



Motion om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats), för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma

Stockholms stad har ett stort ansvar för att se till att flygtrafiken i regionen fungerar på både kort och lång sikt, att Arlandas funktion som nav för flygtrafiken i Skandinavien stärks och att Arlanda därmed framgångsrikt klarar konkurrensen med andra stora flygplatser i Norden. Beräkningar finns om en fördubblad trafik via Arlanda år 2040 med hela 40 miljoner passagerare årligen. En koncentration av flygets inrikestrafik till Arlanda stärker konkurrenskraften samt möjliggör en mer effektiv och hållbar nationell flygtrafik. Av dessa anledningar krävs att flygverksamheten förändras både genom att bli mer miljöanpassad och genom att bygga en fjärde landningsbana på Arlanda flygplats.

Stockholm har samtidigt ett ansvar för att klara sin del av den framtida bostadsförsörjningen i regionen och därför i god tid planera för en fungerande kollektivtrafikförsörjning av nya stora bostadsområden. Befolkningen i Stockholmsregionen ökar med knappt 40 000 personer årligen, en stor andel av dessa kommer också att bo i Stockholms stad. Att bygga tätt och med god kollektivtrafikförsörjning är det mest miljövänliga sättet att stadsplanera och bygga på. I den nya översiktsplanen som antogs av kommunfullmäktige i februari 2018 beslutades att Bromma flygplats ska planeras som ett stadsutvecklingsområde.

Bromma flygplats arrenderas idag ut till statliga Swedavia AB till år 2038. Det är en mycket lång arrendetid och har förutsättningar att kortas ned om Stockholms stad är aktiv i frågor som rör flygets framtid i allmänhet de närmaste åren och inte minst gällande omvandling av Bromma flygplats till ett attraktivt bostadsområde.

En ny tunnelbanelinje via Hässelby, Vällingby, Bromma (flygplats) och Alvik, med vidare anslutning till T-centralen och sedan söderut, skulle jämfört med andra tunnelbaneprojekt ha en hög samhällsnytta. Projektet fanns med i det arbete som den socialdemokratiskt ledda majoriteten 2014-2018 i Stockholm studerade och som då togs fram som underlag inför Sverigeförhandlingen beräknades skattenytta, inklusive skatteeffekt, av denna dragning vara +0,64.

Spårinvesteringar brukar annars med dagens beräkningsmetoder vara svåra att räkna hem en hög samhällsnytta för, metoden fungerar dock utmärkt för att kunna jämföra exempelvis olika tunnelbaneprojekt. Detta projekt kan alltså trots detta visa upp en god samhällsnytta per inlagd skattekrona. Andra möjliga dragningar via ett utbyggt bostadsområde på dagens Bromma flygplats bör också kunna analyseras innan beslut om exakt dragning fattas.

Vid en nedläggning av Bromma flygplats möjliggörs 30-35 000 bostäder för cirka 70 000 nya invånare, och en stadsdel lika stor som Kungsholmen tillskapas. Ytterligare 30 000 arbetsplatser blir då också möjliga att förlägga i området. Utöver Bromma flygplats har även Hässelby med en



snabb och kapacitetsstarkt kollektivtrafik en utvecklingspotential på ytterligare 6 000 bostäder och exempelvis Beckomberga med ytterligare 2 000 bostäder.

En ny tunnelbanelinje sträckan Hässelby-Vällingby-Bromma-Alvik kommer både förkorta restiden samt öka kapaciteten och resandekomforten för tiotusentals dagliga resande i västra Stockholm. Den blir också en kraftig avlastning för dagens gröna linje i denna del av Stockholm.

Utöver behovet av ökad kollektivtrafik pågår också byggandet av Förbifart Stockholm som kommer bli till särskild nytta i denna del av regionen, bland annat kommer en angöring till förbifarten att ligga i Vinsta. Även på Ekerö finns en anslutning som kommer vara viktig för många boende i Brommaområdet. Socialdemokraterna har också tagit fram ett förslag om ökad framkomlighet för fordonstrafiken, och särskilt busstrafiken, vid Brommaplan. Detta förslag som grundas i en ombyggnation av Brommaplan skulle medföra en kortare restid på 4-5 minuter, enkel väg under högtrafik. Initiativet har redan redovisats i en särskild motion.

Dagens borgerliga majoritet i Stockholm har hittills visat en stor handlingsförlamning både vad gäller ett ambitiöst bostadsbyggande men även när det gäller frågan om flygets betydelse i regionen. Detta gäller inte minst en framtida nedläggning av Bromma flygplats. All kollektivtrafikplanering i Stockholm har långa ledtider vilket innebär att en förhandling i regionen och med staten måste påbörjas i närtid. Projekten i Sverigeförhandlingen under förra mandatperioden gällde projekt som skulle färdigställas senast till år 2035. Ska en ny tunnelbanelinje enligt ovan färdigställas senast till när arrendeavtalet med Swedavia går ut, måste arbetet i staden därför påbörjas nu.

Mot denna bakgrund föreslår vi

- Att staden snarast upptar en förhandling med staten och den nya regionen i Stockholms län (landstinget) med syfte att åstadkomma en finansiering och påbörjad planering av en ny tunnelbanelinje med sträckan Hässelby-Vällingby-Bromma (flygplats)-Alvik, med vidare anslutning söderut.
- Att staden intensifierar kontakterna och diskussionen med statliga företrädare om beslut för en färdigställd fjärde anlagd bana på Arlanda senast år 2030, för att kunna rymma både Brommas inrikestrafik och annan trafiktillväxt för flyget.
- Att kommunfullmäktige beslutar att nuvarande arrendeavtal rörande Bromma flygfält inte ska förlängas.
- Att staden uttalar att ett nytt tunnelbaneprojekt via Bromma är prioriterat för staden och att ambitionen är att Bromma flygplats skall läggas ned i anslutning till att den fjärde banan på Arlanda blir färdigställd.



Socialdemokraterna

Att kommunledningen omedelbart initierar överläggningar med partierna i kommunfullmäktige för att ta fram och besluta om en gemensam strategi för Bromma flygfält och en förstärkning av Arlanda som ett nationellt nav för flygtrafiken i Sverige.

Stockholm den 17 december 2018

Karin Wanngård

Jan Valeskog

Emilia Bjuggren