

Tid Torsdagen den 22 februari 2024, kl.16:00-17:06
Plats Bråvallasalen, Stadshuset
Justerat Tisdagen den 5 mars 2024 §§ 1-7, 13, 14, 17-58, 61-70, 72, 74
Anslaget Onsdagen den 6 mars 2024 §§ 1-7, 13, 14, 17-58, 61-70, 72, 74
Omedelbart justerade paragrafer

Justerat Torsdagen den 22 februari 2024 §§ 8-12, 15, 16, 59, 60, 71, 73
Anslaget Måndagen den 26 februari 2024 §§ 8-12, 15, 16, 59, 60, 71, 73

Jan Valeskog §§ 1-62, 64-74

Jonas Naddebo §§ 1-29, 31-62, 64-74

Cecilia Obermüller § 63

Mikael Blomstrand §§ 30, 63

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Jan Valeskog (S), ordföranden §§ 1-62, 64-74
Jonas Naddebo (C), vice ordföranden §§ 1-29, 31-62, 64-74
Per Strängberg (S)
Bsrat Asgedom Mebrahtu (S)
Maria-Elsa Salvo (S)
Maria Mustonen (V)
Aidin Zandian (V)
Cecilia Obermüller (MP)
Johan Nilsson (M)
Kristina Lutz (M) §§ 1-62, 64-74
Annika Elmlund (M)
Mats Johnsson (SD)
Björn Ljung (L) §§ 1-62, 64-74

Tjänstgörande ersättare:

Katrin Nyström (S) § 63
Mikael Blomstrand §§ 30, 63
Karin Blomstrand (M) § 63
Christer H Sjöblom (M) § 63

För Jan Valeskog (S)
För Jonas Naddebo (C)
För Kristina Lutz (M)
För Björn Ljung (L)

Ersättare:

Joel Stade (S) §§ 1-53
Katrin Nyström (S) §§ 1-62, 64-74
Emilia Wikström Melin (S)
Sara Stenudd (V)
Jonas Darai (V)
Oscar Gullberg (MP)
Karin Blomstrand (M) §§ 1-62, 64-74
Christer H Sjöblom (M) §§ 1-62, 64-74
Mikael Blomstrand (C) §§ 1-29, 31-62, 64-74
Mikael Valier Furtenbach (KD)

Stadsbyggnadsnämnden

Fleminggatan 4
Box 8314
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 27 300
stadsbyggnadskontoret@stockholm.se
stockholm.se

Tjänstepersoner:

Dessutom närvarade stadsbyggnadsdirektören Amanda Horwitz, Mikael Andersson Ståhl, Julia Björklund, Torleif Falk, Per Hansson §§ 1-2, Torkel Kjellman §§ 1-7, 29-74, Martin Schröder, Helén Taubert, nämndsekreterare Sara Högne och Fabian Lind, borgarrådssekreterarna Adam Valli Löfgren och Helena Andersson samt personalrepresentant Luis Lopez §§ 1-16

§ 74**Program för Bromma flygplats, Riksby, Dnr 2023-18680-53****Beslut**

Stadsbyggnadsnämnden beslutar enligt stadsbyggnadskontorets förslag:

- 1 Stadsbyggnadsnämnden beslutar att ge kontoret i uppdrag att påbörja programarbete i enlighet med kontorets tjänsteutlåtande.

Handlingar i ärendet

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande från den 19 januari 2024.
Bil § 74

Tjänsteutlåtandet avser startpromemoria för program för stadsutveckling på Bromma flygplats i stadsdelen Riksby.

Reservation

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

Mats Johnsson (SD) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Björn Ljung (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

- 1) Ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Cecilia Obermüller (MP) och vice ordföranden Jonas Naddebo (C) föreslår (se beslutet).
- 2) Johan Nilsson m.fl. (M) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anföra följande:

Bromma flygplats och flyget är otroligt viktigt för Stockholm som internationella storstad, för vår konkurrenskraft och tillväxt. Flyget håller dessutom på att ställa om. Moderaterna anser fortsatt att Bromma flygplats ska vara kvar och att fokus istället måste läggas på att bygga ut Arlanda.

Redan innan vi i oppositionen ens fick kännedom om att föreliggande ärende skulle tas upp på föredragningslistan höll den rödgröna majoriteten en presskonferens i frågan. Där deklarerades att Stockholms stad nu säger upp arrendavtalet med Swedavia i förtid. Nuvarande avtal med Swedavia gäller dock till 2038 och staden kan inte ensidigt säga upp det i förtid. Det framgår med all önskvärd tydlighet i såväl avtalet från 2007 som i exploateringskontorets tjänsteutlåtande. Där noteras att ”En nedläggning av flygplatsen innan 2038 erfordrar aktiv medverkan och erforderliga beslut från staten.”

Det vi är överens om över blockgränserna är att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Men det problemet är här och nu, och löses inte genom att planera för bostäder som – oaktat vilket – inte skulle kunna byggas förrän om decennier. Därför vore det oansvarigt av oss politiker att starta planering på en plats där staden inte ens har full rådighet istället för att planera på platser som faktiskt är genomförbara i närtid.

- 3) Mats Johnsson (SD) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar om avslag på förslaget att påbörja programarbete och vidare anföra följande:

Stockholm är Sveriges ekonomiska motor. Går ekonomin dålig i Stockholm följer att den även går dåligt i resten av landet. Det är därför viktigt att stadens politiker fattar beslut som bidrar till att Stockholm fortsätter vara en ekonomiskt stark region. För att vara detta behöver Stockholm ha bra kommunikationer, inom Sverige men lika viktigt att den fungerar med omvärlden. Arlanda som är huvudflyg-platsen för Nordens starkast ekonomiska region förlorar direktlinjer med världens större städer samtidigt som flygbolagen istället förlägger fler direktlinjer till Köpenhamn. Stockholm behöver visa att vi fortsätter prioritera flygförbindelser med omvärlden och att staden står bakom de satsningar som görs för att Arlanda ska fortsätta ha direktförbindelser med världens storstäder och att fler inrättas. Att i en sådan situation planera för nedläggning av en av stadens flygplatser ger signaler om att flyget inte är viktigt. Det går inte att planera för vad som ska ske med marken runt Bromma flygplats utan att först se till att Arlanda har kapacitet att hantera all flygtrafik till och från regionen. Programmet för stadsutveckling på Bromma flygplats bör därför inte påbörjas nu.

4) Björn Ljung (L) föreslår att stadsbyggnadsnämnden beslutar:

- a) Att i första hand avslå förvaltningens förslag till beslut.
- b) Att i andra hand, vid bifall av förvaltningens beslut att en extern granskare tillsätts projektet på ett tidigt stadium.
- c) Att utöver det anföras:

Liberalerna är öppna för att bygga bostäder i Bromma under förutsättningen att det är säkerställt att Arlanda kan klara av den ökade flygtrafiken – något som inte är garanterat i dagsläget givet det tidsutrymme som finns kvar tills avtalet med staten går ut 2038. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda så ställer vi oss väldigt tveksamma till en avveckling a Bromma flygplats enligt förslagets plan.

Med den tekniska utvecklingen inom flyg där elflyg väntas bli mer konkurrensvänliga finns det en stor potential att utveckla Bromma till en modern grön flygplats. Vi ser därför det som ett missat tillfälle att bidra till ett mer klimatvänligt resande som även gynnar Stockholmsregionen och värnar stadens konkurrenskraft. Elflyg bullrar mindre och har inga utsläpp, vilket innebär att bullerkorridorerna minskar och bostäder och eller grönytor kan etableras.

Väljer majoriteten att istället gå vidare med projektet så anser vi att det är bra att det nu planeras ca 16 000 bostäder och man verkar ha hörsammat Liberalernas argument om att värna grönområden. Av dessa bostäder kan ca 10 000 byggas på själva flygplatsen om samma täthet skapas som Vasastaden utom Hagastaden har idag, dvs en effektivt skapad stenstad, där marken utnyttjas optimalt. Vi har tidigare lyft att det höga antal bostäder som planerades av de rödgröna i ett tidigare skede är orealistiskt och skulle påverka natur, rekreation och koloniområden negativt. Koloniområdena invid flygplatsen och de gröna spridningssambanden kan stärkas, vilket är viktigt,

Vi kan konstatera och ingen kan undgå att staden under de senaste åren inte förmått att hantera stora komplicerade projekt. Dessa har stigit i kostnader och förändrats i omfattning på ett närmast okontrollerbart sätt. Av det skälet anser vi att med tanke på projektets omfattning, så behöver extern kompetens granska projektet parallellt redan från början. Stora delar av stadens förvaltningar och bolag kommer involveras och stora investeringar från staden sida kommer göras. Som förtroendevalda beslutsfattare ser vi det som vår plikt att så långt det bara är

möjligt säkerställa att skattebetalarna inte utsätts för nya oplanerade utgifter.

Beslutsgång

Ordföranden Jan Valeskog (S) ställer förslagen mot varandra och finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag som stöd av ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V), Cecilia Obermüller (MP) och vice ordföranden Jonas Naddebo (C).

Särskilt uttalande

Ordföranden Jan Valeskog m.fl. (S), Maria Mustonen m.fl. (V) och Cecilia Obermüller (MP) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Stockholm inleder nu arbetet för en av de största stadsutvecklingsprojekteten på flera decennier. Bromma flygplats är ett av de större sammanhållna områden som Stockholm har möjlighet att planera och utveckla från grunden. Området är en viktig pusselbit i arbetet att bygga bort bostadsbristen.

Området ska planeras utifrån ambitionen att skapa Bromma parkstad som ska vara en levande, trygg samt miljö- och klimatvänlig stadsdel med både bostäder, arbetsplatser och samhällsservice.

Stockholm behöver tiotusentals nya bostäder för att bygga i kapp den akuta bristen på bostäder och för att alla lärare, undersköterskor, ingenjörer, poliser och svetsare ska ha någonstans att bo framöver. Samtidigt behöver vi bygga en mer jämlik stad med stadsutvecklingsprojekt som minskar segregationen, inte cementerar den. I det fortsatta arbetet med Bromma Parkstad ska staden därför planera för att minst hälften av alla bostäder som markanvisas är hyresrätter, samt ta fram modeller för tillskapandet av bostäder som alla har råd att bo i.

Genom att i ett tidigt skede planera för en stadsdel där vatten- och grönområden är integrerade i stadsbilden säkras området för framtida klimatförändringar samtidigt som grönsamband och biologisk mångfald stärks.

Flygplatsområde innebär idag en stor barriär i staden. Utvecklingen av en ny stadsdel kommer kunna skapa nya kopplingar och en mer sammanhållen stad i enlighet med ambitionerna i översiktsplanen. I arbetet med att utveckla kopplingar till det nya området ska planeringen särskilt beakta kopplingar som möjliggör hållbar mobilitet. Planeringen för god kollektivtrafikförsörjning i området ska ske i ett tidigt skede. Samband utformat som annat än bilvägar ska förtydligas och lyftas fram.

Det nu föreslagna programområdet omfattar arrendområdet. Kringliggande områden utanför programområdet kommer att detaljplaneras som en del av kommande och pågående detaljplanarbeten. I detta arbete ska natur- och kulturvärden stärkas och så långt möjligt bevaras då de bidrar till höga vistelsevärden. Som ett exempel på detta har Stadsbyggnadsnämnden i arbetet med detaljplaner för Riksby beslutat att de ska utredas med utgångspunkt från att kolonistugor och områden med höga naturvärden inte tas i anspråk samt att en fördjupad studie sker av vägdragning via Kvarnbacksvägen, Bällstavägen eller Ulvsundavägen.

Stockholms stad ska vara klimatpositiv 2030 och hela staden ska vara fossilfri 2040. För att nå dessa mål behöver utsläppen från byggmaterial samt utsläppen som sker under byggprocessen minska. Detta ska bland annat ske genom krav på en klimatneutral bygg- och anläggningssektor.

Vice ordföranden Jonas Naddebo (C) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Vi har nått av ännu ett utspel om Bromma flygplats, tomt på nyheter men ett uppenbart sätt för vänstermajoriteten att visa på handlingskraft i ljuset av det avstannade bostadsbyggandet. Centerpartiet i Stockholms stad ser positivt på potentialen till stadsutveckling när avtalet löper ut 2038, 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. 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? Vilka förändringar kan komma att ske 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 finns på plats innan första inflyttning. Även här kan Norra Djurgårdsstaden statuera varnade 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. En framtida stadsdel i Bromma kommer kräva kapacitetsstark spårburen trafik med goda anslutningar till närliggande noder. Med hänsyn till Stockholmsregionens minst sagt oroväckande meritlista över misslyckade infrastrukturprojekt bör etableringen av 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. Detta har vi tyvärr redan sett prov på exempelvis i Hammarbyhöjden där majoriteten stoppade ett projekt sent i processen. Det var 400 bostäder, förskola och idrottsytor som hade kunnat stå klara inom några år.

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. Sakerligen finns fler områden med samma potential runt om i staden, och staden bör således redan nu påbörja arbetet med att identifiera dessa.

Ersättaryttrande

Mikael Valier Furtenbach (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Vänsterstyret fortsätter arbetet med att planera för en nedläggning av Bromma flygplats, trots avsaknaden av rådighet före år 2038. Kristdemokraterna ser optimistiskt på flygplatsens framtid, oavsett utformning och omfattning. Vi står de facto inför ett banbrytande genombrott inom flygtekniken. Miljövänligt kommersiellt flyg utvecklas i rask takt, liksom möjligheten till vertikal start och landning; något som skulle lätta på restriktionerna för stadsutveckling kring flygplatsen. Parallellt behöver staden bidra till ökad logistisk

och militär beredskap där en stadsnära flygplats utgör en värdefull resurs i kris eller konflikt.

Bromma flygplats invigdes år 1936 av kung Gustaf V och det socialdemokratiska gatuborgarrådet Yngve Larsson och var först i Europa med att ha asfalterade landningsbanor. Vi förvånas över majoritetens teknikfientliga inställning till denna flygplats som nu åter har potential att leda teknikutvecklingen. Utöver persontransporter kan framtidens Bromma flygplats även spela en viktig roll inom logistik när drönartekniken kommit tillräckligt långt för att användas inom frakt- och godshantering. Detta skulle i sådana fall lätta på trycket på stadens trafiksystem, bidra till en mer pålitlig trafik oaktat färdmedel samt skapa stora möjligheter för utformningen av framtidens gaturum.