

FRÅN FLYGFÄLT TILL KARMAPARK

2020-04-27

Av: Urbio

Kan en plats ha ett samvete? Post-corona kommer det finnas ett momentum i samhället att ta itu med klimatkrisen på allvar. Bromma flygplats med dess skyhöga nettoutsläpp av växthusgaser måste omvandlas, från en transitzon för sunkigt weekendflygande till ett resmål i sig självt sjudande av liv. Här kan en symboladdad omställning ta plats som bygger en framtid på god karma via återbruk, kolsänkor, lokala kretslopp och hemester – helt enkelt en Karmapark!

Argumenten för att stänga Bromma flygplats är både starka och många. Flygfältet släppte år 2018 ut 17 900 ton koldioxid – vilket endast inbegrep start och landning till en höjd av 900 meter upp i luften. Malmö, Göteborg och Umeå är de tre största resmålen från Bromma och nås lika gärna med tåg – med avsevärt mindre klimatavtryck. Att flyget år 2020 fortfarande subventioneras går på tvärs mot uppfyllandet av Parisavtalet och våra klimatmål. Den citynära flygplatsen begränsar stadens utveckling genom att stoppa byggprojekt i kollektivtrafiknära lägen och förorsakar buller som sänker livskvaliteten för upp mot 80 000 människor. Flygplatsen utgör dessutom en vit fläck i stadslandskapet, med oönskade barriäreffekter på omgivande stadsdelar.

Om Stockholmsregionen efter pandemin ska ha en chans att nå klimatmålen krävs ett omedelbart stopp av flygverksamheten fram till dess att koldioxidneutral teknologi för flygresor finns på plats. Under tiden skulle den gamla flygplatsen istället kunna vidareutvecklas till en landskapspark. Omvandlingen skulle helt och hållet bevara den gamla flygplatsens infrastruktur, med start- och landningsbanor, hallar, hangarer och flygledartorn, men fyllas med ett nytt, mer klimatsmart, innehåll. Att skapa en Karmapark kan bli en viktig pusselbit med stort signalvärde i regionens omställningsarbete.



Illustration: Urbio

Bromma flygplats hade 2018 över 2,5 miljoner resenärer, vilket är samma storleksordning besökare som Malmö Folkets Park. Med ett intressant innehåll och en diger evenemangskalender bör målet med den nya landskapsparken vara att attrahera samma mängd människor. Det samma gäller dagens anställda som skulle kunna erbjudas nya jobb i parkens olika verksamheter. Området har utmärkta kommunikationer och får dessutom i närtid en hållplats på Tvärbanans Kistagren. Med nya kopplingar i övriga väderstreck kan landskapsparken bli en sammanlänkande nod i stadslandskapet istället för en barriär. Dessutom behöver Storstockholms västra delar en landskapspark i dignitet med Hagaparken i norr, Gärdet i öst och Årstafältet i syd.

Att göra så lite som möjligt är ofta det minst dåliga ur klimatsynpunkt. Genom att återbruka landningsbanor och byggnader som stomme i den nya Karmaparken hålls både kostnader och utsläpp nere. Det går också i linje med både statliga byggnadsminnet och K-märkningen av terminal- och hangarbyggnaderna med flygledartorn. Byggnaderna fylls med nytt liv genom att släppa på föreningsliv, kulturliv, verkstäder, bryggerier, restauranger och kaféer.



Illustration: Urbio

Parkens struktur utgår från stjärnformen i de fyra start- och landningsbanornas riktningar. Varje bana ges varsitt tema: parkliv, kulturliv och solosportande respektive lagsportande, vilka understöds av de nya verksamheterna i angränsande byggnader. I stjärnans mitt, där de olika aktiviteterna möts, finns gott om plats för större sportevenemang, festivaler och föreningsaktiviteter. Entréerna till landskapsparken formges för att locka in besökare och samtidigt markera ut territoriet.



Illustration: Urbio

I gestaltningen av innehållet av landskapsparken skapas en unik blandning av ekologiska och rekreativa värden i form av blommande ängsmarker, myllrande vattendrag och nio nyanlagda skogsdungar. Varje skog består av en unik mix av karaktärsfulla träddarter, så att omväxlande upplevelsevärden skapas i parken. Skogarna kommer utgöra en kolsänka som lyfts fram som en pedagogisk del av parkkonceptet. På bara 25 år kommer de totalt 30 hektar stora skogarna att binda upp mot 7 000 ton koldioxid. Samtidigt göms inte platsens historia som lufthamn, utan lyfts fram genom exempelvis master med färgglada vindstrutar, målade asfaltsytor och ombyggda flygplan symboliskt överväxta med klätterväxter.

En viktig komponent i Karmaparkens hållbarhetsprofil är de lokala kretsloppen. I en av hangarerna inhyses en biokolsanläggning som sluter de lokala kretsloppen genom att förvandla trädgårdsavfall och annat komposterbart avfall till bundet biokol – som återförs till Karmaparkens nio skogar och bidrar till trädens tillväxt.

Att förvandla en citynära flygplats till en 120 hektar stor Karmapark kommer vända ett nettoutsläpp på nästan 18 000 ton koldioxid per år till en kolsänka på 280 ton per år. Det visar hur viktigt det är att snabbt minska de stora utsläppskällorna, och sända budskapet ut i samhället att omställningsarbetet gått från snack till verkstad. Vi måste efter covid-pandemin ta oss an platsers onda samvete, göra riktigt bra saker av det och samtidigt inspirera fler att göra mer. Just därför kan inte Karmaparken i Bromma vänta!