



Uppsägning av arrendeavtal med Swedavia AB för Bromma flygplats till upphörande vid avtalstidens utgång den 31 december 2038

Hemställan från exploateringsnämnden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Exploateringsnämnden ska säga upp arrendeavtal för Bromma flygplats med Swedavia AB till upphörande vid avtalstidens utgång den 31 december 2038, och teckna erforderliga handlingar.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

Sammanfattning av ärendet

Stockholms stads översiktsplan anger att Bromma flygplatsområde har stor potential för stadsutveckling och kan omvandlas till en stadsdel med blandad bebyggelse efter år 2038 när flygplatsen avvecklats. I budget 2024 har exploateringsnämnden i uppdrag att bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, i syfte att omvandla området till en ny stadsdel.

Ett antal statliga utredningar, och en konsekvensanalys från Swedavia AB, har visat att den kommersiella trafiken på Bromma kan inrymmas på Arlanda utan att betydande investeringar behöver tidigareläggas. Swedavia anger i sin analys att det affärsmässigt inte är motiverat att driva flygplatsen vidare. I linje med översiktsplanen framgår det av utredningarna att Arlanda behöver utvecklas, och att det behövs åtgärder för att bygga ut infrastruktur för transporter till Arlanda med ökad andel kollektivtrafik. Därutöver behöver kapacitet för samhällsviktigt flyg och en ny lokalisering för den helikoptertrafik som idag finns på Bromma säkras.

Nuvarande arrendeavtal löper till den 31 december 2038, med tre års uppsägningstid. Swedavia har ensidig rätt att säga upp avtalet tidigare. En uppsägning från staden idag innebär att staden fullföljer avtalet från 2008, och att arrendeupplåtelsen upphör den 31 december 2038.

Genom att säga upp arrendeavtalet nu, till upphörande vid avtalstidens utgång år 2038, kan staden entydigt och i god tid klargöra stadens avsikt och långsiktiga inriktning för Bromma flygplats. Det ger ansvariga myndigheter och andra berörda

tid att planera för och genomföra de åtgärder som erfordras för att avveckla Bromma flygplats. Det ger också goda förutsättningar för stadens planering av kommande stadsutveckling, och långsiktighet för andra aktörer som ska medverka i utbyggnad av kommunikationer och teknisk försörjning för den nya stadsdelen.

Beredning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret konstaterar att en avveckling av Bromma flygplats ger ett stort tillskott av byggbar mark för Stockholms utveckling under en mycket lång tid framöver. En avveckling av flygplatsen frigör inte bara själva arrendeområdet, utan lyfter även de restriktioner kring buller och flyghöjd som idag begränsar stadsutvecklingen i stora områden utanför flygplatsen.

Föredragande borgarrådets synpunkter

Bromma flygplats är ett av få större sammanhängande områden i Stockholm där det finns möjlighet till stadsutveckling och byggande av ett stort antal bostäder och arbetsplatser. Idag präglas allt för stora delar av vår stad av bostadsbrist, segregation och trångboddhet. Genom att påbörja stadsutveckling på Bromma flygplats tar vi ansvar för framtida generationer stockholmare.

Flyget behöver flytta till Arlanda och arbetet med flygets klimatomställning bör ske där. Allt färre flyger från Bromma, inte minst affärsresenärerna. Efter pandemin har de flesta flygplatser sett en starkare återhämtning än Bromma. Arlanda har fått tillbaka ca 85 procent av resenärerna medan Bromma bara fått tillbaka hälften. Flera flygbolag har redan flyttat till Arlanda och fler har anmält intresse att också flytta. Bromma flygplats är en ekonomisk belastning för både staten och Stockholm.

Stockholms skattebetalare subventionerar kraftigt Bromma flygplats. Förra året fick Stockholm strax under fyra miljoner kronor i ersättning från staten för marken. För att sätta detta i perspektiv är motsvarande ersättning från Stockholms Hamnar närmare 50 miljoner kronor årligen för ett område som är knappt hälften så stort som Bromma flygplats.

Det är inte rimligt att stockholmarna betalar för en olönsam flygplats som allt färre reser från och som hindrar bostadsbyggandet i vår stad. Regionen lider av en allvarlig bostadsbrist som hämmar tillväxt, kompetensförsörjning och utveckling.

Stockholm ska stå redo att bygga bostäder så snart flygplatsen är avvecklad. Vi har därför startat programarbetet för den nya stadsdelen Bromma parkstad. Vi ska omvandla området till en klimatsmart och levande blandstad med runt 16 000 bostäder, arbetsplatser, service och rekreation.

Stockholms stad säger upp avtalet för Bromma flygplats med staten för att redan nu ge staten goda planeringsförutsättningar för att flygplatsen ska vara avvecklad och marken återställd senast år 2038.

Bilagor

1. 2008 års arrendeavtal för Bromma flygplats, med senare tilläggsavtal, KS 2024/598-1.2
2. Karta över nuvarande arrendeområde, dnr KS 2024/598-1.3

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation av borgarrådet Jan Jönsson (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att delvis avslå finansborgarrådets förslag till beslut
2. Att staden i samarbete med Swedavia och med hänsyn till övriga myndigheters bedömning om framtida behov av flygtrafikkapacitet och beredskap undersöker möjligheterna att bryta avtalet om Bromma flygplats i förtid.
3. Att staden tillsätter en extern granskare samt en miljöcontroller direkt vid projektstart
4. Att staden upprättar en samarbetsgrupp kring kollektivtrafiken med Region Stockholm
5. Att staden aktivt verkar för att regeringen snarast påbörjar arbetet med utbyggnad av Arlanda flygplats
6. Att utöver det anföras.

Mot bakgrund av de nya förutsättningarna för Bromma flygplats då nästan allt trafikflyg flyttar till Arlanda redan från årsskiftet är Liberalerna öppna för att undersöka möjligheterna att avbryta avtalet med Swedavia i förtid. Detta ska dock göras med utgångspunkten att det är Swedavia som äger rätten att säga upp avtalet och med hänsyn till berörda myndigheters bedömning av behov av flygkapacitet och beredskap.

I och med att inrikesflyget omlokaliseras helt till Arlanda ställer det stora krav på en omgående utbyggnad av kapaciteten genom en fjärde landningsbana för att klara av den ökade trafiken på Arlanda flygplats. Med vetskap om tiden det tar att få ett miljötillstånd godkänt samt den faktiska utbyggnaden av Arlanda flygplats, behöver staden snarast kontakta regeringen om att påbörja arbetet. Även infrastrukturen för att snabbt, billigt och klimatvänligt kunna ta sig till och från Arlanda behöver byggas ut och samordning är därför nödvändig med Region Stockholm. Det är helt centralt att minimera riskerna för flaskhalsar som kan ha en negativ inverkan på Stockholms konkurrenskraft.

Vi välkomnar att majoriteten backat från sina tidigare orealistiska bostadsvolymer till den mer realistiska volym om ca 16 000 bostäder som nu planeras. Liberalernas argument om att värna grönområden och undvika trafikinfarkt i området verkar därmed ha hörtsammats av majoriteten. Liberalerna har länge lyft att det höga antal bostäder som tidigare utlovades av de rödgröna partierna skulle påverka natur, rekreation och koloniområden negativt, samt att infrastrukturen lokalt inte skulle klara extrema volymer på 50 000 bostäder.

En grundläggande förutsättning för att förtätningen av Bromma ska lyckas, är att utvecklingen av det nya området som ska bli Bromma parkstad görs med en varsam utveckling som harmoniserar med närliggande områden. I de fall det finns kulturhistoriskt värdefulla områden att bevara, så måste dessa beaktas och värnas.

Framtida bebyggelse måste harmonisera med närliggande område och får inte bryta av mot Brommas karaktär. En succesiv och varsam förtätning ska ligga till grund för den fortsatta exploateringen av platsen.

I planeringen behöver hänsyn tas till att den arkitektoniskt intressanta terminalbyggnaden bevaras för eftervärlden. Byggnaden skulle kunna bli utgångspunkt för ett nytt kulturellt centrum.

Projektets omfattning kommer ha stor påverkan på både klimat och miljö, därför vill Liberalerna att en miljöcontroller tillsätts för att bevaka och upprätthålla projektets påverkan på miljön. I samband med att Bromma flygplats avvecklas, byggnation och ökad byggttransport kan klimatavtrycket bli stort om det inte bevakas av en instans med särskild kompetens dedikerat just Bromma parkstads utveckling.

Vidare anser Liberalerna att en extern granskare ska tillsättas direkt vid projektstart. Med tanke på projektets omfattning kommer stora delar av stadens förvaltningar och bolag involveras och stora investeringar från staden sida kommer att behöva göras. Därför behöver staden denna gång ta lärdom av de stora kostnadsökningar som Liberalerna kontinuerligt har varnat för i samband med andra större projekt i staden, som Slussen och vattentunnlarna.

Bromma parkstad ska vara en grön och klimatvänlig stadsdel för framtiden. Men med så många bostäder som planeras, kommer krav på en effektiv och grön infrastruktur. En realistisk plan för hur kollektivtrafiken ska fungera för att underlätta resandet till och från Bromma behöver därför påbörjas. En sådan investering kräver att såväl kommun, region som stat driver på i samma riktning. En eventuell tunnelbana behöver planeras i god tid så den finns tillgänglig vid tiden när människor flyttar in i området och därmed minska risken att fler väljer bilen istället för att åka kollektivt. En samarbetsgrupp med Region Stockholm bör därför snarast inrättas.

Avslutningsvis är det för Liberalerna viktigt att lyfta fram att Stockholm behöver bostäder här och nu. Det kommer att dröja många år innan inflyttning i nya Bromma parkstad kan ske. Att ensidigt luta sig mot detta projekt, så som det rödgröna styret länge gjort, anser Liberalerna inte vara ett ansvarsfullt sätt att uppfylla stadens bostadsförsörjningsansvar. Projektet riskerar att kräva stora resurser och ta fokus från

andra bostadsprojekt som ligger närmare i tid vilket vore negativt både för staden men även för de som är i behov av en bostad inom den närmaste tiden. Liberalerna har frekvent påpekat de negativa konsekvenserna av den rödgröna majoritetens ensidiga fokus på Järva. Bromma parkstad får inte på samma sätt bli ett ensidigt fokus för stadens stadsbyggnadspolitik. Det vore inte ansvarsfullt.

Särskilt uttalande av borgarråden Christofer Fjellner och Andréa Hedin (båda M) enligt följande.

Inrikesflyget är viktigt för Stockholmsregionens Sveriges tillväxt, tillgänglighet och konkurrenskraft. Exakt hur beskedet från flygbolaget BRA om att de blir underleverantör till SAS och börjar flyga från Arlanda istället för Bromma Flygplats från januari 2025 påverkar detta vet vi inte i dagsläget. Det är därför viktigt att inte dra några förhastade slutsatser innan frågan har utretts och analyserats. Vi förväntar oss att en noggrann analys av framtida möjligheter nu kommer att genomföras.

I sammanhanget är det viktigt att staden agerar på ett sådant sätt att Stockholms stads förhandlingsposition vid en eventuell uppsägning av arrendeavtalet för Bromma flygplats inte försämras i förhållande till staten vad gäller till exempel ansvaret för återställning av markföroreningar inom området.

Vi är överens om att Stockholm är i stort behov av fler bostäder. Oaktat flygplatsens vara eller icke vara så skulle bostäder på den platsen ta flera decennier att bygga. Staden bör därför fokusera på de omkring 160 000 bostäder som redan finns i olika planeringsskeden och därmed är genomförbara i närtid.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar enligt föredragande borgarråds förslag.

Stockholm den 2 oktober 2024

Karin Wanngård
Kommunstyrelsens ordförande

Reservation av Gabriel Kroon (SD) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att avslå förslaget.
2. Därutöver anföra följande:

Att bevara Bromma flygplats är viktigt för att trygga Stockholms långsiktiga flygkapacitet i väntan på att Arlanda ska byggas ut. Idag erbjuder Bromma ett komplement till Arlanda, vilket ger flygbolagen flera alternativ. I samband med BRAs flytt till Arlanda bör Bromma utvecklas till ett elflygplanstillverkarkluster. Brommas citynära läge och utbyggda flygplatsinfrastruktur möjliggör för en snabb

start av en demoanläggning för elflyget. Samtidigt innebär detta flera högkvalificerade arbetstillfällen samt möjligheten att locka internationella talanger till en attraktiv storstadsmiljö.

De omfattande byggplanerna för Bromma måste föregås av en grundlig demografisk analys avseende det verkliga bostadsbehovet i Stockholm stad år 2040-2050. Många knäckfrågor återstår så som de massiva infrastruktur och vägtrafikutmaningarna samt de höga kostnaderna för marksanering. Detta innebär en påtaglig risk för stockholmarnas ekonomi samtidigt som den faktiska vinsten av utfallet är högst oklar.

Reservation av Jan Jönsson (L) som är likalydande med Liberalernas reservation i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Christofer Fjellner, Annika Friberg och Jonas Nilsson (alla M) som är likalydande med Moderaternas särskilda uttalande i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Centerpartiet i Stockholm ser positivt på potentialen till stadsutveckling på Bromma flygplatsområde. Vi ser fram emot att omvandla området till en helt ny, klimatsmart och attraktiv stadsdel som möter framtidens behov, inklusive bostäder, arbetsplatser, kultur och idrott. Flygbolaget BRAs besked att de flyttar verksamheten från Bromma gav oss indikationer på en kortare tidshorisont än 2038 kan vara möjlig. Samtidigt har regeringen gett besked om att ett beslut att avveckla flygplatsen inte kommer att tas under denna mandatperiod.

Oavsett när avvecklingen sker är en förutsättning att tillräcklig kapacitet för inrikesflyget säkerställs på Arlanda för att klara Stockholmsregionens behov av flygresande och hela landets tillgänglighet.

Som föredragande borgarrådet tillstår präglas allt för stora delar av vår stad av bostadsbrist, segregation och trångboddhet. Stadsutvecklingen på Bromma flygplats får aldrig bli ett svar på hur vi löser den akuta bostadsbristen i Stockholm. Även om Swedavia skulle välja att säga upp avtalet i förtid kommer avvecklingen av flygplatsen kan avvecklas i förtid är det långt kvar tills vi ser bostäder där.

Däremot efterlyser vi en proaktiv planering för marksanering, VA och trafiklösningar för omkringliggande områden. Det finns även lågt hängande frukter för stadsutveckling i influensområdet som nu begränsas av inflygningskorridoren och bullernivåer, men som omedelbart blir tillgängliga när flygtrafiken stänger. Centerpartiet har tidigare pekat ut Marieberg som särskilt lämpligt för bebyggelse med högre hus och fler bostäder. Tyvärr valde majoriteten att gå fram med endast fler kontor i området.

Centerpartiet vill skapa en hållbar och effektiv stadsdel som i alla skeden – under planering, byggtid och efter färdigställande, har förutsättningarna att följa med i utvecklingen. Det är av yttersta vikt att infrastrukturen till den nya stadsdelen finns på plats vid första inflyttning. Den nya stadsdelen i Bromma kommer kräva

kapacitetsstark spårburen trafik med goda anslutningar till närliggande noder. Genom att säkerställa denna utbyggnad i förväg kan man dra fördel av kostnadsvänliga byggtekniker som Cut and Cover samt ytnära stationslägen som även är attraktivt för resenärer.

Den politiska kontinuiteten är även avgörande för att få fastighetsaktörer att våga investera. Fram till det första spadtaget kommer majoriteter att skifta flera gånger 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.

Ersättaryttrande av Nike Örbrink (KD) enligt följande.

Styrets korståg mot flyget som färdmedel motverkar aktivt den avgörande tillgänglighet som möjliggjort stadens historia som snabbt växande huvudstad med världsledande näringsliv och akademi. Mot bakgrund av BRA:s avvecklade verksamhet på Bromma flygplats blir frågan om Arlandas utbyggnad och flygplatsens tillgänglighet via väg och spår än mer aktuell att lösa. Framförallt behöver frågorna lösas ut i god tid före en eventuell nedläggning av Bromma. Likaså behöver Brommas roll ur beredskaps- och innovationsperspektiven hanteras i nära samarbete med regeringen.

Ärendet

Uppdrag och planeringsförutsättningar

I Stockholms stads översiktsplan från 2018 anges att ”Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038”. I budget 2024 har exploateringsnämnden i uppdrag att bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, i syfte att omvandla området till en ny stadsdel.

Ett antal statliga utredningar har de senaste åren belyst frågor om Bromma och Arlanda flygplatser, och om regionens behov av flygtrafik. Utredningarnas resultat har publicerats i två promemorior från Regeringskansliet och en konsekvensanalys från Swedavia AB. Sammanfattningsvis bedömde den första utredningen, Ds 2021:25, att Arlanda har kapacitet att inrymma all kommersiell flygtrafik från Bromma utan att tidigarelägga betydande investeringar, och att det på sikt krävs ytterligare satsningar på infrastruktur oavsett när Bromma stänger. Swedavia angav i sin analys, som staden svarade på i ärende dnr KS 2021/1152, att de transportpolitiska mål bolaget har kan uppfyllas utan Bromma, och att det affärsmässigt inte är motiverat att driva flygplatsen vidare. Den andra utredningen, Ds 2022:11, följer upp med förslag för att säkra långsiktig flygkapacitet i regionen.

Stadens översiktsplan och ovan nämnda utredningar fastslår att det är nödvändigt att förstärka transportinfrastrukturen till Arlanda flygplats. Åtgärder behövs både för ökad kapacitet och för att förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur. Andelen resenärer som åker med kollektiva färdmedel behöver öka. Enligt utredaren behöver Swedavia utveckla Arlanda för att säkerställa långsiktig kapacitet och minska ledtider för resenärer. En annan viktig fråga är kapacitet för samhällsviktigt flyg, exempelvis ambulansflyg, med framkomliga vägar mellan Arlanda och de stora sjukhusen. Den helikoptertrafik som idag finns på Bromma bedöms inte lämplig att flytta till Arlanda, en ny lokalisering behövs. I rapporten från år 2022 föreslogs också att analysera tillgänglighet och redundans för luftfart i Stockholmsområdet i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

Arrendeavtalet

Bromma flygfält invigdes 1936 som en kommunal flygplats. År 1947 övergick Bromma flygfält i statlig regi, efter ett avtal som tecknades mellan Stockholms stad och staten. Avtalet innebar att staden upplät området till staten på femtio år som flygplats, och att staden fick nyttjanderätt till Ladugårdsgärdet som ”ett för allmänheten utan avgift tillgängligt friområde” då resterande flygtrafik flyttade till Bromma. Linjetrafiken på Bromma upphörde nästan helt efter att Linjeflyg 1983 flyttat inrikestrafiken till Arlanda. Bromma flygplats framtid var osäker inför arrendeavtalets upphörande 1996, men efter avregleringen av inrikesflyget 1991 ökade trafiken igen.

Staden och Luftfartsverket förlängde 1994 avtalet om Bromma flygplats till och med 2011. Kommunfullmäktige uttalade då att en förlängning inte ska överskrida 15 år ”med tanke på stadens behov av Bromma som bostadsreserv”. Det nya avtalet

omfattade ett mindre område än tidigare, staden återtog tidigare hangarområdet (nuvarande Bromma Blocks), Lintagårdsområdet i Riksby, samt all mark norr om Bällstavägen. I avtalet infördes också villkor om viss begränsning av trafiken, intill dess nya miljövillkor faststälts. Ett tilläggsavtal tecknades 2002 med nya regleringar av bland annat buller och flygplatsens öppettider då staden inte var nöjd med utfallet av de nya miljövillkoren och tidigare avtal.

Nu gällande arrendeavtal för Bromma flygplats tecknades efter beslut i kommunfullmäktige den 7 mars 2008 (§ 27), som en förlängning av det avtal som annars skulle löpt ut 2011. Luftfartsverket överlät 2010 sin del i avtalet till det nybildade Swedavia AB, som driver de statliga flygplatserna. Avtalet omfattar i huvudsak samma område som 1994 års avtal. Tilläggsavtal har tecknats för några mindre justeringar efter 2008, bland annat för att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren.

Arrendeupplåtelsen gäller till och med den 31 december 2038. Avtalet upphör vid avtalstidens utgång förutsatt att uppsägning sker skriftligen senast 36 månader innan. Om ingen av parterna säger upp avtalet i rätt tid förlängs det i enlighet med jordabalkens bestämmelser med fem år i taget (JB 11 kap, § 3). Swedavia har ensidig rätt till förtida uppsägning med 36 månaders uppsägningstid. Staden har inte motsvarande rätt.

När arrenderätten upphör ska Swedavia ha flyttat från området. Swedavia ansvarar för och bekostar all evakuering av verksamheter från området. Avtalet ger bolaget rätt att i andra hand upplåta mark och att låta uppföra byggnader. Swedavia ansvarar för att alla byggnader och anläggningar som tillhör någon annan är rivna vid avflyttning. Swedavias byggnader och anläggningar på området ska överlämnas till staden med äganderätt när avtalet upphör. Förhandlingar ska upptas om eventuell ersättning från staden till Swedavia ”för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt Stadens mening efter flygplatsens nedläggning kan nyttjas av staden.” Ingen annan ersättning ges vid arrendeavtalets upphörande.

Vad gäller förorenad mark anger avtalet: ”Swedavia svarar enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som ersatt detta.”

Konsekvenser av uppsägning

En uppsägning från staden idag innebär att staden fullföljer avtalet från 2008, och att arrendeupplåtelsen upphör den 31 december 2038. Flygtrafiken kommer att behöva flytta tidigare, då all verksamhet ska vara avvecklad till avtalstidens utgång. När avtalet upphör blir staden ägare till byggnader och anläggningar på området. Förhandling ska ske om eventuell ersättning för dessa. Exploateringsnämndens bedömning är att flygplatsens byggnader och anläggningar på sikt saknar ekonomiskt värde för staden.

Ansvar för markföreningar regleras i huvudsak via lagstiftning, framförallt miljöbalken. Frågan är aktuell redan idag i pågående detaljplanearbete i Riksby, för den mark som staden återtog 1994. Swedavia som förerenare har ansvar för att kartlägga och sanera föreningar, i samverkan med berörda myndigheter. Som framgått i tidigare remissvar är det exploateringsnämndens uppfattning att staten som förerenare, genom Swedavia som avtalspart, måste ta det fulla ansvaret för att återställa marken efter mer än nittio år av statlig verksamhet.

Inför nedläggning behöver staden ha en organisation för hur området ska nyttjas och förvaltas. Avtalets upphörande medför annars inte några omedelbara ekonomiska konsekvenser för staden. Uteblivna intäkter från arrendet är försumbara i relation till alternativa intäkter, även från tillfälliga verksamheter i väntan på stadsutveckling.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2024 följande.

1. Exploateringsnämnden hemställer att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att säga upp arrendeavtal för Bromma flygplats med Swedavia AB till upphörande vid avtalstidens utgång.
2. Exploateringsnämnden beslutar för egen del, under förutsättning av kommunfullmäktiges godkännande av punkt 1, att ge exploateringskontoret i uppdrag att genomföra uppsägning av arrendeavtalet för Bromma flygplats enligt ärendet och teckna erforderliga handlingar.

Reservation av Rita Valanko m.fl. (M), se Reservationer m.m.

Reservation av Anders Edin (SD), se Reservationer m.m.

Reservation av André Nilsson (L), se Reservationer m.m.

Ersätтарыtrande av Aron Modig (KD), se Reservationer m.m.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Stadens översiktsplan anger att Bromma flygplatsområde har stor potential för stadsutveckling och kan omvandlas till en stadsdel med blandad bebyggelse när flygplatsen avvecklas efter 2038. Översiktsplanen nämner också att utveckling av Arlanda flygplats är prioriterad och att det finns behov av att stärka infrastruktur och tillgänglighet till Arlanda.

I budget 2024 har exploateringsnämnden i uppdrag att bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, i syfte att omvandla området till en ny stadsdel.

Ett antal statliga utredningar, och en konsekvensanalys från Swedavia AB, har visat att den kommersiella trafiken på Bromma kan inrymmas på Arlanda utan

tidigarelägga betydande investeringar, och Swedavia anger i sin analys även att det för bolaget inte är motiverat att driva Bromma vidare.

I linje med översiktsplanen framgår det av utredningarna att Arlanda behöver utvecklas, och att det behövs åtgärder för att bygga ut infrastruktur för transporter till Arlanda med ökad andel kollektivtrafik. Därutöver behöver kapacitet för samhällsviktigt flyg säkras och ny lokalisering behövs för den helikoptertrafik som idag finns på Bromma.

Dessa åtgärder kräver aktiva insatser från stat, region och andra. Utbyggnad av infrastruktur tar lång tid, med planering, förhandlingar, tillstånd och beslut om finansiering innan faktisk utbyggnad kan ske. Uppsägningstiden för flygplatsens arrendeavtal är tre år. Enligt kontorets bedömning är det en otillräcklig tid att genomföra nödvändiga åtgärder för att säkra behovet av flyg och kommunikationer efter Bromma flygplats.

Genom att säga upp arrendeavtalet redan nu, för upphörande år 2038, ger staden tydliga och långsiktiga planeringsförutsättningar för alla berörda. Stat, region och övriga aktörer ges då möjligheter att ta ansvar för att säkra regionens behov av goda kommunikationer, samtidigt som Bromma flygplats avvecklas när avtalet löper ut.

Nuvarande arrendeavtal löper till den 31 december 2038, med tre års uppsägningstid. Swedavia har ensidig rätt att säga upp avtalet tidigare, om bolaget lägger ned flygplatsen. Flygtrafiken behöver stänga tidigare, då all verksamhet ska vara avvecklad när Swedavia återlämnar området. Staden övertar då ägandet av Swedavias byggnader och andra anläggningar. Förhandlingar ska ske om eventuell ersättning för dessa, men enligt kontorets bedömning saknar byggnaderna ekonomiskt värde för staden.

Swedavia svarar enligt lag för återställning av markföroreningar inom området. Kontorets bestämda uppfattning är att staten som förorenare, genom Swedavia, måste ta det fulla ansvaret för att återställa marken efter mer än nittio år av statlig verksamhet.

Att stänga Bromma flygplats ger ett stort och nödvändigt tillskott av byggbar mark för Stockholms utveckling under mycket lång tid framöver. Kommande planering beskrivs i det ärende som behandlades i exploateringsnämnden 2024-02-22 § 22.

Uppdrag och planeringsförutsättningar

Stadens planering och kommunfullmäktiges uppdrag

I stadens översiktsplan från 2018 anges att ”Bromma flygplatsområde har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038”.

Översiktsplanen betonar samtidigt betydelsen av goda nationella och internationella förbindelser, att utvecklingen av Arlanda flygplats är högt prioriterad och att det finns behov av att stärka infrastruktur och tillgänglighet till och från Arlanda.

I budget 2024 har exploateringsnämnden i uppdrag att bidra till avvecklingen av Bromma flygplats, i syfte att omvandla området till en ny stadsdel. Detta ärende avser uppsägning och avveckling av flygplatsen inför att arrendeavtalet löper ut år 2038. Kommande planering beskrivs i projektdirektiv och start-PM för detaljplan som godkändes i exploateringsnämnden respektive stadsbyggnadsnämnden 2024-02-24.

Tidigare ärenden, utredningar om Bromma och Arlanda

Ett antal statliga utredningar har de senaste åren belyst frågor om Bromma och Arlanda flygplatser och om regionens behov av flygtrafik ur olika aspekter. Utredningarnas resultat har publicerats i två promemorior från regeringskansliet och en konsekvensanalys från Swedavia AB. Staden har varit remissinstans i dessa ärenden.

- Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet, Regeringskansliet Ds 2021:25
ExplN 2021-11-25 § 9
- Sammanfattning av begärd konsekvensanalys avseende förtida avveckling av Bromma Stockholm Airport, Swedavia AB 2020-09-14
ExplN 2021-11-25 § 8
- Arlanda flygplats – en plan för framtiden, Regeringskansliet Ds 2022:11
ExplN 2022-09-29 § 9

Sammanfattningsvis bedömde den första utredningen, Ds 2021:25, att Arlanda har kapacitet att inrymma all kommersiell flygtrafik från Bromma utan att tidigare lägga betydande investeringar, och att det på sikt krävs ytterligare satsningar på infrastruktur oavsett när Bromma stänger.

Swedavia angav i sin analys att de transportpolitiska mål bolaget har kan uppfyllas utan Bromma, och att det affärsmässigt inte är motiverat att driva flygplatsen vidare.

Den andra utredningen, Ds 2022:11, följer upp med förslag för att säkra långsiktig flygkapacitet i regionen. Utredningen beskriver ett antal områden som kräver åtgärder för att säkra regionens långsiktiga behov, även inför avveckling av Bromma flygplats.

Åtgärder för tillgänglig flygkapacitet i regionen

Både översiktsplanen och utredningen närmast ovan fastslår att det är nödvändigt att förstärka transportinfrastrukturen till Arlanda flygplats. Åtgärder behövs både för ökad kapacitet och för att förbättra utnyttjandet av befintlig infrastruktur. Andelen resenärer som åker med kollektiva färdmedel behöver öka. Enligt utredaren behöver Swedavia utveckla Arlanda för att säkerställa långsiktig kapacitet och för att minska ledtider för resenärer.

En annan viktig fråga är kapacitet för samhällsviktigt flyg, exempelvis ambulansflyg, med framkomliga vägar mellan Arlanda och de stora sjukhusen. Den delvis samhällsviktiga helikoptertrafik som idag finns på Bromma bedöms inte lämplig att

flytta till Arlanda, ny lokalisering behövs. I rapporten från år 2022 föreslogs också att analysera tillgänglighet och redundans för luftfart i Stockholmsområdet i ett beredskaps- och totalförsvarsperspektiv.

Att genomföra de utpekade åtgärderna kommer att ta lång tid och kräver aktiva insatser från statliga myndigheter och bolag, regioner och kommuner och andra berörda. Erfarenheten visar entydigt att den här typen av infrastrukturprojekt är mycket tidskrävande. Planer och tillstånd behöver finnas på plats, förhandlingar ska genomföras och beslut om finansiering ska fattas, innan någon utbyggnad kan påbörjas.

Uppsägning av arrendeavtalet

Uppsägningstiden för Bromma flygplats arrendeavtal är tre år. Det är enligt kontorets bedömning en helt otillräcklig tid att genomföra vad som nämns ovan.

Genom att säga upp arrendeavtalet nu, till upphörande vid avtalstidens utgång år 2038, kan staden entydigt och i god tid klargöra stadens avsikt och långsiktiga inriktning för Bromma flygplats. Det ger ansvariga myndigheter och andra berörda tid att planera och genomföra de åtgärder som erfordras för att avveckla Bromma flygplats enligt gällande avtal och samtidigt säkra regionens behov av goda kommunikationer.

Det ger också goda förutsättningar för stadens planering av kommande stadsutveckling, och långsiktighet för andra aktörer som ska medverka i utbyggnad av kommunikationer och teknisk försörjning för den nya stadsdelen.

Bromma flygplats och arrendeavtalets bakgrund

Stockholms stad förvärvade 1904-1905 gårdarna Åkeshov, Ulvsunda och Riksby väster om staden. En gemensam utredning mellan Kungl. Maj:t och Stockholms stad pekade 1929 ut Riksbyfältet som lämplig plats för en ny civil landflygplats.

Kommunal flygplats

Bromma flygfält invigdes 1936 som en kommunal flygplats. Till Bromma flyttade civilt flyg från Barkarby och större delen av trafiken från Gärdet. Vid öppningen 1936 omfattade flygplatsområdet ca 175 hektar, med fyra korsande rullbanor i olika riktningar.

Statlig flygplats, 1946 års avtal

Från 1947 övergick Bromma flygfält i statlig regi, efter ett avtal som tecknades 1946 mellan Stockholms stad och staten (Kungl. Maj:t och Kronan). Avtalet, ofta kallat "Bromma-Ladugårdsavtalet", innebar i korthet att Staden upplät området till staten på femtio år som flygplats, och att staden fick nyttjanderätt till Gärdet som "ett för allmänheten utan avgift tillgängligt friområde" då resterande flygtrafik på Ladugårdsgårde flyttade till Bromma.

1994 års avtal

Linjetrafiken på Bromma upphörde nästan helt efter att Linjeflyg 1983 flyttat inrikestrafiken till Arlanda. Bromma flygplats framtid var osäker inför arrendeavtalets upphörande 1996, men efter avregleringen av inrikesflyget 1991 ökade trafiken igen. 1994 förlängde staden och Luftfartsverket avtalet om Bromma flygplats att gälla t.o.m. 2011, då kommunfullmäktige uttalat att en förlängning inte skall överskrida 15 år ”med tanke på stadens behov av Bromma som bostadsreserv”.

Det nya avtalet omfattade ett mindre område än tidigare, staden återtog tidigare hangarområdet (nuvarande Bromma Blocks), Lintagårds-området i Riksby, samt all mark norr om Bällstavägen. I avtalet infördes också villkor om viss begränsning av trafiken, intill dess nya miljövillkor fastställts. Ett tilläggsavtal tecknades 2002 med nya regleringar av bland annat buller och flygplatsens öppettider, då stadens inte var helt nöjd med utfallet av de nya miljövillkoren och tidigare avtal.

Gällande arrendeavtal

Nu gällande arrendeavtal för Bromma flygplats tecknades efter beslut i kommunfullmäktige 2008-03-07 (§ 27), som en förlängning av det avtal som annars skulle löpt ut 2011. Luftfartsverket överlät 2010 sin del i avtalet till det nybildade Swedavia AB, som driver de statliga flygplatserna.

Avtalet omfattar i huvudsak samma område som 1994 års avtal om cirka 130 hektar. Tilläggsavtal har tecknats för några mindre justeringar efter 2008, bland annat för att möjliggöra utbyggnaden av Tvärbanans Kistagren. Området ska användas för flygplats med anknuten verksamhet.

Tider (§ 3 och § 7)

Arrendeupplåtelsen gäller till och med den 31 december 2038.

Avtalet upphör vid avtalstidens utgång förutsatt att uppsägning sker skriftligen senast 36 månader innan, d.v.s. senast den 31 december 2035. Om ingen av parterna säger upp avtalet i rätt tid förlängs det i enlighet med jordabalkens bestämmelser med fem år i taget (JB 11 kap § 3).

Swedavia har ensidig rätt till förtida uppsägning med 36 månaders uppsägningstid, om bolaget beslutar att lägga ned flygplatsen. Staden har inte motsvarande rätt.

Villkor kring avflyttning mm (§ 15)

När arrenderätten upphör ska Swedavia ha flyttat från området.

Swedavia ansvarar för och bekostar all evakuering av verksamheter från området. Avtalet ger bolaget rätt att i andra hand upplåta mark och att låta uppföra byggnader, t.ex. hangarer. Swedavia ansvarar för att alla byggnader och anläggningar som tillhör någon annan är rivna vid avflyttning.

Swedavias byggnader och anläggningar på området ska överlämnas till staden med äganderätt när avtalet upphör. Förhandlingar ska upptas om (eventuell) ersättning från staden till Swedavia ”för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt Stadens mening efter flygplatsens nedläggning kan nyttjas av staden.” Ingen annan ersättning ges vid arrendeavtalets upphörande.

Vad gäller förorenad mark anger avtalet: ”Swedavia svarar enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som ersatt detta.”

Exploateringskontorets synpunkter

Arrendeavtalet och konsekvenser av uppsägning

Villkoren kring uppsägning är tydliga, staden kan säga upp avtalet till upphörande vid avtalets utgång, efter år 2038. Endast Swedavia har rätt att säga upp avtalet tidigare, om bolaget väljer att stänga flygplatsen.

En uppsägning från staden idag innebär alltså att staden fullföljer avtalet från 2008 och att arrendeupplåtelsen upphör den 31 december 2038. Flygtrafiken kommer att behöva flytta tidigare, då all verksamhet ska vara avvecklad till avtalstidens utgång.

När avtalet upphör blir staden ägare till byggnader och anläggningar på området. Förhandling ska ske om eventuell ersättning för dessa. Enligt kontorets mening har staden tolkningsföreträde av om ersättning ska betalas. Kontorets bedömning idag är att flygplatsens byggnader och anläggningar på sikt saknar ekonomiskt värde för staden.

Inför nedläggning behöver staden ha en organisation för hur området ska nyttjas och förvaltas, särskilt för de områden som berörs av senare etapper i stadsutvecklingen. Avtalets upphörande medför annars inte några omedelbara ekonomiska konsekvenser för staden. Uteblivna intäkter från arrendet är försumbara i relation till alternativa intäkter, även från tillfälliga verksamheter i väntan på stadsutveckling. Kommande stadsutveckling av området beskrivs i exploateringsnämndens ärende 2024-02-22 § 22.

Ansvar för markföroreningar regleras i huvudsak via lagstiftning, framförallt miljöbalken. Frågan är aktuell redan idag i pågående detaljplanearbete i Riksby, för den mark som staden återtog 1994. Swedavia som förorenare har ansvar för att kartlägga och sanera föroreningar, i samverkan med berörda myndigheter.

Som framgått i tidigare remissvar är det kontorets bestämda uppfattning att staten som förorenare, genom Swedavia som avtalspart, måste ta det fulla ansvaret för att återställa marken efter mer än nittio år av statlig verksamhet. (1946-2038)

Stadsutveckling

Bromma flygplats framtid har varit under debatt åtminstone sedan Linjeflygs flytt till Arlanda 1983 och inför varje tillfälle en avtalsperiod löpt mot sitt slut. Behovet av mark för den växande staden har varje gång ställts mot behovet av flygtrafik.

Sedan fullmäktige 2007 beslutade att förlänga arrendeavtalet har staden vuxit med nästan tvåhundra tusen personer, och över nittiotusen nya lägenheter har byggts. Trots ökande konkurrens om mark har staden fortsatt många bostäder i pågående planering. Tillgången till byggbar mark kommer dock, enligt kontorets bedömning, med tiden bli ett allt större hinder för att möta bostadsbehoven och för nya stadsdelar med skolor, arbetsplatser, idrottsplatser och parker. Målkonflikterna ökar i den växande staden, och tidigare ställningstaganden prövas i varje tid mot nya förutsättningar.

Att stänga Bromma flygplats skulle ge ett mycket stort tillskott till Stockholms utveckling under lång tid framöver. Det frigör inte bara själva arrendeområdet, utan lyfter även de restriktioner kring buller och flyghöjd som idag begränsar stadsutvecklingen i stora områden utanför flygplatsen. Dessa områden blir i princip omedelbart tillgängliga när flygtrafiken stänger, då gator och annan infrastruktur ofta finns på plats och det inte förutsätter rivning eller sanering efter flygplatsen.

Kommunikationer

Resandet och flyget är också i snabb utveckling. Förändringar i resvanor och teknik fortsätter, inte minst för att möta klimatmålen. De senaste årens utredningar från regeringskansliet visar att det är fullt möjligt att avveckla Bromma flygplats. Även Swedavia anger i sin analys från år 2021 att det för bolagets räkning och för att nå de transportpolitiska målen inte är motiverat att driva Bromma flygplats vidare.

Det är också tydligt, i utredningarna ovan och i stadens översiktsplan, att en fortsatt utveckling av infrastrukturen är nödvändig för att säkra stadens, regionens och landets behov av flyg och kommunikationer. En sådan utbyggnad kommer att ta tid, och förutsätter aktiva åtgärder och beslut från statliga myndigheter och bolag, i samverkan med region och berörda kommuner. Enligt kontorets bedömning behöver arbetet med att säkerställa regionens tillgång till goda kommunikationer efter Bromma flygplats nedläggning påbörjas utan dröjsmål.

Genom att nu säga upp arrendeavtalet, för upphörande vid avtalets utgång år 2038, kan staden entydigt klargöra stadens avsikt om framtiden för Bromma flygplats och ge långsiktiga planeringsförutsättningar för alla berörda.

Statliga myndigheter och bolag, region och andra berörda ges då möjligheter att ta ansvar för att säkra regionens behov av goda kommunikationer, samtidigt som Bromma flygplats avvecklas när avtalet löper ut.

Exploateringskontorets förslag

Exploateringskontoret föreslår att exploateringsnämnden hemställer att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden, genom exploateringskontoret, i

uppdrag att säga upp arrendeavtalet för Bromma flygplats med Swedavia AB till upphörande vid avtalstidens utgång.

Remissammanställning

Ärendet har initierats av exploateringsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 augusti 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma flygplats framtid har aktualiserats inför varje tillfälle en avtalsperiod löpt mot sitt slut. Behovet av mark för den växande staden har ställts mot behovet av flygtrafik. Tillgången till byggbar mark kommer enligt exploateringsnämndens bedömning med tiden bli ett allt större hinder för att möta bostadsbehoven och för nya stadsdelar med skolor, arbetsplatser, idrottsplatser och parker. Målkonflikterna ökar i den växande staden, och tidigare ställningstaganden prövas i varje tid mot nya förutsättningar.

Stadsledningskontoret konstaterar att en avveckling av Bromma flygplats ger ett stort tillskott av byggbar mark för Stockholms utveckling under en mycket lång tid framöver. En avveckling av flygplatsen frigör inte bara själva arrendeområdet, utan lyfter även de restriktioner kring buller och flyghöjd som idag begränsar stadsutvecklingen i stora områden utanför flygplatsen. Dessa områden blir i princip omedelbart tillgängliga när flygtrafiken stänger, då gator och annan infrastruktur ofta finns på plats och det inte förutsätter rivning eller sanering efter flygplatsen.

Uppsägningstiden för Bromma flygplats arrendeavtal är tre år. Stadsledningskontoret delar exploateringsnämndens bedömning att det är en otillräcklig tid för att säkra behovet av flyg och kommunikationer efter Bromma flygplats. Genom att säga upp arrendeavtalet nu, till upphörande vid avtalstidens utgång år 2038, kan staden entydigt och i god tid klargöra stadens avsikt och långsiktiga inriktning för Bromma flygplats. Det ger ansvariga myndigheter och andra berörda tid att planera för och genomföra de åtgärder som erfordras för att avveckla Bromma flygplats. Det ger också goda förutsättningar för stadens planering av kommande stadsutveckling, och långsiktighet för andra aktörer som ska medverka i utbyggnad av kommunikationer och teknisk försörjning för den nya stadsdelen.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar att ge exploateringsnämnden i uppdrag att säga upp arrendeavtal för Bromma flygplats med Swedavia AB till upphörande vid avtalstidens utgång, och teckna erforderliga handlingar.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation av Rita Valanko m.fl. (M)

Rita Valanko m.fl. (M) föreslår att nämnden 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.

Nuvarande avtal med Swedavia gäller till 2038 och staden kan inte ensidigt säga upp det i förtid. Det framgår med all önskvärd tydlighet i exploateringskontorets tjänsteutlåtande. En nedläggning av flygplatsen innan 2038 erfordrar således en 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.

Utöver detta anser vi att underlaget i föreliggande ärende i delar är otillräckligt för att kunna fatta ett väl underbyggt beslut.

Reservation av Anders Edin (SD)

Anders Edin (SD) föreslår att nämnden beslutar att avslå kontorets förslag, samt att därutöver anföra följande: Att bevara Bromma flygplats är viktigt av flera skäl som sträcker sig bortom de omedelbara konsekvenserna för transport och logistik.

För det första spelar Bromma flygplats en avgörande roll för Stockholms tillgänglighet och integration med resten av landet och världen. Denna närhet underlättar snabba och effektiva resor för affärsresenärer, turister och invånare, vilket i sin tur gynnar stadens ekonomiska och kulturella liv. Bromma erbjuder också ett komplement till Arlanda, vilket ger resenärer alternativ och bidrar till en balanserad fördelning av trafiken.

För det andra utgör Bromma flygplats en kritisk säkerhetsfunktion för samhällsviktigt flyg, som ambulansflyg och räddningshelikoptrar. Att flytta dessa tjänster till andra platser kan försena livräddande operationer och äventyra människors säkerhet.

Ytterligare en aspekt är flygplatsens betydelse för regionens infrastruktur. Att bevara Bromma kan avlasta Arlanda och bidra till en jämnare fördelning av flygtrafiken. Dessutom skulle det kräva stora investeringar och tid att stärka infrastrukturen kring Arlanda för att kompensera för Brommas förlust.

Slutligen bör miljö- och hållbarhetsaspekter beaktas. Även om avvecklingen av Bromma kan frigöra mark för byggnation, kan det leda till ökade utsläpp och miljöpåverkan på grund av längre resor till och från Arlanda. Dessutom bör det föroreningsansvar som nämns i ärendet inte underskattas.

Därför bör ärendet om avveckling av Bromma flygplats avslås. En mer genomtänkt och hållbar lösning skulle vara att behålla flygplatsen och arbeta med att förbättra dess effektivitet och minimera miljöpåverkan, samtidigt som dess roll som en viktig transportnod och säkerhetsfunktion upprätthålls.

Reservation av André Nilsson (L)

André Nilsson (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:

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.

c. Att därutöver anföra följande:

Liberalerna är öppna för att bygga bostäder på Bromma framåt i tiden, men är tveksamma till att göra det enligt den rödgröna majoritetens orealistiska tidsplan.

Förutsättningen är, vilket även Stockholms Handelskammare framhåller, att det är säkerställt att Arlanda kan klara av den ökade flygtrafiken och infrastrukturen till och från flygplatsen kan möta en större volym av resenärer. 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 flygplats och infrastruktur för att snabbt, billigt och klimatvänligt kunna ta sig till och från Arlanda, så ställer vi oss väldigt tveksamma till en avveckling av Bromma flygplats enligt förslaget plan.

I och med att den tekniska utvecklingen inom flyg, både el- och vätagasflyg, väntas bli mer ekonomiskt gångbart finns det en stor potential för att utveckla Bromma till en modern och grön cityflygplats. Vi ser det som en möjligt missat tillfälle att bidra till ett mer klimatvänligt resande vilket skulle gynna Stockholmsregionen och samtidigt skulle utvecklingen stärka stadens konkurrenskraft.

Liberalerna befarar att de förutsättningar som gäller idag inte kommer att vara gällande 2038 på grund av för många okända och osäkra variabler. Därför finns det överhängande risk att de pengar som läggs nu på att utreda förslaget tyvärr kommer

att vara bortslösade redan om ett par år, då utredningarna sannolikt kommer vara obsoleta vid år 2038.

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 hört Liberalernas argument om att värna grönområden. Liberalerna har tidigare varit ute och lyft att det höga antal bostäder som planerades av de rödgröna skulle påverka natur, rekreation och koloniområden negativt och att dessa istället ska värnas.

Stockholm behöver bostäder här och nu. Att gå vidare med projektet att bygga bostäder med så stora osäkerheter samt beräknad inflyttning om 20-30 år, anser Liberalerna inte är ett ansvarsfullt sätt att uppfylla stadens bostadsförsörjningsansvar. Projektet kommer med stor sannolikhet kräva stora resurser och fokus från andra bostadsprojekt som ligger närmare i tid vilket är negativt både för staden men även de som är i behov av en bostad inom den närmaste tiden. Tvärtom verkar detta projekt vara det enda som den rödgröna majoriteten har för att kunna säga att man uppfyller bostadsförsörjningsansvaret. Det är inte ansvarsfullt.

Vidare anser Liberalerna att med tanke på projektets omfattning, där stora delar av stadens förvaltningar och bolag kommer involveras men även att stora investeringar från staden sida kommer göras, att en extern granskare tillsätts i syfte att från början kunna säkerställa att projektet inte skapar lika stora kostnadsökningar som Liberalerna kontinuerligt har lyft i andra större projekt som staden har.

Ersättaryttrande av Aron Modig (KD)

Aron Modig (KD) lämnar ersättaryttrande enligt följande:

Att avslå kontorets förslag till beslut,

Att därutöver anföra följande:

Vänsterstyret fortsätter arbetet med att planera för en nedläggning av Bromma flygplats, trots avsaknaden av rådighet. Att framställa sin politiska ståndpunkt som en regelrätt uppsägning tycks enbart vara ett spel för media. Fram till år 2035 har staden möjlighet att signalera om en förlängning av det nuvarande avtalet, alternativt en ny förhandling om arrende, således tar inte nämnden idag beslut om en formell uppsägning; ett beslut enbart Swedavia kan ta.

Bromma flygplats invigdes år 1936 av kung Gustaf V och det socialdemokratiska gatuborgarrådet Yngve Larsson samt 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. Vi står de facto inför ett banbrytande genombrott inom flygtekniken: miljövänligt kommersiellt flyg utvecklas i rask takt, liksom möjligheten till vertikal start och landning.

Kristdemokraterna ser optimistiskt på flygplatsens framtid, oavsett utformning och omfattning. 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. Parallellt behöver staden bidra till ökad logistisk och militär beredskap där en stadsnära flygplats utgör en mycket värdefull resurs i kris eller konflikt.