

## Vision Bromma Boplats

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Stadsledningskontoret ges i uppdrag att inför arbetet med budget 2007 ta fram  
en vision för Bromma boplats.

**Föredragande borgarrådet Leif Rönngren** anför följande.

### *Bakgrund*

Bromma flygplats omfattar idag ett markområde på ca 135 ha som ägs av Stockholms stad och arrenderas ut till Luftfartsverket till en summa av en krona per år. Markområdet var tidigare nästan dubbelt så stort men från 1 januari 1997 återtog staden förvaltningen av stora naturområden samt den s.k. hangarplattan. Då utlöpte det s.k. Bromma-Gärdesavtalet där staden 1946 upplät den då tio år gamla flygplatsen till staten på femtio år. Från fältet flyttade först utrikestrafiken och senare inrikestrafiken. Under 80-talet var verksamheten blygsam. Då det antogs att flygplatsen skulle läggas ned den 31 december 1996 fick bostadsområdena Minneberg och Rostugnen byggas med denna utgångspunkt.

En planering för fältet som bostadsområde inleddes 1990. Men flygplatsavtalet ersattes istället 1994 med ett nytt avtal som gäller till och med 2011 [majoriteten som fattade beslut i detta ärende utgjordes av (m), (fp), (sp) samt (nyd)]. Avtalet innehåller inga regler om uppsägning utan det upphör utan uppsägning. En eventuell förlängning erfordrar således en ny behandling i kommunfullmäktige. En omfattande linjetrafik med små och medelstora flygplan öppnades, villkorat av bulleråtgärderna.

Efter valet hösten 1994 [majoriteten utgjordes av (s), (v), (mp)] försökte staden utan framgång förhandla bort avtalet. Under mandatperioden 1998-2002 [majoriteten utgjordes av (m), (fp), (kd), (sp)] träffades ett nytt tilläggsavtal med inriktning på miljöparametrar snarare än flygplanens vikt och storlek. Skolflyget och annat privatflyg avvecklades. Affärsflyget (det s.k. VIP-flyget), som av den sittande borgerliga majoriteten bedömdes som mycket viktigt för Stockholms huvudstadsroll, prioriterades. Nu inleds också internationell trafik på Bromma igen.

Passagerarmängderna är idag uppe i drygt 1,3 miljoner passagerare/år. Maximum är satt till 1,5 miljoner passagerare/år.

Osäkerheten kring Bromma flygplats framtid, bristande kollektivtrafik liksom de barriäreffekter Ulvsundavägen och den gemensamma kommungränsen skapat har medverkat till att det under en lång tid legat en död hand över utvecklingen inom stadsutvecklingsområdet Ulvsunda-Brommafältet-Mariehäll. På andra sidan gränsen har samtidigt Sundbyberg haft en positiv utveckling.

År 2003 påbörjade därför Stockholm stad genom stadsbyggnadskontoret och Sundbyberg stad ett planeringsarbete inom ramen för det EU-understödda Interreg IIIB-projektet Metropolitan Areas+. I detta arbete har gemensamma planeringsförutsättningar tagits fram till grund för en vision för området runt Bällstaviken där områdena i

Stockholm integreras med Sundbybergs centrala delar och där de nedgångna industriområdena omvandlas till en sjöstad med bostäder, handel och arbetsplatser.

EU-projektet som avslutats i år har blivit ett avstamp för en fortsatt samarbetsprocess för att förverkliga visionen. För Stockholms del har detta inneburit att de första stegen nu kunnat tas i planeringen av området på stockholmsidan med bl. a. nya bostadsområden och spårväg och det är i linje med detta som detta ärende skrivs fram.

### *Mina synpunkter*

Stockholm är idag en stad som innehar stark ekonomisk konkurrenskraft. Detta i sin tur är viktigt för utvecklingen i hela Sverige. Tillgången till bostäder har en direkt koppling till förutsättningarna för en ekonomisk tillväxt i näringslivet, både i offentlig och privat sektor, och därmed också nya arbetstillfällen. För att klara denna tillväxttakt kombinerat med en hållbar utveckling och sund stadsmiljö måste bostadsbyggnation och infrastruktur utvecklas i samklang. Under innevarande mandatperiod kommer 20 000 nya bostäder enligt kommunfullmäktiges mål att påbörjas. Under nästkommande mandatperiod är det viktigt att bostadsbyggandet fortsätter i jämn takt då befolkningsprognosen i den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF5) visar att Stockholms stads befolkning kommer att öka med 150 000 personer fram till år 2030, vilket innebär ett behov av ca 80 000 fler bostäder.

Den nuvarande majoriteten i Stockholm har drivit frågan om Bromma flygplats nedläggning sedan länge. Det är helt otidsenligt att ha en flygplats mitt i en storstad av många skäl. Det är en säkerhetsfråga, en bullerfråga, en miljöfråga och en fråga om på vilket sätt stadens mark ska användas.

Att vara för tillväxt i detta sammanhang kan endast innebära att främja byggandet av Bromma boplatz med nya bostäder i blandad upplåtelseform, företag, service, kultur och rekreationsområden. Bromma boplatz ska bli en mångfaldens stad i staden, där arkitektur, miljö, boende, service, företag, arbetsplatser, fritid och rekreation integreras till en helhet.

I utvecklingsområdet Bromma boplatz ska staden arbeta för varierade upplåtelseformer som ett sätt att motverka segregation, ge en god bebyggd miljö med höga estetiska värden och motverka otrygghet. Bromma boplatz ska bli en stadsdel med en mångfald av boende och boendeformer och bidra till att skapa en tillgänglig och ekologiskt uthållig stad för alla. Hyresrätter, bostadsrätter, kooperativa hyresrätter, stadsvillor, radhus och kollektivboende bör rymmas i den nya stadsdelen. I områden med tät flerbostadshusbebyggelse ska ett varierande uttryck och tillgång till grönområden för rekreation eftersträvas. Det är viktigt att i planeringsprocessen skapa förutsättningar för offentlig och kommersiell service.

Erfarenheterna med miljöarbetet i Hammarby Sjöstad ska tas tillvara och tillämpas. Bebyggelsen ska ske i enlighet med stadens program om miljöanpassat byggande, miljöprogrammet samt med inriktning mot energieffektiva bostäder.

Det är viktigt att en medveten och strategisk användning av de verktyg staden förfogar över leder till sänkta byggkostnader och möjliggör produktion av bostäder som alla kan efterfråga. I strävan att pressa produktionskostnaderna och hyresnivåerna i nyproduktion kan flera åtgärder vidtas. Ett exempel är att i större omfattning använda industrialiserat byggande, prefabricerade materiel som metod samt tillåta olika former av typus utan att området får ett monotont uttryck. Det bör även utredas på vilket sätt det går att bygga energieffektiva bostäder i syfte att minska kostnaderna för de boende, både i fråga om kostnader för uppvärmning, hyra och eventuellt köp av bostaden.

Tillgång till god kollektivtrafikförsörjning är central då en ny stadsdel planeras. Vid tvärbanans dragningslinje är det viktigt att prioritera en hållplats vid Bromma boplats.

Staten har lagt en död hand över stora delar av Brommaområdet i avvaktan på att frågan om huruvida avtalet kommer att förlängas eller ej avgörs. Det innebär att ingen som bor invid och kring Bromma flygplats och inflygningsområdena får stycka tomt, bygga till eller göra något som kräver bygglov eller detaljplaneändring.

Att ha en flygplats i centrala Stockholm innebär en betydande säkerhetsrisk som inte kan anses vara acceptabel. Bullerzonerna som omger Bromma flygplats gör att det inte går att bygga bostäder i området. Utsläppen som flyget genererar är betydande och hälsovådliga.

Passagerarmängderna är idag uppe i drygt 1,3 miljoner passagerare/år. Maximum är satt till 1,5 miljoner passagerare/år. Kapacitetstaket är med andra ord nått. I ett Stockholm som utvecklas och tillväxten är god är inte Bromma längre ett alternativ. Tillväxtkvoten för flygplatsen är i det närmaste fylld och kan inte användas om antalet passagerare ska utökas, såvida man inte utökar ljudemissionen. Det skulle i så fall få konsekvensen att i princip hela Södermalm blir obebodligt ur bullerhänseende. Arlanda kan mycket väl betraktas som ett fullgott alternativ med en resttid på 20 minuter från city. Arlanda är utpekad som riksintresse och det finns planer på att satsa mer och utöka trafiken där.

Bromma boplats är förutsättningen för ett Stockholm som växer.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta följande

Stadsledningskontoret ges i uppdrag att inför arbetet med budget 2007 ta fram en vision för Bromma Boplats.

Stockholm den 31 maj 2006

LEIF RÖNNGREN

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.