development. Trafikflyget 8 har sedermera genomgått en fastighetsbildning och består nu av tre fastigheter, Trafikflyget 10, 11 och 12.

Inom fastigheterna finns idag byggnader med livsmedelsbutik, kontor, parkering, gym, long-stay hotell, restauranger med mera till en total yta om cirka 50 000 kvadratmeter BTA.

Trafikflyget 9

Tomträtten för Trafikflyget 9 har sedan projektstart genomgått flera överlåtelser: från KF Fastigheter till Vencom till CBRE för att idag innehas av Svenska Handelsfastigheter. Under 2022 bröts fastigheten ut i ett separat projekt och exploateringsnämnden beslutade om en ny markanvisning till CBRE med syfte att ta

fram en ny detaljplan. Dessa planer lades ner efter bolagets önskemål under 2024 och staden tog därmed ut vite om 26 miljoner kronor, då bolaget inte fullföljt överenskommelsen från 2010. I dagsläget finns ingen pågående planering för fastigheten.

Måluppfyllelse

Målen med projektet var att

- möjliggöra cirka 60 000 kvadratmeter bruttoarea kommersiell bebyggelse.
- tillskapa nya infrastrukturlösningar för att omhänderta den tillkommande trafiken till handelsområdet och flygplatsen.
- möjliggöra för regionens utbyggnad av tvärbanans Kistagren.
- Uppföra konst enligt 1-% regeln

Projektets mål enligt ovan bedöms delvis ha uppnåtts.

Inom Trafikflyget 8 uppförde NCC ny bebyggelse om cirka 50 000 kvadratmeter bruttoarea vilket skapat många nya arbetstillfällen i området. Enligt den internationella certifieringen BREEAM nådde NCCs byggnader högsta nivån ”Outstanding” vad gäller miljömässig hållbarhet. Utöver Trafikflyget 8 har ingen ytterligare bebyggelse tillkommit.

Vad gäller infrastrukturlösningar har dessa byggts i betydligt mindre skala än vad som ursprungligen var tänkt, dock har likvärdig effekt uppnåtts.

Tvärbanans två hållplatser Bromma Blocks och Bromma flygplats har varit i drift sedan maj 2021.

I den nya cirkulationsplatsen på Flygplatsinfarten har Stockholm konst genomfört ett konstprogram enligt 1-% regeln, med finansiering från projektet.



Figur 2. Konstnärlig gestaltning i cirkulationsplatsen på Flygplatsinfarten. Foto: Giulia Cairone

Ekonomi

Investering

De sammanlagda utgifterna uppgår till cirka 251 miljoner kronor. Utgifterna avser främst utbyggnad av gata, vilket uppgår till cirka 176 miljoner kronor. Övriga utgifter består främst av projektering, utredningar och intern tid.

Marken har både upplåtits med tomträtt och sålts. De sammanlagda inkomsterna uppgick till cirka 51 miljoner kronor, varav huvuddelen utgörs av det exploateringsbidrag som erlades av NCC i enlighet med överenskommelsen om exploatering. I övrigt består inkomsterna av tomträttsavgälder, ersättningar från ledningsägare samt från SL, då staden byggt en del av Köpsvängen åt SL för att möjliggöra tvärbanans Kistagren.

Utgifter	Utfall	Budget enligt reviderat genomförandebeslut	Avvikelse
Allmän platsmark och kvartersmark	251,4 mnkr	195 mnkr	+ 56,4 mnkr
Inkomster			
Investeringsinkomster	50,8 mnkr	15,2 mnkr	+ 35,6 mnkr
Försäljningsinkomster	158,7 mnkr	158,7 mnkr	0

Både utgifter och inkomster avviker jämfört med det reviderade genomförandebeslutet från 2022.

Den största budgetpåverkan uppstod inom entreprenadarbetena för trimningsåtgärderna, vilka uppgått till cirka 45 miljoner kronor jämfört med den ursprungliga prognosen om 25 miljoner kronor. Avvikelsen på cirka 20 miljoner kronor beror delvis på att det vinnande anbudet landade på 31,5 miljoner kronor, men framför allt beror avvikelsen på omfattande mängdökningar samt att omfattningen av entreprenadarbetena underskattades under projekteringsskedet. Ändrings- och tilläggsarbetena (ÄTA) utgjorde också en betydande del av överskridandet och uppgick till cirka 16 miljoner kronor, vilket innebär en budgetavvikelse på ungefär 11 miljoner kronor över prognos. Faktorerna för dessa merkostnader var framför allt högre grad av nödvändiga nattarbeten än beräknat för att minimera störningar i trafiken. Resterande ÄTA bestod till stor del av miljöförbättrande insatser i form av elektrifierade anläggningsmaskiner och projekteringsbrister i mängdförteckningen samt oförutsedda ledningar i marken.

De sammanlagda investeringsinkomsterna beräknades till cirka 15,2 miljoner kronor när beslutet togs. Inkomsterna landade till slut på cirka 51 miljoner kronor. Avvikelserna beror främst på att det vid beslutet inte beräknats med några inkomster från medfinansiering för varken de tidigare nedlagda kostnaderna för vägbron eller de nu utföra trimningsåtgärderna.

De sammanlagda utgifterna för projektet uppgår till cirka 251 miljoner. Med hänsyn taget till avgäldsintäkter, försäljningsinkomster och investeringsinkomster bedöms projektet ha varit ekonomiskt olönsamt för staden.

Drift

Drift- och underhållskostnaderna inom trafiknämndens och stadsdelsnämndens ansvarsområde som uppkommer till följd av genomförandet av projektet bedöms inte förändras.

Kapitalkostnaderna¹ uppgår till cirka 10,6 miljoner kronor första året.

¹ Kapitalkostnaderna (ränta på markanläggning) minskar successivt åren framöver i takt med avskrivningen

Riskfaktorer

Flera samtidigt pågående entreprenader (Staden, SL, NCC) inom samma arbetsområde har medfört höga krav på samordning och därmed merkostnader i stora delar av utförandet.

Både Ulvsundavägen och Bromma flygplats är riksintresse för kommunikation. Framkomligheten på Ulvsundavägen och till flygplatsen får inte påverkas negativt och har därför under genomförandet haft hög prioritet. Detta har medfört behov av komplexa trafikanordningsplaner och en stor del nattarbeten.

Exploateringskontorets förslag

Projektets syfte att möjliggöra för handels- och kontorsetableringar, tillskapa nya infrastrukturlösningar för trafiken samt möjliggöra för regionens utbyggnad av tvärbanans Kistagren har uppfyllts. Både utgifter och inkomster avviker jämfört med det reviderade genomförandebeslutet från 2022. Sammanfattningsvis har projektet varit ekonomiskt olönsamt för staden, trots att en betydligt enklare trafiklösning kunde väljas. Kontoret föreslår att exploateringsnämnden godkänner slutredovisningen.

Slut