



# BROMMA PARKSTAD

EN MODERN, MÄNSKLIG OCH MILJÖVÄNLIG STADSDEL

miljöpartiet de gröna 

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>KAP 1. INLEDNING</b>	<b>3</b>
En modern, mänsklig och miljövänlig stadsdel	3
<b>KAP 2. BROMMA PARKSTAD</b>	<b>4</b>
En grön stadsdel	4
Unik park- och grönstruktur	6
Bostäderna i Bromma parkstad	8
Bromma parkstad – en stadsdel för alla	10
<b>KAP 3. TRAFIK</b>	<b>12</b>
Prioritera gång- cykel och kollektivtrafik	12
Effektiv kollektivtrafik	12
Lätt att cykla i Bromma parkstad	15
Främja bilpooler och infartsgarage	15
Övergripande vägnätverk	16
<b>KAP 4. EKONOMI, AVTAL OCH FLYGET</b>	<b>18</b>
Tåg före flyg	18
30 000 nya arbetsplatser	21
Stora vinster vid markförsäljning	22
Marksanering	22
Buller och höjdbegränsningar	22
Tidplan	23

### 50 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser

*Miljöpartiet i Stockholms stad har beräknat bostadspotentialen för Bromma flygplats, vi har låtit arkitekter rita på en helt ny stadsdel samt synat avtalet för Bromma flygplats i sömmarna. Vi kan konstatera att staden sitter på en fantastisk tillgång, en otrolig resurs som vi är skyldig att använda för att minska bostadsbristen. Slutsatsen är enkel, vi bör snarast börja bygga Bromma parkstad.*

*Stockholm växer och det råder stor brist på byggbar mark. Inom tre år kan vi börja utveckla en stadsdel som rymmer minst 50 000 bostäder, över 100 000 invånare och upp till 30 000 arbetsplatser. Redan om sju år kan de första invånarna flytta in. Med Bromma parkstad täcker vi en stor del av Stockholms framtida bostadsbehov.*

*Utan några formella hinder kan vi omvandla Bromma flygplats till Stockholms största resurs. Avtalet sätter inga käppar i hjulet. Det enda som behövs är politisk vilja. Med en ansvarsfull regering som värnar Stockholm och häver avtalet för Bromma flygplats och med en ansvarsfull politisk ledning i Stockholms stad kan vi utveckla Stockholm till en modern, mänsklig och miljövänlig stad med fler bostäder. Det finns ingen anledning att vänta.*

*I följande rapport visar vi hur Bromma flygplats kan omvandlas till Bromma parkstad: en ny miljöstadsdel med ett eget unikt kretsloppstänkande och med den senaste och bästa miljötekniken. Ett föredöme för ett modernt, miljövänligt och mänskligt Stockholm.*



**Daniel Helldén**  
Oppositionsborgarråd för Miljöpartiet  
i Stockholms stadshus



## KAP 1. INLEDNING

### En modern, mänsklig och miljövänlig stadsdel

Bromma parkstad utvecklas på det som idag är Bromma flygplats. Stadsdelen rymmer minst 50 000 nya högkvalitativa, yteffektiva och klimatsmarta bostäder varav cirka 10 000 av bostäderna är öronmärkta för unga och studenter. Parkstaden karaktäriseras av de gröna miljöerna, gång- och cykelmöjligheterna, områdets parker och de nya spårförbindelserna som gör stadsdelen till ett enkel och klimatsmart val för ett växande Stockholm.

Utgångspunkten vid planerandet av den nya stadsdelen är att minska stadens klimatpåverkan både när det gäller möjligheter till klimatsmarta transporter och klimatpåverkan som uppstår av bebyggelsen. Bromma parkstad är en tät och en funktionsblandad stadsdel med en varierad bebyggelse med hög miljöprestanda och en arkitektur av hög kvalitet. I den nya stadsdelen kommer det att finnas olika typer av bostäder som passar människors olika livsstilar och livsskeden. Områdets ryggrad utgörs av den breda landningsbanan som i Bromma parkstad blir en grön boulevard. Boulevarden kommer att trafikeras av spårvagn och längs med den kommer det att finnas olika typer av caféer, mataffärer, restauranger och butiker. Stadsdelen kommer att präglas av de gröna miljöerna och områdets parker. Bromma flygplats har unika förutsättningar för stadsomvandling genom sin storlek och sitt goda läge nära naturreservat och kollektivtrafik.

Stockholm växer i både länet och i Stockholms stad. Länsstyrelsen i Stockholm menar att bostadsbyggandet i länet de kommande åren måste fördubblas och att det totala nytillskottet bör ligga på cirka



20 000 bostäder per år. Bostadsbristen i Stockholm är särskilt svår för unga och studenter. Med Bromma parkstad vill Miljöpartiet möta befolkningsökningen genom att ge Stockholms invånare en hög livskvalitet med tillgång till ren luft, bullerfria miljöer och till en hälsosam och vacker miljö.

I 2013 års budget har vi formulerat en särskild satsning och avsatt pengar till en arbetsgrupp för att se över hur Bromma flygplats kan omvandlas till Bromma parkstad. I följande rapport presenterar Miljöpartiet den nya stadsdelen Bromma parkstad; en stadsdel som är klimatsmart, som minskar vårt ekologiska fotavtryck och som bejakar ett växande Stockholm.

## KAP 2. BROMMA PARKSTAD

Bromma parkstad är en modern, mänsklig och miljövänlig stadsdel. Utgångspunkten vid utformningen av Bromma parkstad är att skapa möjligheter till klimatsmarta transporter och att minska bebyggelsens klimatpåverkan. Miljöambitionerna är högt ställda, Bromma parkstad ska bli Stockholms nya miljöprofilsområde och ska fungera som demonstrationsmiljö för hållbart stadsbyggande. Stadsdelen ska fungera som förebild för andra stadsutvecklingsprojekt och främja svensk miljöteknik. Bromma parkstad ska präglas av ett kretsloppstänkande och den senaste och bästa miljötekniken ska användas. Invånarna i Bromma parkstad ska ha nära till källsortering och återvinning och insamlingen av matavfall ska vara ett föredöme för resten av Stockholm.

### En grön stadsdel

De fysiska strukturerna i Bromma parkstad är utformade för att underlätta för stadsdelens invånare att göra klimatsmarta val och människor ska med lätthet kunna ta sig fram till fots och med cykel i den nya stadsdelen.

De gröna miljöerna och områdets parker har en central roll i Bromma parkstad. Stadsdelen utgår från ett grönt och rätvinkligt planmönster med tydligt uppbrutna avgränsade bostadskvarter. Bromma parkstad är uppbyggd av både raka parallella gator för biltrafik och kollektivtrafik. Stadsdelens gång- och cykelvägar är en del av Bromma parkstads parknätverk och sammankopplade med stadsdelens större gator och parker. Boulevarden som löper igenom hela området kommer att trafikeras av spårvagn och längs

hela boulevarden kommer det finns caféer, restauranger och butiker. I mitten finns ett grönt fält som löper genom hela boulevarden och som lämnar plats för cykelparkeringar och parklek.

### En funktionsblandad stadsdel

Bromma parkstad kommer ha ett varierat utbud av bostäder som passar människors olika livsstilar och livsskeden. För att bevara områdets historia kommer flygplatsens kulturhistoriskt värdefulla byggnader att bevaras och få ge avtryck i den nya stadsdelen, dit hör bland annat hangarbyggnaderna, flygledartornet och landningsbanan. Ulvsundaleden kommer att grävas ner för att koppla samman den nya stadsdelen med Ulvsunda som i stadens översiktsplan utpekats för stadsutvecklig. Genom att gräva ner Ulvsundaleden byggs den fysiska barriär som leden utgör bort och de båda stadsdelarna integreras med varandra istället för att uppfattas som isolerade bostadsenklaver.

### 50 000 nya bostäder

Vi föreslår att det ska byggas cirka 50 000 nya bostäder på marken där Bromma flygplats ligger idag. När Bromma parkstad är färdigbyggt kommer det bo över 100 000 invånare och upp till 30 000 arbetsplatser att finnas i stadsdelen. 100 000 kvm markyta är avsatt för kontor, verksamheter, förskola, skolor, idrott med mera.



### Planområdet

Bromma flygplats, är beläget väster om Stockholms innerstad. I öster angränsar flygplatsen till Ulvsunda industriområde. Väster om Ulvsundavägen ligger stadsdelen Bällsta med Solvalla travbana och Mariehäll. Bromma flygplats byggdes mellan 1933 och 1936. Terminal- och kontorsbyggnader ritades av Paul Hedqvist i stram funkisstil. De flesta av byggnaderna är välbevarade, sedan år 2000

är två av byggnaderna vid flygfältet byggnadsminnen. Hangarbyggnaderna i flyplatsens östra delar används idag som stormarknadslokaler för Bromma Blocks. Här finns såväl matbutiker som systembolag och större elektronikbutiker. I områdets södra och östra delar är villabebyggelse belägen, i väster finns ett 1700-talshus vid Bällsta allé. Intill flygfältet finns kolonistugeområden.



## Unik park- och grönstruktur

I Bromma parkstad är samtliga bostadskvarter, grönområden och verksamhetsområden sammanbundna med varandra genom ett heltäckande nätverk av parker. Områdets befintliga skogsmarks- och grönområden ska restaureras, utvecklas och bilda tillgängliga rekreativområden. Grönområdena i planområdets södra delar närmast den befintliga låga bebyggelsen och det befintliga kolonilottsområdet ska skyddas. I de södra delarna av planområdet bildas på så sätt ett större sammanhängande naturreservatsområde. Naturområdet närmast Bromma kyrka och naturområdet närmast Riksby kopplas samman via stadsdelens parknätverk i utkanten av planområdets södra delar.

Stadsdelens gång – och cykelvägar är nedsänkta och integrerade i områdets parknätverk och är tydligt separerade från områdets biltrafikanter. På ett flertal ställen är dessa sammankopplade med områdets större vägar via lätt lutande ramper och broar som leder de boende upp till områdets kvartersgator som är enkelriktade och som trafikeras av biltrafik. Parknätverkets gång – och cykelvägar leder de boende i stadsdelen till bostadskvarteren, boulevarden och till intilliggande naturreservat och idrottsanläggning.

Stadsdelens parker skapar förutsättningar för ett aktivt liv och på de gröna ytorna mellan bostadskvarteren skapas möjligheter till lek, stadsodling eller spontanidrott. I områdets nordvästra del finns idrottsmöjligheter med bland annat en bollplan och utomhusgym. Judarskogen och Kyrksjölötens är två naturreservat lite söder om Bromma Parkstad. Judarskogen är ett omväxlande naturområde med sjön Judarn, omgiven av skogsmark och öppna gräsmarker.



Djurlivet är rikt och här häckar bland annat skogsduva. I sjöns gamla utloppsfåra leker större vattensalamander. I området finns de Geormoräner av mycket högt geologiskt värde. Kyrksjön är även värdefull för fågellivet och den omgivande fuktlövskogen är en av kommunens största och har bland annat värde som groddjurslokal. Reservaten har som tätortsnära naturområde stor betydelse för friluftsliv, undervisning och pedagogik.





## Bostäderna i Bromma parkstad

### Bostäder med grönska

I Bromma parkstad planeras för 50 000 högkvalitativa, yteffektiva och klimatsmarta bostäder. Snitthöjden på bostäderna ligger i intervallet 6 – 8 våningar men höjden kommer att variera mellan 3 – 16 våningar. I bottenvåningarna ges plats för kontor, restauranger, caféer och serviceinrättningar, så kallade bokaler. Bostäderna i Bromma parkstad förses med både vertikala och horisontella vegetationssystem för en bättre stadsmiljö, för att öka den biologiska mångfalden i stadsdelen och för att verka bullerdämpande och värmereducerande. Alla produkter, och allt byggmaterial som används i byggprocessen ska vara dokumenterat bra miljö- och hälsoval ur ett livscykelperspektiv.

I Bromma parkstad är merparten av taken beklädda med vegetationssystem och med terrasser på taken. Samtliga boende ska kunna använda terrasserna för exempelvis stadsodling eller biodling. Förutom att takens vegetationssystem bidrar till en bättre stadsmiljö och till att öka den biologiska mångfalden i stadsdelen så fyller takterrasserna en social och pedagogisk funktion som sociala rum.

Stadsdelens bostadskvarter är planerade inom områdets gröna och rätvinkliga planmönster. Bebyggelsen inom kvarteren behöver inte utformas efter en särskild mall utan tillåts ha friheter inom kvartersgränserna. Områdets lokala ekosystem är integrerade i bostadsbebyggelsen och samtliga bostadskvarter vetter mot ett

grönt parkstråk och är genom områdets parknätverk sammanbundna med varandra. Den gröna parkstrukturen möjliggör spridningskorridorer för djur och växter.

### Högt ställda miljökrav

I Bromma parkstad är miljökraven för bebyggelsen, kontoren, förskolorna, skolorna med mera högt ställda. Samtliga bostäder ska uppföras enligt passivhusstandard, det vill säga inte förbruka mer än 45 kWh/kvm/år exklusive hushållsel. För de senare utbyggnadsetapperna av Bromma parkstad ska energikraven skärpas med inriktning mot plushusstandard, det vill säga hus som producerar energi med hjälp av solceller, solfångare och minivindkraftsverk. Bostäderna ska förses med elmätare och vitvaror ska ha låga energiförbrukningsvärden.





## Bromma parkstad – en stad för alla

### Bostäder för unga och studenter

Att omvandla marken där Bromma flygplats ligger till en ny stadsdel innebär ett välkommet bostadstillskott. Men det krävs ett långsiktigt och målinriktat planeringsarbete för att Bromma parkstad ska bli en välfungerande och uppskattad stadsdel i Stockholm med en varierad bebyggelse och en arkitektur av hög kvalitet. Bromma parkstad ska byggas ut i etapper. För att minska känslan av att bo på en stor byggarbetsplats ska en pågående byggnadsetapp avslutas innan nästa etapp påbörjas. I väntan på att marken exploateras ska den bebyggas med tillfälliga modulbostäder öronmärkta för stadens studenter.

### Särskilt boende

Bostadsprojekt med minst 100 bostäder ska innehålla en andel om minst 5 procent lägenheter för särskilt boende för personer med psykisk eller fysisk funktionsnedsättning. I Bromma parkstad skapas 2 500 nya bostäder till särskilt boende.

### Små utbyggnadsenheter

Det är viktigt att staden styr hur och vad marken i Bromma parkstad ska användas till. De bostadsbolag som vill bygga i stadsdelen ska garantera en varierad bebyggelse med en arkitektur av hög kvalitet och högt ställda miljökrav. I Bromma parkstad ska staden upprätta avtal med privata och kommunala bostadsbolag som inte upptar hela kvarter eller alltför stora enheter. Genom att dela upp utbyggnaden av Bromma parkstad i mindre enheter skapar vi förutsättningarna för en spännande arkitektur och bostäder som kan efterfrågas av olika målgrupper. Minst 20 procent av

bostäderna i Bromma parkstad ska utgöras av små yteffektiva lägenheter för unga och studenter. För att motverka segregation vid nybyggnation av bostäder ska det vara en jämn fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter i området. Arkitekturtävlingar ska utlysas för Bromma parkstads offentliga byggnader för att skapa en mer spännande, varierad och trivsam stadsdel.

### Intressant och spännande arkitektur

För att möta det ökade behovet av nya bostäder, och för att ha en god planberedskap när det väl är dags att sätta spaden i marken, vill Miljöpartiet i Stockholm att staden tillsammans med både stora och små bostadsbolag utvecklar och arbetar fram hustyper för den nya stadsdelen. De stora bostadsbolagen har en stor potential när det gäller att öka graden av industrialisering och att standardisera byggprocesserna. I realiteten resulterar detta synsätt i bostäder med enkelriktad och slätstruken arkitektur. På sätt och vis är detta bra när bostadsbristen är stor, men byggprocesserna och framtidens bostäder skulle kunna utvecklas så att bebyggelsen blir mer varierad och spännande genom att bostadsbolagen tillsammans med stadens exploateringskontor och stadsbyggnadskontoret tillsammans utvecklar nya och fler hustyper som breddar bostadsbolagens portfolio. I sammanhanget är det även viktigt att staden har beredskap för nya boendetyper så som exempelvis byggemenskaper. Avvägningen är viktig för att kunna erbjuda bostäder av god standard till rimliga kostnader.





## KAP 3. TRAFIK

### Prioritera gång- cykel och kollektivtrafik

Bromma parkstad planeras med gång- cykel och kollektivtrafiken som utgångspunkt. I området finns Tvärbanan utbyggd och ytterligare en gren mot Kista planeras. Två linjer ger en kapacitet som även medför en ökad närhet till kollektivtrafiken. I närområdet utgör redan pendeltåg och tunnelbana kapacitetsstarka stråk. Bromma parkstad ska knytas till dessa och resenärerna får därmed en bra koppling till den regionala kollektivtrafiken. En ny tunnelbanelinje behöver passera genom området, och samtidigt förstärka och komplettera den redan befintliga kollektivtrafiken i västra Stockholm. Stadsdelen får attraktiva stadsgator som uppmuntrar till gång, breda cykelvägar och en parkeringspolicy som medverkar till en låg andel biltrafik i området. Ulvsundavägen förläggs i tunnel för att minska påverkan från genomfartstrafiken.

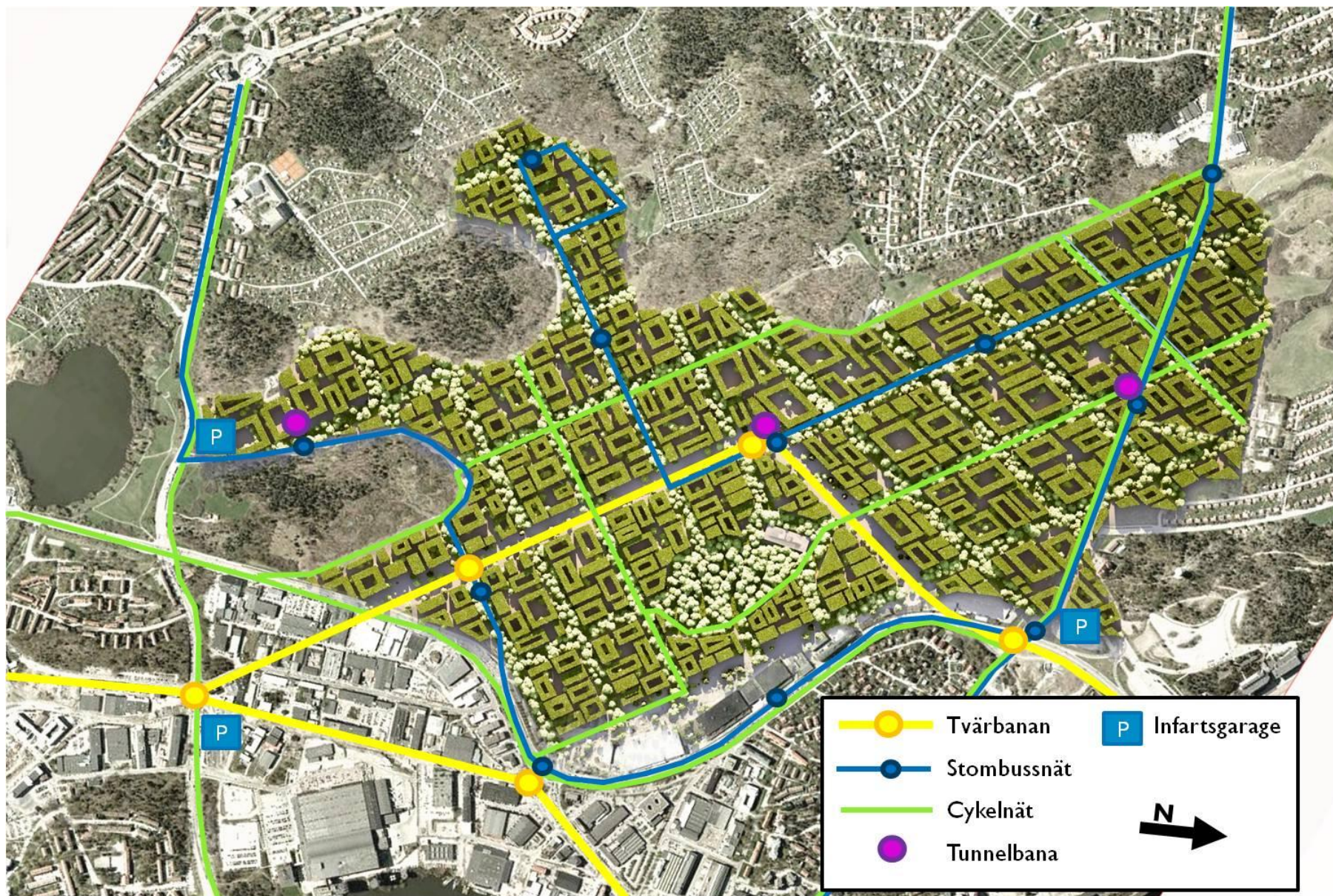
### Effektiv kollektivtrafik

Alla kollektivtrafikresor börjar och slutar med gång. I flera fall kombineras resan med cykel eller bil. Hur kollektivtrafiken planeras och samspelar med övrig trafik och stadsbyggnad är centralt för en attraktiv kollektivtrafik. I Bromma parkstad ska samtliga bostadshus ha högst 500 meter till spårtrafik eller stombuss. Utöver detta tillkommer lokal busstrafik som ytterligare minskar avståndet till kollektivtrafiken. Vid varje station samt de större hållplatserna för stombussar ska det finnas säker cykelparkering under tak. Säkra gång och cykelvägar gör resan till och från kollektivtrafiken trygg. Samtliga infartsgarage för bilar ska ligga vid starka

kollektivtrafikpunkter för att underlätta fortsatt resande med kollektivtrafik. Bromma parkstad och det intilliggande utvecklingsområdet Ulvsunda kommer att trafikeras av två tvärbanelinjer som möts i den södra delen av Ulvsunda och fortsätter mot Alvik. Den ena linjen går mot Solna via Sundbyberg, den andra linjen mot Kista. Kistalinjen byggs med förändringen att spårvagnen leds genom området utefter Bromma boulevard istället för i områdets ytterkant. Bromma parkstads läge i staden gör att resor i högtrafik förväntas gå i samtliga riktningar. I det radiella stråket är trafiken i huvudsak i en riktning, medan trafiken i tvärresor sker i båda riktningarna. På så vis ger Tvärbanan en hög kapacitet som knyter området till gröna och blåa linjens tunnelbana, samt till pendeltåget. Tvärbanan kommer inte att kunna täcka in hela området eller ha tillräckligt hög kapacitet. Bromma parkstad behöver en tunnelbanelinje med hög kapacitet och anslutning till innerstaden. Det är Stockholms läns landsting som främst planerar och bygger ut kollektivtrafiken, detta måste ske i nära samarbete med staden. På sida 14 beskrivs stadsdelens olika trafikslag och kapacitet som kommer att försörja området.

*Illustration av ett förslag på hur cykelvägar och kollektivtrafik kan utvecklas i Bromma parkstad. →*







### **Tunnelbanan**

Tunnelbanan är snabb och effektiv med en kapacitet på 4 200 passagerare per riktning och timme vid 10-minuters trafik. En tät stadsstruktur ökar förutsättningarna för att investera i kapacitetsstark kollektivtrafik. Med Bromma parkstad blir det möjligt att bygga en ny tunnelbanelinje som skapar en regional nytta och knyter ihop kollektivtrafiken. Lämpligt hållplatsavstånd är mellan 900 meter till 1 400 meter. Kostnaden hålls nere av att tunneln grävs ovanifrån och byggs igen i samband med de förberedande markarbetena. Detta gör även att tunnelbanan kan ligga nära markytan och kan nås enkelt från gatuplan.

### **Tvärbanan**

Tvärbanan har en kapacitet på 1 500 passagerare per riktning och timme vid 10-minuters trafik. Det innebär 5-minuterstrafik på den delen av Tvärbanan där båda linjerna går i samma spår. En tätare trafikering ökar risker för köbildning. Ett lämpligt hållplatsavstånd är cirka 700 meter.

### **Stombuss**

Stombussar har en kapacitet på 520 passagerare per riktning och timme vid 7,5-minuters trafik. Busstrafiken kommer att få egna körfält och prioriteringar i korsningar. En stombusslinje kan trafikera Bällstavägen som ger en god tillgänglighet till grön linje samt till pendeltåg och blå linje vid Sundbyberg. Ytterligare en stombusslinje föreslås genom Bromma Parkstad som knyter ihop med omkringliggande bebyggelse och kollektivtrafik. Hållplatserna bör ha ett avstånd på mellan 800 meter till 1 000 meter.





## Lokalbuss

Syftet med lokalbussar är i första hand att erbjuda en mer tillgänglig kollektivtrafik med tätare hållplatser. Lokalbussarna ska nå bytespunkter med det mer kapacitetsstarka nätet av kollektivtrafik. Lokalbuss innebär ofta början eller slutet av en resa.

## Lätt att cykla i Bromma parkstad

Cykelvägarna har anpassats efter Stockholm stads cykelplan och nya pendlings- och huvudstråk har planerats i den nya stadsdelen. Cykeltrafiken har eget utrymme i gatan och skiljs mot vägtrafiken och gångtrafikanterna genom nivåskillnader, färgmarkeringar och planteringar. Stationerna för kollektivtrafik erbjuder säkra cykelparkeringar inomhus samt ett system för låncyklar. Det finns även servicestationer för cyklister. En snabbcykelled anläggs i den gröna korridoren från Bällstavägen som ligger mellan Bromma Parkstad och den befintliga villabebyggelsen i områdets sydvästra del. Där går den i ett lugnt grönområde utan konflikter med annan trafik. Snabbcykelleden fortsätter sedan genom bebyggelsen och vidare in mot Stockholms innerstad via Ulvsundaleden enligt Stockholms cykelplan.

Cykelparkeringstalet i Bromma parkstad ska vara minst 2,5 cykelparkeringsplatser under tak per lägenhet. Med ett lågt parkeringstal för bilar skapas utrymme för cykelparkering såväl som för andra funktioner i fastigheten. En bilparkeringsplats upptar samma yta som tio cyklar. Områdesgaragen ska även ha cykelparkeringar med servicestationer för cyklister.

## Främja bilpooler och infartsgarage

Bromma parkstad är utformat för att underlätta hållbara transporter. Parkeringspolicyn ska stödja en övergång från ägande av bil till tillgänglighet till bil där bilpooler ges företräde till attraktiva parkeringsplatser. Vid infarterna till stadsdelen anläggs infartsgarage med en lägre parkeringskostnad än parkering inne i stadsdelen. Infartsgaragen ligger vid god anslutning till kollektivtrafik och cykelstråk. Staden upplåter även parkeringar i områdesgarage som de boende kan hyra in sig i. En stor del av parkeringen sker i garage inom enskilda fastigheter. På huvudgator prioriteras framkomlighet för gång, cykel, kollektivtrafik och nyttotrafik genom att inte upplåta yta för stillastående fordon. Gatuparkering sker endast på lokalgator. Samtliga parkeringsplatser i hela området är försedda med laddstolpar för elbilar. Det ska inte vara längre än 500 meter till närmaste bilpool eller något av stadens garage. Samma närhetsprincip ska gälla som för kollektivtrafiken. Det ska finnas möjlighet för tillfällig angöring och gatuparkering i anslutning till bostaden, detta är viktigt utifrån tillgänglighet. Parkeringstalet för bostäder inom Bromma parkstad ska vara inom intervallet 0,1-0,3. För många typer av bostäder, till exempel studentbostäder och ungdomsbostäder behövs endast det antalet parkeringsplatser som är nödvändigt utifrån angörings- och tillgänglighet.

## Parkeringsavgifter som effektivt styrmedel

Avgifter för parkering är ett effektivt styrmedel för att minska bilparkering i området. Parkeringspolicyn ska stödja bilpooler och parkering som gör att invånare endast tar bilen in i området när det är nödvändigt. Följande kategorier får olika avgifter där kategori 1 är utan kostnad och där kategori 5 har högst kostnad. I parkeringsgarage som inte ägs av Stockholm stad råder fri prissättning.

1. Bilpool i infartsgarage
2. Bilpool i områdesgarage
3. Infartsgarage
4. Kantstensparkering (främst för korttidsparkering)
5. Områdesgarage

## Övergripande vägnätverk

Stadsdelens ryggrad utgörs av Bromma boulevard som kommer att trafikeras av spårvagn. Igenom hela boulevarden skapas ett grönt fält för cykelparkeringar och lek. Den övergripande strukturen för Bromma parkstad är den gröna kvarterstaden. Utöver Bromma boulevard finns huvudgator och lokalgator som binder samman staden för såväl transporter som grönska. Trafiksäkerheten är högt prioriterad och stadsdelens gator kommer att ha hastighetsbegränsningen 30 km i timmen. Avsmalnande gator vid korsningar sänker ytterligare hastigheten och ger ett bättre samspel mellan trafikanter.

Ulvsundavägen tunnelförläggs för att möjliggöra tät bostadsbebyggelse. Ulvsundavägen trafikeras idag av cirka 44 000 fordon per dygn och bullernivån invid vägen har uppmätts till 71-75 decibel(A). Genom att huvuddelen av trafiken leds bort avlastas den nuvarande vägsträckningen och ger förutsättningar för en bred stadsgata samt bättre kopplingar med Ulvsunda som är ett framtida utvecklingsområde. Förläggningen av vägen i tunnel gör att den störande genomfartstrafiken i och intill Bromma parkstad minskar. Ulvsundavägen grävs ner innan området bebyggs i samband med de förberedande markarbetena. Ulvsundatunneln blir cirka 1,6 kilometer lång och enbart för genomfartstrafik. Längden på tunneln motsvarar Söderledstunneln och därmed finns det kunskap om behovet av ventilationssystem.

Bällstavägen går från Ängby i södra Bromma till Bällstaån vid gränsen till Sundbyberg och passerar villabebyggelse som ligger tätt in på vägen. Idag trafikeras vägen av cirka 20 000 fordon per dygn. Bällstavägen raka sträckning genom Bromma parkstad får karaktären av bred huvudgata, såväl för trafik som passerar stadsdelen som för delar av trafiken inom området. Vägen kommer att trafikeras av stombussar samt fungera som ett pendelstråk för cykeltrafik. Bällstavägen blir tillräckligt bred för att ge plats för trafik från olika trafikslag och samtidigt uppnå en god miljö. En bred stadsgata med en något lägre höjd på husen ger förutsättningar för att uppnå en god luftkvalitet i gaturummet. Bällstavägen ska precis som övriga gator få en stor grönska vilket ytterligare bidrar till att dämpa buller och förbättra stadsluften.



## Varuleveranser

Områdets större varuleveranser kommer att lasta ur i garage. Varorna skickas på hiss upp till markplan och fördelas till butiker och andra verksamheter genom leveransgångar inne i fastigheterna. Målet är att varor lastas om till mindre enheter innan de når stadsdelen, men frågan omfattar aspekter och lokaliseringar som här inte har varit möjliga att utveckla. Ulvsundavägen är idag primärled för farligt gods. Ny primärled för en del av vägsträckningen blir Ulvsundatunneln, en liknande lösning planeras till exempel i Hagastaden. Varuleveranser som ska vidare igenom området kommer att passera via Ulvsundatunneln.

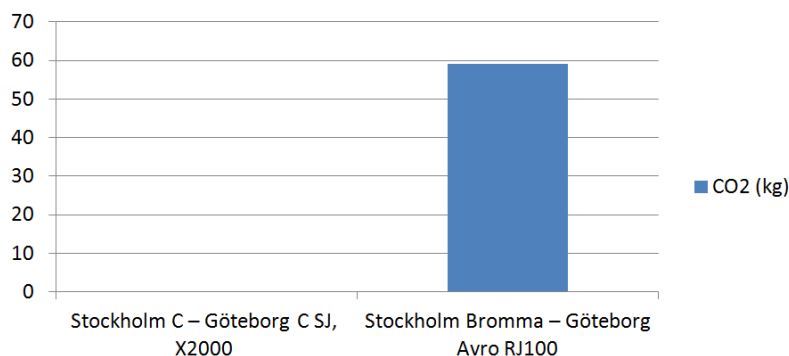


## KAP 4. EKONOMI, AVTAL OCH FLYGET

### Tåg före flyg

Flygtrafiken fyller en viktig funktion för resor som görs på längre distanser. Tåget är ett bättre alternativ på kortare distanser. Det ska vara självklart att välja tåget mellan landets tre storstadsregioner. Med beslutet att bygga Ostlänken stärks järnvägen samtidigt som tillgängligheten till Skavsta ökar. Skillnaden i miljöpåverkan mellan flyg och tåg är enorm. För en flygresa mellan Bromma och Landvetter släpper en person i genomsnitt ut 59,14 kilo koldioxid (CO<sub>2</sub>) enkel resa. Motsvarande utsläpp för en tågresor mellan Stockholm C och Göteborg C är 0,00048 kilo koldioxid per person. Beräkningen bygger på full belägningsgrad, med det mest miljövänliga av två valbara flygplansalternativ. Utsläppet av koldioxid för en enkel flygresor Bromma – Landvetter motsvarar därmed utsläppet av koldioxid från 123 200 tågresor mellan Stockholm och Göteborg.

**Utsläpp av koldioxid mellan tåg och flyg på sträckan Stockholm - Göteborg**



### Inga hinder att häva avtalet med Swedavia

Swedavia som driver Bromma flygplats, ägs till 100 procent av staten och är en koncern som äger, driver och utvecklar 11 flygplatser i Sverige. Marken vid Bromma flygplats ägs av staden och är upplåten med tomträtt till Swedavia till år 2038. En nedläggning är fullt möjlig då det är staten som äger bolaget och är dem som formulerar koncernens ägardirektiv. Vid ett nationellt maktskifte 2014 finns inga lagliga hinder för en avveckling av flygplatsen. Swedavia kan säga upp avtalet och har då en uppsägningstid på tre år.

### Flygtrafiken efter Bromma flygplats

Flygtrafiken via Bromma delas i huvudsak mellan Arlanda och Skavsta flygplats, samt att Kjula i Eskilstuna blir flygplats för allmänflyget och visst kommersiellt flyg. Avgångar med inrikesflyg till och från Bromma flyttas till en del över till järnväg. Regionens utsläpp från flygtrafiken kan därmed minska. Skavsta flygplats ges en större betydelse som regional flygplats i och med tillgängligheten av Ostlänken och allmänflyget ges utrymme att utvecklas på Kjula flygplats utanför Eskilstuna.

På nästa sida redovisar vi flygplatser som idag finns i regionen och deras roll i ett framtida transportsystem med Bromma parkstad.



## Bromma flygplats

Bromma flygplats står för cirka nio procent av regionens flygtrafik i antal resenärer från Arlanda, Skavsta och Bromma.<sup>1</sup> Av Brommas idag 2,2 miljoner resenärer reser endast 0,2 miljoner utrikes. De två vanligaste destinationerna från Bromma flygplats är Göteborg och Malmö. De vanligaste utrikesdestinationerna är Bryssel och Helsingfors, men det är idag fler avgångar till Ängelholm än till Bryssel. Totalt har Bromma flygplats 45 400 starter och landningar (även benämnt som rörelser) per år, varav 6 400 (14 procent) är utrikes och 39 000 (86 procent) är inrikes. Det finns förutsättningar att föra över delar av Brommas resenärer till andra flygplatser, samtidigt som antalet inrikesflyg minskar genom järnvägstrafikens fördelar på framförallt sträckorna Göteborg och Malmö.

Affärsflyget lyfts ofta fram som ett argument för att behålla Bromma flygplats, men det är oklart vad som egentligen avses med affärsflyg och vilken omfattning det flyget egentligen har. För att få fram underlag behövs siffror på hur många starter och landningar som kan hänföras till tjänsteresa. Men några sådana undersökningar görs inte. I en utredning från 1997 gjordes ett försök att uppskatta antalet tjänsteresor genom att utesluta flygrörelser med privatflyg i viktlassen under två ton. Anledningen till uppdelningen var att flygplan under två ton ansågs mindre sannolika för tjänsteresor. Två tredjedelar av Brommas privatplan hade en vikt över två ton och kunde därmed med större säkerhet anses vara förenade med tjänsteresor, men uppgifterna har stora osäkerheter. Med motsvarande förhållande idag kan 9 000 – 10 000

---

<sup>1</sup> Arlanda 19,0 miljoner. Skavsta 2,56 miljoner. Bromma 2,2 miljoner. (Siffrorna avser 2011) Av Skavstas resenärerna har cirka hälften sin målpunkt i Stockholm län.

av privatflygets rörelser vara affärsflyg. Eurocontrol<sup>2</sup> gör på liknande sätt uppskattningar av affärsflyget inom Europa och med de siffror som anges där kan det antas att Stockholms län har cirka 6 000 – 7000 rörelser per år inom flygtrafiken som kan härledas till affärsflyg. Det innebär att mellan 13-22 procent av antalet flygresor som görs från Bromma flygplats kan uppskattas till affärsflyget. Till vilka destinationer dessa går är oklart. Övriga avgångar är reguljär flygtrafik.

## Arlanda flygplats

Arlanda har kapacitet att ta emot fler start och landningar än vad som idag sker. Antalet flygresor på flygplatsen styrs i första hand genom utsläppstaket som omfattar såväl flygtrafiken som marktrafiken till och från Arlanda. Utsläppstaket är väsentligt för att nå regionens klimatmål och det är av stor vikt att utsläppstaket för Arlanda flygplats finns kvar. Ur ett klimatperspektiv är det positivt att flytta delar av flygtrafiken från Bromma och höja utsläppstaket på Arlanda med motsvarande. Genom att flytta över delar av inrikesflyget till järnväg kan regionens klimatpåverkan totalt sett minska och Arlanda kan bättre än idag utnyttja sin nuvarande kapacitet. Bullerfrågan från den ökade flygtrafiken till Arlanda behöver dock ses över. Så kallad kurvad inflygning är en teknik som kan minska bullret över idag bullerstörda områden runt Arlanda. Tekniken ska tillämpas i så hög grad som möjligt.

---

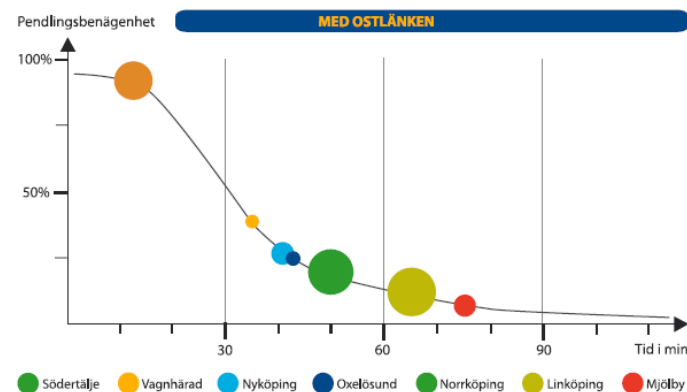
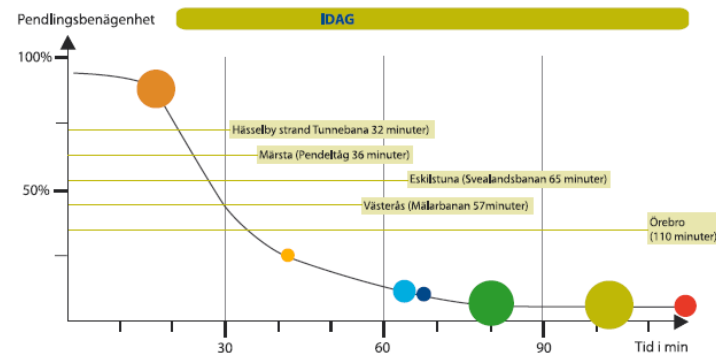
<sup>2</sup> Eurocontrol är en europeisk organisation för flygsäkerhet. [www.eurocontrol.int](http://www.eurocontrol.int)

Det tar endast 20 minuter med Arlanda Express till Arlanda från Stockholms central. Från december 2012 går en ny pendeltågslinje från Älvsjö via Stockholms central som ska trafikera Arlanda flygplats. Restiden från Stockholms central är cirka 35 minuter. Det finns även täta bussavgångar (45 minuter) till och från Arlanda. En spårförbindelse från nordost planeras till Arlanda. Med anledning av de stora investeringar som görs för ökat kollektivtrafikresande är det lämpligt att bättre utnyttja kapaciteten på Arlanda.

### Skavsta flygplats

Skavsta flygplats ligger vid Nyköping cirka 10 mil söder om Stockholm och har idag omkring 2,56 miljoner resenärer. Det är ungefär 300 000 fler resenärer än Bromma flygplats. Skavsta har möjlighet att utvecklas ytterligare samtidigt som den nya järnvägsförbindelsen *Ostlänken* planeras med en station på flygplatsområdet. Skavsta trafikeras idag av flygbussar, en enkel resa tar cirka 80 minuter. Avståndet mellan Stockholm och Nyköping med järnväg minskar med *Ostlänken* från cirka 65 minuter till 40 minuter. Flygplatsen kan nås med tåg på cirka 45 minuter och resan från Stockholm till Skavsta kan i stort sett halveras. Den längre restiden från Stockholm till Skavsta i relation till Arlanda hämtas delvis in på de flygresor som ska söderut, då flygplatsen redan från start ligger 115 km längre söderut än Arlanda. Det ger även besparingar för flygets koldioxidutsläpp.

Trots att flygplatsen ligger längre från Stockholm än Arlanda är andelen resenärer som reser kollektivt till Skavsta högre än andelen till Arlanda. Till Skavsta reser 50 procent med buss och till Arlanda 45 procent med buss eller tåg, enligt flygplatsernas resvaneundersökningar. Den högre kollektivtrafikandelen till



### Pendlingstider till Stockholm

Diagrammen visar på resvinster med Ostlänken. Avståndet mellan Stockholm och Skavsta (Nyköping) minskar från cirka 65 minuter till 40 minuter. Pendlingsbenägenheten fördubblas, vilket ger effekter på benägenheten att resa till Skavsta.



Skavsta beror sannolikt på det längre avståndet från Stockholm som gör att taxi eller privat skjutsande med bil är mindre attraktivt. Även målgruppen som reser med lågprisflyg kan bidra till den högre kollektivtrafikandelen. Med en järnvägsförbindelse ökar kollektivtrafikresandet till Skavsta ytterligare.

### **Eskilstuna flygplats (Kjula)**

Eskilstuna flygplats ligger i Kjula en mil öster om Eskilstuna och cirka 10 mil med järnväg väster om Stockholm. Verksamheten på Eskilstuna flygplats består i huvudsak av lättare skolflyg med cirka 10 000 rörelser per år. Övrigt flyg har idag cirka 1 000 flygresor per år och utgörs av taxi-, affärs-, transport- och ambulansflyg. Eskilstuna flygplats har tillstånd till 27 400 flygningar per år. Flygplatsen ligger cirka 800 meter från järnvägen mellan Eskilstuna och Stockholm. Kjula flygplats har lyfts fram av Kommunförbundet Stockholms län som en tänkbar flygplats för allmänflyget<sup>3</sup>, men även för affärsflyg. Flygplatsen ska även utvecklas i en omfattande logistiksatsning och kunna ta emot allmänflyg och visst kommersiellt flyg. Det är möjligt att anlägga en järnvägsstation för bra koppling till Stockholm och det regionala järnvägsnätet. Det skulle ta cirka 60 minuter till Kjula med järnväg från Stockholm central.

---

<sup>3</sup> Allmänflyg är det civila flyg som inte är kommersiell linjetrafik eller tyngre charterflyg. Det är med andra ord en stor och heterogen grupp flyg som spänner från segelflyg och små, en och två motoriga flygplan, till helikoptrar, luftballonger och större flygplan som regeringsplanet eller ambulansflyg. I statistiken skiljs fyra kategorier ut: skolflyg, bruksflyg, privatflyg och taxiflyg.

### **Vad kostar det att avveckla Bromma flygplats?**

Att räkna på vilka samhällsekonomiska konsekvenser en nedläggning av Bromma flygplats medför för Stockholm och regionen är komplicerat. Frågan går att besvara från ett antal olika synvinklar, viktiga aspekter att beakta är stadens avtal med Swedavia, nya och förlorade arbetstillfällen samt försäljning av stadens mark till bostadsbolag. Bromma flygplats har unika förutsättningar för stadsomvandling genom sin storlek och sitt goda läge nära vägar och kollektivtrafik. Att använda marken till flygplats anser vi är ett hinder för stadens framtida utvecklingsmöjligheter och stadens förutsättningar att på ett långsiktigt och resurseffektivt sätt bemöta ett ökat bebyggelsetryck. Vår bedömning är att vi ser en nedläggning av Bromma flygplats som samhällsekonomiskt lönsam.

### **30 000 nya arbetsplatser**

På Bromma flygplats arbetar idag cirka 170 människor. I denna siffra ingår flygplatsens markpersonal samt de människor som arbetar med flygplatsens omkringverksamheter. Genom Bromma parkstad skapas arbetstillfällen i form av nya företag, men även genom områdets förskolor, skolor, butiker, restauranger och caféer. Vår bedömning är att det kan skapas 30 000 nya arbetsplatser om Bromma parkstad byggs. Det skapas även ett stort antal arbetstillfällen för att bygga upp en helt ny stadsdel.

## Stora intäkter vid markförsäljning

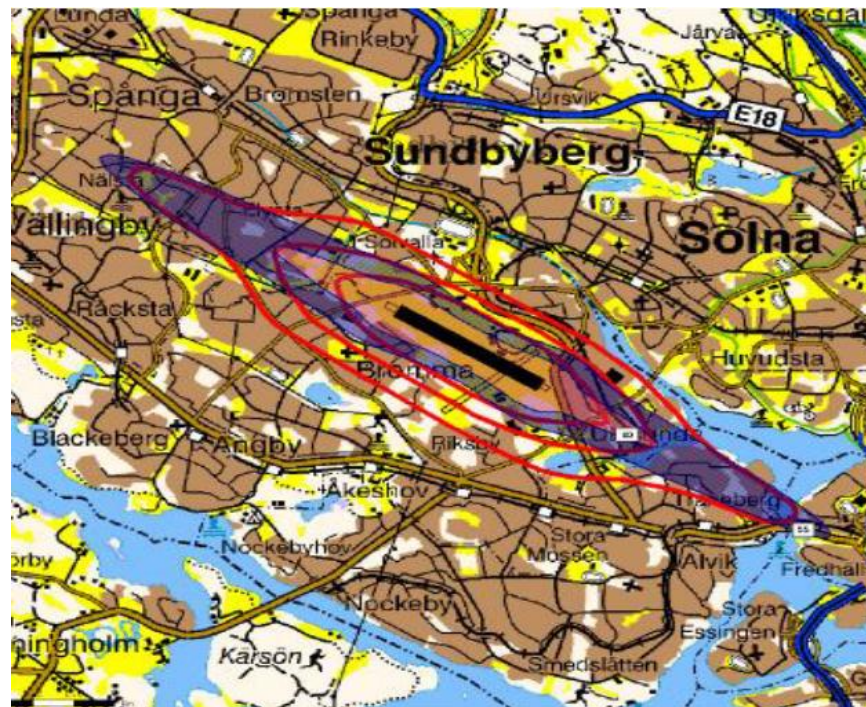
Vid ett avvecklande av Bromma flygplats frigörs cirka 600 000 kvm markyta. I Bromma parkstad ska det vara en jämn fördelning mellan hyresrätter och bostadsrätter. Stockholm stad får in intäkter både genom att sälja och att upplåta marken som tomrätt. För hyresrätter gäller att marken upplåts som tomträtt. Oavsett antagen yta och exploateringsgrad är flerbostadsbebyggelse den markanvändning som är mest lönsam och nödvändig för staden med tanke på regionens bostadsbrist. Vår bedömning är att staden kan få intäkter motsvarande 20 – 25 miljarder kronor för försäljning av mark, exklusive de intäkter som erhålls för upprättande av tomträtter.

## Marksanering

Enligt avtal är Swedavia ansvarig för eventuella åtgärder för att återställa marken inom Bromma flygfältet beträffande föroreningar. Staden åläggs inget ansvar att sanera marken inför en framtida bostadsexploatering på Bromma flygfältet. Undersökningar visar att marken i sig inte utgör något hinder för stadsutveckling samt att markföroreningar från flygplatsverksamheten generellt är små.

## Buller och höjdbegränsningar

Bromma flygplats bidrar i sin nuvarande form till miljöproblem, bullerstörningar och säkerhetsrisker. Bromma flygplats ger upphov till höjdbegränsningar för ny bebyggelse vilket senast aktualiserades i det planarbete som staden bedriver i stadsdelen Marieberg. Flygbuller från Bromma flygplats stör stora delar av Mariehäll med omgivande stadsdelar, samt Kungsholmen och Södermalm. En avveckling skulle ge ytterligare möjligheter för tusentals nya bostäder i närområdet.





## Tidplan

Regeringen kan genom sitt ägande i Swedavia säga upp kontraktet i inledningen av år 2015. Uppsägningstiden är på tre år, flygplatsen skulle därmed vara avvecklad i början av 2018. Från 2015 kan staden inleda arbetet med ett program för området och därefter framtagande av detaljplaner. Programmet ska omfatta ett samråd och beräknas ta ett år. Samråd och utställning ska ske för respektive detaljplan, och beräknas till ett till två år för områdets första etapp. Inventering av marken för sanering påbörjas under hösten 2017. Enligt avtalet och enligt lag svarar Swedavia för återställande av eventuella föroreningar av marken. Detta sker med start 2018 och i samband med de förberedande arbetena till detaljplanerna. De första bostäderna uppförs som tillfälliga studentbostäder under 2018 i de områden som inte är förorenad mark. De tillfälliga studentbostäderna flyttas i takt med att området färdigställs. De första bostäderna beräknas vara klara 2020 och hela området ska vara byggt till 2030.

*Den här rapporten har tagits fram i samarbete med (nod) C-O-M-B-I-N-E. Illustrationerna har gjorts av Petter Hauffman. För mer information om Bromma parkstad, kontakta Miljöpartiet i Stockholms stadshus på telefon 08-508 29 615, eller e-post till [mp.slk@stockholm.se](mailto:mp.slk@stockholm.se).*

*Illustrationerna är fria att användas och spridas. Vid användning, uppge illustratör Petter Hauffman och upphovsrättsägaren Miljöpartiet.*





*I den här rapporten konstateras att Stockholms stad har alla möjligheter att omvandla Bromma flygplats till Bromma parkstad; en ny miljöstadsdel med ett eget unikt kretsloppstänkande och med den senaste och bästa miljötekniken, en stadsdel med 50 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser. En ovärderlig resurs som Stockholms stad kan använda för att minska bostadsbristen.*