

Utlåtande 2015:112 RI (Dnr 106-648/2015)

Bevarande av Bromma flygplats

Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) om ”Bevarande av Bromma flygplats” anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) begär i en motion att kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Gällande avtal mellan Stockholms stad och förutvarande Luftfartsverket, numera Swedavia, angående upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde, ska fortsatt gälla till och med 2038 enligt vad som överenskommits i avtalet.
2. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen att det gällande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia fullföljs och att uppdraget till den statliga samordnaren för Bromma flygplats avbryts.
3. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafikinämnden samt övriga berörda nämnder anmodas att omedelbart avbryta arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Kungsholmens stadsdelsnämnd, Södermalm stadsdelsnämnd, Stockholm Stadshus AB, Stockholms Handelskammare, Naturskyddsföreningen i Stockholm, Swedavia, Stockholms läns landsting, Trafikverket, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun och Braathens Aviation AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, Stockholm Vatten AB, S:t Erik Markutveckling AB och Micasa AB. Stockholm Vatten AB och Micasa AB har inga synpunkter på remissen. Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Naturskyddsföreningen i Stockholm, Swedavia, Trafikverket och Braathens Aviation AB har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret anser att den av regeringen utsedda samordnaren för Bromma flygplats ska fortsätta med det påbörjade uppdraget och att utredningen ska bedrivas i nära samarbete med representanter för staden.

Exploateringsnämnden konstaterar att Stockholms stad enligt gällande markupplåtelseavtal för Bromma flygplats inte ensidigt kan säga upp arrendet före avtalstidens utgång och att den, av regeringen utsedde samordnaren, för närvarande utreder, som uppdraget får förstås, förutsättningarna för en förtida avveckling av flygverksamheten på Bromma flygplats. En projektgrupp i syfte att förbereda planeringen för en framtida bostadsexploatering inom flygplatsområdet är under bildande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden tar inte ställning för eller emot yrkandena 1 och 2 i motionen, eftersom dessa frågor avgörs på annan och politisk nivå, samt att gällande yrkande 3 har detta arbete knappt påbörjats.

Stadsbyggnadsnämnden bedömer att kommunfullmäktige redan har gjort en tydlig avvägning av för- respektive nackdelar med den nuvarande flygplatsen, och kontoret har i sitt arbete utgått från dessa uppdrag och ställningstaganden.

Trafiknämnden konstaterar att om utredningen visar att förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen, med beaktande av de krav som ställs i uppdraget är möjligt, ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för avvecklingen av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholm stad kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet.

Bromma stadsdelsnämnd påtalar vikten av att staden har en god fungerande infrastruktur men också att behovet av mark för nya bostadsområden väl tillgodoses.

Kungsholmens stadsdelsnämnd anser att huruvida Bromma flygplats ska läggas ned eller inte ytterst är en statlig fråga att avgöra.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att den av regeringen utsedda samordnare som ska utreda Bromma flygplats framtid fortsatt bör behålla sitt uppdrag samt att det är viktigt att samtliga aspekter blir noggrant belysta innan ett beslut tas om flygplatsens framtid.

Stockholms Stadshus AB anser att det är avgörande för staden och regionens utveckling att den av regeringen utsedda samordnaren för Bromma flygplats genomför sitt uppdrag, samt att utredningen ska bedrivas i nära samarbete med representanter för staden.

Stockholms Handelskammare ställer sig i allt väsentligt bakom motionen om bevarande av Bromma flygplats.

Stockholms läns landsting anser att oavsett att regeringen har utsett en statlig samordnare som fått i uppdrag att pröva förutsättningarna för avveckling av flyget på Bromma till förmån för bostadsbebyggelse, finns en genuin osäkerhet kring Brommas användning efter Brommaavtalets utgång år 2038 som måste hanteras inom ramen för säkerställande av regionens långsiktiga flygplatskapacitet.

Mina synpunkter

Tillgängligheten med flyg till Stockholm är av stor betydelse för regionens internationella konkurrenskraft och för att koppla samman övriga delar av Sverige med regionen och världen.

För Stockholms del är det viktigt att vi både har goda flygförbindelser och lyckas bygga bort bristen på bostäder. Denna utmaning ligger till grund för den utredning som leds av Anders Sundström. Det är välkommet att vi får en ordentlig genomlysning av frågan när vi nu planerar för Stockholms utveckling på längre sikt. Om det är möjligt att bygga ut Arlanda för en förbättrad flygtrafik till Stockholm samtidigt som det går att bygga tiotusentals bostäder och arbetsplatser i ett mycket centralt läge i staden är detta mycket välkommet och skulle vara bra för Stockholm och vår internationella konkurrenskraft.

Det är anmärkningsvärt att Moderaterna är så låsta i sin position avseende Bromma flygplats att de motsätter sig en utredning som syftar till att i grunden redan ut frågan om regionens framtida flygkapacitet och möjlig

bostadsbebyggelse i Stockholm. Enligt min uppfattning är vi överens om att Stockholm behöver fler bostäder och förbättrade flygförbindelser. Givet att flygförbindelserna går att lösa på Arlanda skulle ett stort tillskott av bostäder på Bromma bidra till Stockholms framtida tillväxt och utveckling.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M) m.fl. om ”Bevarande av Bromma flygplats”.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Anna König Jerlmyr, Joakim Larsson och Cecilia Brinck (alla M) och borgarrådet Lotta Edholm (FP) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) om bevarande av Bromma flygplats bifalls.
2. Exploateringsnämnden och stadsbyggnadsnämnden anmodas att omedelbart avbryta arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma flygplats.
3. Därutöver anføres följande.

Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid. Frågan är därmed större än Stockholm och därför är det oansvarigt av den rödgrönrosa majoriteten att helt förbise den opinion som finns bland såväl politiker som människor runtom i landet till förmån för den egna politiska prestige.

Den rödgrönrosa majoriteten har, i strid med Socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens samordnare och resultatet ska vara klart i oktober 2016. Regeringens samordnare säger själv att han ser det som osannolikt att avtalet kommer att sägas upp i förtid eftersom en nedläggning av flygplatsen förutsätter att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda, något som inte är möjligt idag på grund av

kapacitetsbrist. Att öka kapaciteten på Arlanda är förvisso ingen omöjlighet men samtidigt är det ingenting som löses i en handvändning utan det tar många år.

Vi är positiva till att regeringen har beslutat att göra en utredning som syftar till att klargöra frågan om regionens framtida behov av flygkapacitet, det är en grundläggande fråga för att klara regionens framtida utveckling. Det som vi motsätter oss är att detta sker parallellt med att den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad har beslutat att hemställa hos regeringen om en nedläggning av Bromma flygplats redan 2022 samt redan nu har påbörjat utredningar och arbete för att påbörja bostadsproduktion på området redan 2030. Det är inte seriöst att påstå att frågan om regionens flygkapacitet samt lösningar är på plats fram till dess, särskilt inte som det tog över 20 år för Arlandas tredje bana att få alla nödvändiga tillstånd på plats.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus vara att minska miljöpåverkan från transporter. Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och den rödgrönrosa majoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats i förtid.

Att påstå att en nedläggning av Bromma flygplats är en förutsättning för att klara bostadsförsörjningen i Stockholm fram till 2030 är löjeväckande. Bostadspotential Stockholm, som Stockholms stad tog fram 2014, visar att det är möjligt att bygga 140 000 nya bostäder fram till 2030 utan att bebygga Bromma flygplats. Bostadspotential Stockholm visar att det genom politiska prioriteringar och ambitioner för Stockholm är möjligt att både säkra den regionala flygkapaciteten och samtidigt möta den växande efterfrågan på bostäder i staden.

Frågan om att lägga ned Bromma flygplats har från början till slut präglats av demokratiskt bristfälliga beslut. Regeringen valde att tillsätta den särskilda samordnaren trots att en majoritet i riksdagen är emot en nedläggning av Bromma flygplats. Den rödgrönrosa majoriteten i Stockholms stad har beslutat att föregå regeringens utredning och redan tillsatt en grupp som påbörjat planeringen av den nya stadsdelen på Bromma flygfält. Till detta ska adderas att en absolut majoritet av stockholmarna är för bevarandet av Bromma flygplats och att de boende i Bromma är de som är allra mest positiva till flygplatsens fortsatta existens. Inte bara är detta demokratiskt tvivelaktigt, det är också slöseri med stockholmarnas skattepengar och värdefull tjänstemannakompetens.

Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred folklig opinion runtom i Sverige och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm och Sverige. De rödgröna tvingades några månader

efter valet att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att den rödgrönrosa majoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgrönrosa hotet mot Bromma flygplats avvärs.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) om "Bevarande av Bromma flygplats" anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 7 oktober 2015

På kommunstyrelsens vägnar:
K A R I N W A N N G Å R D

Ulrika Gunnarsson

Reservation anfördes av Anna König Jerlmyr, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (FP) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) med hänvisning till Moderaternas och Folkpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottner (KD) begär i en motion att kommunfullmäktige beslutar följande:

1. Gällande avtal mellan Stockholms stad och förutvarande Luftfartsverket, numera Swedavia, angående upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde, ska fortsatt gälla till och med 2038 enligt vad som överenskommits i avtalet.
2. Kommunstyrelsen ges i uppdrag att hemställa hos regeringen att det gällande avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia fullföljs och att uppdraget till den statliga samordnaren för Bromma flygplats avbryts.
3. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden samt övriga berörda nämnder anmodas att omedelbart avbryta arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Kungsholmen stadsdelsnämnd, Södermalm stadsdelsnämnd, Stockholm Stadshus AB, Stockholms Handelskammare, Naturskyddsföreningen i Stockholm, Swedavia, Stockholms läns landsting, Trafikverket, Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun och Braathens Aviation AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, Stockholm Vatten AB, S:t Erik Markutveckling AB och Micasa AB. Stockholm Vatten AB och Micasa AB har inga synpunkter på remissen. Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun, Naturskyddsföreningen i Stockholm, Swedavia, Trafikverket och Braathens Aviation AB har inte inkommit med något svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Regeringen beslutade i december 2014 att utse en samordnare (Anders Sundström)

med uppdrag att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Samordnaren ska i dialog med Stockholms stad och andra berörda parter i detta syfte pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Om utredningen visar att detta är möjligt, med beaktande av de krav som ställs i uppdraget, ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för avvecklingen av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholms stad kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet.

Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 20 oktober 2016.

Stadsledningskontoret anser att utredningen om Bromma flygplats framtid är viktig oavsett ståndpunkt i frågan. Detta på grund av att Bromma flygplats framtid diskuterats under lång tid och en lösning som är hållbar över tid behöver kunna presenteras. Staden och regionen påverkas och kommer att påverkas väsentligt oavsett vad som sedan blir den slutliga lösningen på Bromma flygplats. En oberoende granskning av framtida flygkapacitet och behov i Stockholmsregionen är därför enligt stadsledningskontoret välkommen.

Stadsledningskontoret anser med hänvisning till ovanstående att den av regeringen utsedda samordnaren för Bromma flygplats ska fortsätta med det påbörjade uppdraget. Utredningen ska bedrivas i nära samarbete med representanter för staden.

Motion (2015:20) av Anna König Jerlmyr (M) m.fl. om ”Bevarande av Bromma flygplats” anses besvarad med hänvisning till vad som sagts i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Abit Dundar (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Abit Dundar (FP).

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 juni 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret konstaterar att Stockholms stad enligt gällande markupplåtelseavtal för Bromma flygplats inte ensidigt kan säga upp arrendet före avtalstidens utgång. Svenska staten, genom den nuvarande avtalsparten Swedavia, kan

däremot i förtid säga upp arrendeavtalet. Den av regeringen utsedde samordnaren utreder, som uppdraget får förstås, för närvarande förutsättningarna för en förtida avveckling av flygverksamheten på Bromma flygplats.

Exploateringsnämnden har kommunfullmäktiges uppdrag att under budgetåret 2015, i samråd med övriga berörda nämnder, tillsätta en projektgrupp i syfte att förbereda planeringen för en framtida bostadsexploatering inom flygplatsområdet. Formerna för uppdragets utförande diskuteras mellan berörda förvaltningar och en projektgrupp är under bildande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2015 att överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Ola J Hedin (FP), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Ola J Hedin (FP).

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen har tillsyn över Bromma flygplats miljöpåverkan. Förvaltningen bedömer att buller är den miljöpåverkan som flest människor märker av från flygplatsen. Bromma är den flygplats i Sverige som utsätter flest människor för höga bullernivåer, vilket beror på att den är lokaliserad där många människor bor och inte för att det är den mest bullriga flygplatsen. Luftföreningar från flygplatsen och flygverksamheten i dess närhet utgör ett mindre problem. När det gäller utsläpp till vatten och mark finns det gamla föreningar vid såväl den befintliga som vid en tidigare brandövningsplats. Från den pågående verksamheten sprids föreningar som riskerar att förorena yt- och grundvatten.

Miljöförvaltningen avser att sammanställa en rapport om miljöpåverkan från Bromma flygplats, som ska presenteras i miljö- och hälsoskyddsnämnden under hösten.

Miljöförvaltningen tar inte ställning för eller emot yrkandena 1 och 2 i motionen, eftersom dessa frågor avgörs på annan och politisk nivå. Förvaltningen kan konstatera att det föreligger ett avtal om upplåtelse av Brommaflygfält till 2038 och att det inte föreligger något konkret förslag om att avveckla flygplatsen innan dess. Det är en

fråga som inte går att ta ställning till innan de konkreta förutsättningarna för en sådan åtgärd är utredda.

Vad gäller yrkande 3 har detta arbete knappt påbörjats. Frågan har diskuterats inom stadsledningskontoret och mellan cheferna för de tekniska förvaltningarna, men något mer konkret arbete har ännu inte kommit igång.

När det gäller bostadsplanering har trafikverket närmare preciserat sitt anspråk på vilket område som verket anser utgör riksintresseområde för Bromma flygplats. Det är en fråga som staden har att beakta vid utarbetandet av översiktsplanen, varvid länsstyrelsen har att granska huruvida trafikverkets anspråk beaktats i skälig omfattning.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Roger Mogert m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Christina Linderholm (C) som instämde i förslag från vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD).

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Kommunfullmäktige beslutade den 17 mars 2008 att godkänna ett avtal med staten genom Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde. Avtalet innebär en arrendeutplåtelse till och med 2038. Om parterna inte avtalar om annat upphör arrendet efter uppsägning till avtalstidens utgång. Uppsägning ska ske skriftligen 36 månader före avtalstidens utgång. Staten har rätt till förtida uppsägning av avtalet om den beslutar att lägga ner flygplatsen. Under sådana omständigheter upphör avtalet att gälla 36 månader efter att en skriftlig uppsägning har skett.

Regeringen beslutade den 18 december 2014 att utse en samordnare med uppdrag att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostads-bebyggelse i Stockholmsregionen. Samordnaren ska i dialog med Stockholms kommun, andra berörda kommuner, Swedavia, berörda myndigheter samt näringslivet

och övriga berörda parter i detta syfte pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Om utredningen visar att detta, med beaktande av de krav som ställs i uppdraget, är möjligt ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för avvecklingen av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholms kommun kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet. Uppdraget ska redovisas senast den 20 oktober 2016.

I stadens budget för 2015 uttalas följande när det gäller flygverksamheten vid Bromma flygplats.

Givet att förhandlingarna med den av regeringen utsedda förhandlingspersonen visar att Bromma flygplats kan avvecklas utan att förutsättningarna för jobb och utveckling i regionen försämrats, ska staden verka för att området där Bromma flygplats idag ligger ställs om till stadsutvecklingsområde med bostäder.

Exploateringsnämnden leder arbetet och ansvarar för att tillsammans med stadsbyggnadsnämnden, trafikinämnden och övriga berörda nämnder tillsätta en projektgrupp för planeringen av utvecklingen av Bromma. Gruppen ska förbereda planeringen för en framtida bostadsexploatering på nuvarande Bromma flygplats. Övergripande frågor för områdets stadsutveckling, trafik och kopplingar till omkringliggande bebyggelse påbörjas. Tidsplan, organisation och behovet av resurser inom stadens förvaltningar för projektet ska översiktligt bedömas.

I beslut i samband med aktualisering av översiktsplanen för Stockholm beslutades bland annat följande.

Det är viktigt att fördjupa analyserna av förutsättningarna för utbyggnad av bostäder och arbetsplatser och identifiera prioriterade områden för framtida stadsutveckling. Planeringen av en framtida bostadsexploatering på nuvarande Bromma flygplats ska förberedas.

Stadsbyggnadsnämndens verksamhet berörs i flera avseenden av Bromma flygplats och den markanvändning en citynära flygplats innebär. Flygplatsen har exempelvis positiva effekter i form av tillgänglighet till och från regionen, vilket påverkar den strategiska trafikplaneringen. Dessa positiva effekter måste sedan vägas mot effekter i form av exempelvis alternativ markanvändning och begränsningar för planeringen i angränsande områden, främst i Bromma och på västra Kungsholmen.

Exploateringsnämnden har kommunfullmäktiges uppdrag att under budgetåret 2015, i samråd med övriga berörda nämnder, tillsätta en projektgrupp i syfte att förbereda planeringen för en framtida bostadsexploatering inom flygplatsområdet. Formerna för uppdragets utförande diskuteras mellan berörda förvaltningar och en projektgrupp är under bildande. Stadsbyggnadskontoret deltar i detta arbete.

Stadsbyggnadsnämnden har i samband med beslut om aktualisering av översiktsplanen fått i uppdrag att förbereda framtida bostadsexploatering på Bromma flygplats.

Mot denna bakgrund bedömer stadsbyggnadskontoret att kommunfullmäktige redan har gjort en tydlig avvägning av för- respektive nackdelar med den nuvarande flygplatsen, och kontoret har i sitt arbete utgått från dessa uppdrag och

ställningstaganden.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 augusti 2015 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Reservation anfördes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (FP) och Karin Ernlund (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i förslag till beslut från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (FP) och Karin Ernlund (C).

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 maj 2015 har i huvudsak följande lydelse.

En statlig förhandlingsperson är utsedd till att utreda frågorna kring Bromma flygplats. Förhandlingspersonen ska pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. Om utredningen visar att detta, med beaktande av de krav som ställs i uppdraget är möjligt, ska samordnaren också presentera en finansieringslösning för avvecklingen av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet som både staten och Stockholm stad kan acceptera, samt ta fram en tidsplan för det fortsatta arbetet.

I stadens budget för 2015 ska exploateringsnämnden tillsammans med stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och övriga berörda nämnder tillsätta en projektgrupp för planeringen av utvecklingen av Bromma. Gruppen ska förbereda planeringen för en framtida bostadsexploatering på nuvarande Bromma flygplats. Formerna för uppdragets utförande diskuteras mellan berörda förvaltningar och projektgruppen är under bildande.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2015 att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar motionen.

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl (M) och Hanna Wistrand (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Helen Törnqvist (C), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Frågan om Bromma flygplats framtid har diskuterats under lång tid och meningarna går vitt isär. Avtalet gäller till 2038 och huruvida Bromma flygplats ska läggas ned eller inte är ytterst en statlig fråga att avgöra. Förvaltningen konstaterar att allmänflyget är av såväl stor regional vikt som av riksintresse.

Regeringen har nu utsett en statlig förhandlingsperson, med uppdrag att undersöka om flygplatsen kan bebyggas med bostäder, som senast oktober 2016 ska redovisa sitt resultat. Ur ett Brommaperspektiv vill förvaltningen framhålla vikten av att staden har en god fungerande infrastruktur men också att behovet av mark för nya bostadsområden väl tillgodoses.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2015 att besvara remissen med förvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Kristin Jacobsson (C) och Emil Öberg (KD) som instämde i reservationen i form av ersättaryttrande.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Frågan om Bromma flygplats framtid har diskuterats under lång tid och meningarna går vitt isär. Avtalet gäller till 2038 och huruvida Bromma flygplats ska läggas ned eller inte är ytterst en statlig fråga att avgöra.

Tillgång till mark för nya bostadsområden är viktigt för staden, liksom en väl fungerande infrastruktur. Stadsdelsförvaltningen har inte kompetens att avgöra vilket som i detta fall väger tyngst.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 27 augusti 2015 att avslå motionen samt därutöver anföra följande:

Bullret från flygtrafiken till och från Bromma flygplats orsakar betydande störningar för alla som bor och vistas på Södermalm. Flygplatsområdet har därtill stor potential att bidra till att möta bristen på bostäder i Stockholmsområdet. Det finns därför starka skäl att fullfölja planerna på en nedläggning av flygplatsen. Mot denna bakgrund anser vi att motionens krav bör avslås.

Reservation anfördes av Filip Solsjö m.fl. (M) och Anne-Lie Elfvén (FP), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Fredrik Lindstål (C) och Leif Kroon (KD) som instämde i förslaget som sina ersättaryttranden.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 6 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsdelsförvaltningen kan konstatera att frågan om Bromma flygplats framtid är komplicerad och innehåller många olika aspekter såsom miljöpåverkan, behovet av goda transportmöjligheter och en citynära flygplats, kostnader för förtida avveckling, ersättningsplats för Brommatrafiken samt möjlighet till alternativ användning av marken till bostäder och rekreationsområden.

Förvaltningen anser därför att den av regeringen utsedda samordnare som ska utreda Bromma flygplats framtid fortsatt bör behålla sitt uppdrag. Innan ett beslut tas om flygplatsens framtid är det viktigt att samtliga aspekter blir noggrant belysta.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 26 augusti 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

Svenska Bostäders, Familjebostäders och Stockholmskretsens remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bostadsbolagen kan för egen del notera att avsikten med ett avvecklande av Bromma flygplats är att ge utrymme för ett omfattande bostadsbyggande i attraktiva delar av staden. Ett förfarande som ur strikt bostadsförsörjningsaspekt vore en positiv möjlighet.

Däremot hur ett förtida avvecklande av Bromma flygplats påverkar landets och regionens konkurrenskraft och tillväxtmöjligheter saknar bolaget kompetens för att bedöma. Bostadsbolagen kan inte heller uttala sig om vilka förutsättningar det finns för att överföra Brommas kapacitet till Arlanda. Frågan är uppenbart dock av betydelse inte bara för Stockholm, utan även för hela landet, varför också denna grannlaga intresseavvägning också bör få en lösning på nationell nivå (*bilaga 1, 2 och 3*).

S:t Erik Markutvecklings remissvar har i huvudsak följande lydelse:

S:t Erik Markutveckling äger genom dotterbolaget Fastighets AB G-mästaren, fastigheten Gjutmästaren 6 och 9 (tomträtt) i Bromma (f d Pripps-bryggeriet). Fastigheterna är belägna nära Bromma flygplats längs Ballstaviken i Ulvsunda, som är ett av stadens stadsutvecklingsområden. Fastigheterna förvärvades år 2004 i syfte att möjliggöra bostadsbyggande vid det tidigare bryggeriet. Planering för bostadsbyggande har varit aktuellt i flera år. Planeringen har gällt både ett alternativ där Bromma flygplats finns kvar och ett alternativ där avveckling av verksamheten vid flygplatsen sker.

S:t Erik Markutveckling har sedan förvärvet förvaltat och utvecklat fastigheterna utifrån stadens och exploateringsnämndens planer för området. I avvaktan på kommande stadsutveckling har fastigheterna omvandlats till en handelsplats med lokaler för kontor, affärer och logistikverksamhet.

En statlig förhandlingsperson har utsetts att utreda frågorna kring Bromma flygplats. Förhandlingspersonen ska pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapacitet och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. S:t Erik Markutveckling följer denna utredning och möjligheterna till framtida stadsutveckling. Tidplanen för den kommande stadsutvecklingen är styrande för bolagets förvaltning och uthyrning av fastigheterna (*bilaga 4*).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen anser att utredningen om Bromma flygplats framtid är viktig oavsett ståndpunkt i frågan om lokalisering. På strategisk och övergripande nivå bör fokus ligga på att säkra och utveckla bra flygförbindelser till och från Stockholm, inom landet och utrikes. Staden och regionen fortsätter att växa och goda flygförbindelser är nödvändiga för att möta denna utveckling, vilket gäller även för övrig infrastruktur och kommunikationer. En oberoende granskning av framtida flygkapacitet och behov i Stockholmsregionen är därför enligt koncernledningen

nödvändig.

Den statliga utredaren har till uppgift att se över hur behovet av nya bostäder och bibehållen flygtrafik till Stockholm kan samordnas och om det är möjligt att frigöra yta innebär det självfallet ett välkommet tillskott av mark för nyproduktion av bostäder.

Koncernledningen anser med hänvisning till ovanstående att det är avgörande för staden och regionens utveckling att den av regeringen utsedda samordnaren för Bromma flygplats genomför sitt uppdrag. Utredningen ska bedrivas i nära samarbete med representanter för staden.

Stockholms Handelskammare

Stockholms Handelskammares yttrande daterat den 9 september 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms Handelskammare har givits tillfälle att lämna synpunkter i rubricerat ärende. Handelskammaren ställer sig i allt väsentligt bakom motionen om bevarande av Bromma flygplats.

Sverige är ett litet land med ett högspecialiserat och väldigt internationaliserat näringsliv. En bra infrastruktur på flygområdet är en förutsättning för att vi ska kunna konkurrera om talang, innovation och arbetstillfällen. Det gäller för hela landet, men inte minst i Stockholmsregionen som i förhållande till sin folkmängd har ett mycket stort antal internationella, europeiska och nordiska huvudkontor.

Förutom att tillgänglighet har en direkt koppling till företagens konkurrenskraft skapar den också förutsättningar för socialt utbyte, migration, kultur och mycket annat. Stockholms Handelskammare arbetar därför ständigt för att förbättra huvudstadsregionens flygtillgänglighet.

Ett väl fungerande inrikesflyg är en viktig del i flygtillgängligheten. Att smidigt kunna resa mellan olika svenska orter är avgörande för jobbskapande, affärskontakter och utveckling i hela landet. Och där är Bromma flygplats en nyckel. Ett nedlagt Bromma kommer att leda till försämrad konkurrenskraft för företag i hela landet.

Av de dryga två miljoner resor som görs varje år på Bromma är närmare 90 procent arbetsrelaterade. Inte helt oväntat ligger därför Brommas flygtoppar under samma tider på dygnet som Arlandas. En rad experter har bekräftat att det inte är möjligt att flytta över Brommatrafiken till Arlanda eftersom Arlanda redan nu är nära sitt kapacitetstak i högrafiktid. Överflyttning av trafik kan enbart ske genom en undanträngning av annan trafik. I det här fallet handlar det om nya internationella direktlinjer som Sverige är i stort behov av att attrahera för att kunna garantera god tillgänglighet internationellt och i Sverige.

Vi ser också en snabb utveckling på miljöteknikområdet. Det görs idag reguljära flygningar både inom Sverige och internationellt på delvis förnyat bränsle.

Att driva en tillväxtfientlig politik som riktar in sig på att försöka minska antalet

resor kommer inte att gynna miljön. De resurser som skapas i en växande ekonomi behövs för att möjliggöra investeringar i ny och renare teknik och satsningar på utbildning och forskning. I stället för att begränsa flyget – vilket blir konsekvensen av att lägga ner Bromma flygplats – bör vi arbeta för att skynda på omställningen till ett grönt inrikesflyg.

Vad gäller möjligheten att bygga bostäder på Bromma flygplats bekräftar Handelskammarens egna undersökningar de uppgifter som framförs i motionen. Den som vill stänga Bromma flygplats i förtid bör vara medveten om att det är en realistisk plan att bygga 50000 bostäder på området. Det finns gott om annan mark i Stockholm som borde frigöras för bostadsbyggande.

Stockholms läns landsting

Stockholms läns landstings tjänsteutlåtande daterat den 29 juli 2015 har i huvudsak följande lydelse.

Överväganden

Nedan redovisas vad RUFS 2010 anger om regionens flygplatssystem och flygplatskapacitet samt de synpunkter som landstinget med stöd av RUFS 2010 och den påbörjade nya RUFS-processen har anledning att framföra.

RUFS 2010

Flyget har en avgörande betydelse för regionens internationella tillgänglighet. Arlandas roll som internationellt flygplatsnav är central för regionens och landets utveckling. För den internationella tillgängligheten spelar även andra trafikflygplatser i östra Mellansverige, framför allt Skavsta, en viktig roll. Allmänflyget har som del i det samlade transportsystemet också en betydelse för regionens nationella och internationella tillgänglighet.

Arlanda flygplats

Behov av ytterligare rullbanekapacitet kan uppstå under senare delen av 2030-talet. Beredskap för en fjärde rullbana på Arlanda omfattas av riksintresset Arlanda flygplats. Processen för en ny miljöprövning av Arlanda flygplats har inletts och en ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken ska lämnas in till miljödomstolen före utgången av år 2010.

Bromma flygplats

Staten och Stockholms stad träffade år 2007 ett nytt avtal för Bromma flygplats som reglerar, den från år 2012 till år 2038, förlängda markupplåtelsen för flygplatsändamål.

I avtalet anges att verksamheten på Bromma i huvudsak ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling genom att dels vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget. Bromma flygplats bör behållas som länets andra flygplats med betydelse främst för affärsflyget.

Skavsta flygplats

Skavsta flygplats har haft en stark utveckling under senare år med en profilering som flygplats för lågkostnadsflyg. Skavsta utgör ett värdefullt komplement till Arlanda för regionens internationella tillgänglighet. Utbyggnad av Ostlänken för tåg kommer att förbättra Skavstas tillgänglighet.

Allmänflyget

Allmänflygets betydelse och bristen på flygfältskapacitet för allmänflyget uppmärksammas i RUFS 2010. Av särskilt regionalt intresse är den kvalificerade del av allmänflyget som affärsflyget utgör. RUFS 2010 anger att befintliga flygfält behöver utnyttjas effektivare och ytterligare flygplatskapacitet behövs.

Under arbetet med RUFS 2010 inledde Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting och Kommunförbundet Stockholms län, KSL, ett gemensamt utredningsarbete för att föreslå åtgärder för allmänflygets långsiktiga behov. Detta arbete avslutades år 2014 med rapporten Föresattningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL Rapport mars 2014. Slutsatsen i utredningen är att det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma flygplats även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kronor genomförts för en ny anläggning. Det övriga, lätta, allmänflyget hänvisas till andra befintliga flygplatser och flygfält inom Stockholms och angränsande län.

Ny RUFS-process

Landstinget genomförde åren 2013-2014 en aktualiseringsbedömning av RUFS 2010. Slutsatsen av denna aktualiseringsbedömning är att utmaningarna som identifierats i RUFS 2010 fortfarande är minst lika relevanta. RUFS 2010 är i huvudsak aktuell men behöver fördjupas och utvecklas i ett antal avseenden samt att tidsperspektivet behöver flyttas fram. Med stöd av aktualitetsbedömningen har en ny RUFS-process inletts och ett program för en regional utvecklingsplan för Stockholms regionen, RUFS 2050, vilken förväntas bli godkänd av tillväxt- och regionplanenämnden i augusti 2015. I programarbetet har konstaterats att utredningen om en eventuell avveckling av Bromma är en osäkerhetsfaktor som måste hanteras i RUFS 2050.

Regeringen har utsett en statlig samordnare som fått i uppdrag att pröva föresattningarna för avveckling av flyget på Bromma till förmån för bostadsbebyggelse. Oavsett det uppdraget finns det en genuin osäkerhet kring Brommas användning efter Brommaavtalets utgång år 2038 som måste hanteras inom ramen för säkerställande av regionens långsiktiga flygplatskapacitet.

Frågan om hur Stockholmsregionens långsiktiga internationella och nationella tillgänglighet kan stärkas och det behov av flygplatskapacitet som följer bör tillgodoses kommer att behandlas i den påbörjade RUFS-processen. I ett sådant arbete ingår att väga värdet av alternativ markanvändning mot värdet av att behålla Bromma för flygplatsändamål för att säkerställa tillräcklig och ändamålsenlig flygplatskapacitet. De analyser av regionens utbyggnadspotential för bostäder som tillväxt- och regionplaneförvaltningen gjort indikerar inte att brist på utbyggnadspotential i goda kollektivtrafiklägen skulle vara en avgörande begränsning för regionens bostadsförsörjning. Om Bromma bibehålls som flygplats har dess influensområde betydelse för föresattningarna för bebyggelseutvecklingen i Brommas omgivning vilket också bör beaktas. Tillväxt- och regionplaneförvaltningen anser att Brommafältets betydelse för regionens bostadsförsörjning bör bedömas i det perspektivet.

För bedömning av behovet av flygplatskapacitet och hur det kan tillgodoses har frågan om en eventuell framtida höghastighetsbana för tåg kommer att angöra Arlanda betydelse, dels genom att resor kan föras över från flyg till tåg dels genom att

tillgängligheten i Stockholmsregionens flygplatssystem förändras.

En annan fråga som också måste beaktas är hur Stockholmsregionens behov av flygplatskapacitet för affärsflyget ska tillgodoses. Detta är en viktig funktion som Bromma fyller och som slås fast i det angivna ändamålet med upplåtelsen av Brommafältet för flygplatsverksamhet i det gällande avtalet

En avveckling av Bromma förutsätter att ersättningskapacitet för affärsflyget anvisas.

Övriga övervägande

Medicinska konsekvenser

Den ökade transporttiden med ambulans till och från Arlanda flygplats är 15 minuter jämfört med Bromma flygplats för Karolinska Solna.

Motsvarande för Karolinska Huddinge är knappt 20 minuters längre transporttid från Arlanda jämfört med Bromma.

Denna ökade tid kan ge negativa effekter sett ur medicinsk synvinkel i två situationer

- Vid transport av kritiskt sjuka patienter under pågående intensivvård
- Vid transport av organ för transplantation till och från Stockholm. Dessa två

situationer belyses kortfattat nedan:

Den största volymen transport av kritiskt sjuka är pågående ECMO-behandling. ECMO är en modifierad hjärt-lungmaskin. Karolinska Solna utför det ojämförligt största antalet ECMO-behandlingar i Sverige och hämtar patienter från övriga Sverige var eller var annan vecka.

Även om patienten under dessa transporter är i stabilt läge, så är möjligheterna att snabbt och adekvat ingripa vid plötsliga allvarliga komplikationer betydligt sämre under pågående transport, jämfört med om motsvarande komplikation inträffar då patienten befinner sig inne på ECMO-avdelningen.

En av flera förutsättningar för lyckat resultat vid transplantation är att organen ligger i kylförvaring så kort tid som möjligt. Helst ska donerade organ transplanteras inom en timme, eftersom blodförsörjningen avbrutits då organet tas ut. Det kan inte uteslutas att den ökade transporttiden med 15- 20 minuter därför kan ge sämre funktion i det transplanterade organet, på grund av den cellnedbrytning som startar redan då organet opereras ut.

Stockholm skickar bland annat hjärtan till Lund. Stockholm tar emot lever och njurar för transplantation vid Karolinska Huddinge från övriga Sverige. För njurar är 15 - 20 minuters fördröjning av mindre betydelse än för lever och hjärtan.

Om det funnes ett alternativ med mycket hög tillgänglighet av helikoptertransport av kritiskt sjuka patienter samt av organ till och från Arlanda flygplats så skulle ovanstående negativa konsekvenser minimeras.

Ekonomiska konsekvenser av beslutet

Beslutet har inga ekonomiska konsekvenser.

Miljökonsekvenser av beslutet

I enlighet med landstingets Miljöpolitiska program 2012-2016 har hänsyn till miljön beaktats och slutsatsen är att det inte är relevant med en miljökonsekvensbedömning i detta ärende.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M) och Abit Dundar (FP) enligt följande.

1 Exploateringsnämnden beslutar att tillstyrka motionen.

2 Exploateringsnämnden beslutar att exploateringskontoret omedelbart avbryter arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma flygplats.

3 Exploateringsnämnden beslutar att därutöver anför följande:

Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid.

Vänstermajoriteten har, i strid med socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens förhandlingsperson och resultatet ska vara klart i oktober 2016. Regeringens samordnare säger själv att han ser det som osannolikt att avtalet kommer att sägas upp i förtid eftersom en nedläggning av flygplatsen förutsätter att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda, något som inte är möjligt idag på grund av kapacitetsbrist. Att öka kapaciteten på Arlanda är förvisso ingen omöjlighet men samtidigt är det ingenting som löses i en handvändning utan det tar många år.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter. Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats.

Frågan om att lägga ner Bromma flygplats har från början till slut präglats av odemokratiska beslut. Regeringen valde att tillsätta den särskilda samordnaren trots att en majoritet i riksdagen är emot en nedläggning av Bromma flygplats. I dagarna

meddelade den politiska ledningen i Stockholms stad att man nu föregår regeringens utredning och att man redan tillsatt en grupp som påbörjat planeringen av den nya stadsdelen på Bromma flygfält. Till detta ska adderas att en absolut majoritet av stockholmarna är för bevarandet av Bromma flygplats och att de boende i Bromma är de som är allra mest positiva till flygplatsens fortsatta existens. Inte bara är detta djupt odemokratiskt, det är också slöseri med stockholmarnas skattepengar.

Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred opinion och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm och Sverige. De har några månader efter valet tvingats att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att vänstermajoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avväjrs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jonas Naddebo (C), Lars Jilmstad m.fl. (M) och Ola J Hedin (FP) enligt följande.

1 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att tillstyrka motionen.

2 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att miljöförvaltningen omedelbart avbryter arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma flygplats.

3 Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att därutöver anföras:
Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid.

Vänstermajoriteten har, i strid med socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens förhandlingsperson och resultatet ska vara klart i oktober 2016. Regeringens samordnare säger själv att han ser det som osannolikt att avtalet kommer att sägas upp i förtid eftersom en nedläggning av flygplatsen förutsätter att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda, något som inte är möjligt idag på grund av kapacitetsbrist. Att öka kapaciteten på Arlanda är förvisso ingen omöjlighet men samtidigt är det ingenting som löses i en handvändning utan det tar många år.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att

minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter.

Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsätta skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats.

Frågan om att lägga ner Bromma flygplats har från början till slut präglats av odemokratiska beslut. Regeringen valde att tillsätta den särskilda samordnaren trots att en majoritet i riksdagen är emot en nedläggning av Bromma flygplats. I dagarna meddelade den politiska ledningen i Stockholms stad att man nu föregår regeringens utredning och att man redan tillsatt en grupp som påbörjat planeringen av den nya stadsdelen på Bromma flygfält. Till detta ska adderas att en absolut majoritet av stockholmarna är för bevarandet av Bromma flygplats och att de boende i Bromma är de som är allra mest positiva till flygplatsens fortsatta existens. Inte bara är detta djupt odemokratiskt, det är också slöseri med stockholmarnas skattepengar.

Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred opinion och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm och Sverige. De har några månader efter valet tvingats att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att vänstermajoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (FP) och Erik Slottner (KD) enligt följande.

1. Att tillstyrka motionen
2. Att stadsbyggnadskontoret omedelbart avbryter arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma flygplats.

3. Att därutöver anföras:

Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och

beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid.

Vänstermajoriteten har, i strid med socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast

2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens förhandlingsperson och resultatet ska vara klart i oktober 2016.

Regeringens samordnare säger själv att han ser det som osannolikt att

avtalet kommer att sägas upp i förtid eftersom en nedläggning av flygplatsen förutsätter att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda, något som inte är möjligt idag på grund av

kapacitetsbrist. Att öka kapaciteten på Arlanda är förvisso ingen omöjlighet men samtidigt är det ingenting som löses i en handvändning utan det tar många år. Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera

internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter. Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats. Frågan om att lägga ner Bromma flygplats har från början till slut präglats av odemokratiska beslut. Regeringen valde att tillsätta den särskilda samordnaren trots att en majoritet i riksdagen är emot en nedläggning av Bromma flygplats. I dagarna meddelade den politiska ledningen i Stockholms stad att man nu föregår regeringens utredning och att man redan tillsatt en grupp som påbörjat planeringen av den nya stadsdelen på Bromma flygfält. Till detta ska adderas att en absolut majoritet av stockholmarna är för bevarandet av Bromma flygplats och att de boende i Bromma är de som är allra mest positiva till flygplatsens fortsatta existens. Inte bara är detta djupt odemokratiskt, det är också slöseri med stockholmarnas skattepengar. Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred opinion och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm

och Sverige. De har några månader efter valet tvingats att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att vänstermajoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Roger Mogert m.fl. (S), Cecilia Obermüller m.fl. (MP) och Sebastian Wiklund (V), enligt följande.

Flygplatsen vid Bromma innebär i dagsläget en hämsko på stadens möjligheter att växa. Såväl byggnationen i innerstaden som i Västerort påverkas eller hindras idag av

verksamheten. Stockholm har behov av bra flygförbindelser. Vi förordar dock att dessa fokuseras till Arlanda så att Bromma flygplats så småningom kan avvecklas.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M), Patrik Silverudd (FP) och Karin Ernlund (C) enligt följande.

1 Att tillstyrka motionen

2 Att trafikkontoret omedelbart avbryter arbetet med planering för framtida bostadsexploatering av Bromma flygplats.

3 Att därutöver anförda följande:

Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid.

Vänstermajoriteten har, i strid med socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform aviserat att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska nu utredas av regeringens förhandlingsperson och resultatet ska vara klart i oktober 2016.

Regeringens samordnare säger själv att han ser det som osannolikt att avtalet kommer att sägas upp i förtid eftersom en nedläggning av flygplatsen förutsätter att flygtrafiken kan flyttas över till Arlanda, något som inte är möjligt idag på grund av kapacitetsbrist. Att öka kapaciteten på Arlanda är förvisso ingen omöjlighet men samtidigt är det ingenting som löses i en handvändning utan det tar många år.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter.

Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsatt skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats.

Frågan om att lägga ner Bromma flygplats har från början till slut präglats av odemokratiska beslut. Regeringen valde att tillsätta den särskilda samordnaren trots att en majoritet i riksdagen är emot en nedläggning av Bromma flygplats. I dagarna meddelade den politiska ledningen i Stockholms stad att man nu föregår regeringens

utredning och att man redan tillsatt en grupp som påbörjat planeringen av den nya stadsdelen på Bromma flygfält. Till detta ska adderas att en absolut majoritet av stockholmarna är för bevarandet av Bromma flygplats och att de boende i Bromma är de som är allra mest positiva till flygplatsens fortsatta existens. Inte bara är detta djupt odemokratiskt, det är också slöseri med stockholmarnas skattepengar.

Vi kräver att de rödgröna partierna i Stockholm och i regeringen respekterar riksdagens majoritet och en bred opinion och tar sitt ansvar för jobb och tillväxt i Stockholm och Sverige. De har några månader efter valet tvingats att backa från byggstoppet av Förbifart Stockholm. Det är onekligen ironiskt att vänstermajoriteten, samma vecka som byggandet av Förbifarten återupptogs, tog ett annat steg för att hota jobb och tillväxt i Stockholm genom förhandlingar om Bromma flygplats. Vi kräver att även det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.

Flygplatsen vid Bromma innebär i dagsläget en hämsko på stadens möjligheter att växa. Såväl byggnation i innerstaden som i Västerort påverkas eller hindras idag av verksamheten.

Stockholm har behov av bra flygförbindelser. Vi förordar dock att dessa fokuseras till Arlanda så att Bromma flygplats så småningom kan avvecklas.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Jan Tigerström m.fl (M) och Hanna Wistrand (FP) enligt följande.

Nämnden beslutar att yrka bifall till motionen om bevarande av Bromma flygplats och att därutöver anför följande:

Den 14 januari beslutade även Kommunstyrelsen i Stockholm stad att inleda förhandlingar med regeringens förhandlingsperson om en nedläggning av flygplatsen. Det är ett ytterst odemokratiskt förfarande mot bakgrunden att riksdagen röstade emot en nedläggning och beslutet står också i stark kontrast mot de vallöften som ställdes ut av Socialdemokraterna.

Flyget och möjligheterna att snabbt komma till huvudstaden betyder mycket för företag och personer i andra delar av Sverige. En citynära flygplats är en stor tillgång om man vill locka nya företag att etablera sig i Stockholm och behålla dem som redan finns här.

Brommas flyg är en nationell angelägenhet, något som vänstermajoriteten inte verkar ha förstått. Drygt 90 procent av alla resor till och från Bromma är affärsrelaterade. Det vi vet är att affärsresenärerna mer än andra resenärer ser närheten till city som en förutsättning för sitt resande. Här ser vi att en nedläggning av flygplatsen därmed är ett reellt hot mot företagen och tillväxten i så väl regionen som i hela Sverige. Att hävda att Skavsta är ett alternativ är inte seriöst då det inte finns rimliga kommunikationer med flygplatsen.

De rödgrönas agerande går emot en bred folklig opinion på de orter som berörs av en eventuell nedläggning. Tre av fem i de tolv orter som berörs är negativt inställda till en nedläggning av Bromma, på Gotland och i Ronneby så många som nio av tio. Även nio av tio kommunstyrelseordförande i landet ställer sig, oberoende av partitillhörighet, avvisande till en nedläggning av Bromma flygplats.

Även om Trafikborgarrådet Daniel Helldén och den nya vänstermajoriteten redan nu påbörjar förberedelserna för bostadsexploatering i området så är det inte rimligt att tro att 50 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser kan stå färdigt till 2033.

Med vår planering av bostadsbebyggelsen, som är fördelat på hela staden, så finns det förutsättningar för att bygga alla de utlovade bostäderna som vi lovade i och med valet 2014.

Frågan om saneringskostnader och investeringar i infrastruktur är också intressant och ingenting om den nya majoriteten verkar ha funderat över. Alliansen har tack vare vår markpolitik lyckats täcka stora kostnader för markarbeten, infrastruktur och anläggande av parker vid nya exploateringsområden tack vare just intäkter från markförsäljning. Norra Djurgårdsstaden är ett exempel på ett för staden kostnadsneutralt projekt (under förutsättning att det nya majoriteten fortsätter på vår inslagna markpolicy och säljer marken).

Vänstermajoriteten har inte tagit höjd för dessa kostnader samtidigt som de lovat att bygga billiga bostäder för ungdomar, studenter och för sociala verksamheter – det går inte ihop om inte skattebetalarna och byggherrarna ska få dra ett tungt lass i frågan.

det är olyckligt att möta det växande behovet av bostäder med en lösning som samtidigt försämrar regionens infrastruktur – Bromma är ett sådant exempel. Därför stödjer vi motionens krav att det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avväjrs.

Ersättaryttrande gjordes av Helen Törnqvist (C), enligt följande.

Bromma flygplats är av stor betydelse för såväl Stockholms stad som för hela landets utveckling. Flygplatsen är en viktig knutpunkt för att binda samman Sveriges olika delar. En majoritet av alla resor till och från Bromma flygplats är affärsrelaterade och beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om flygplatsen läggs ned. Därutöver riskerar staden att få betala dyra skadestånd om avtalet sägs upp i förtid.

Vänstermajoriteten aviserade, i strid med socialdemokraternas besked före valet, i sin majoritetsplattform att flygtrafiken på Bromma flygplats ska upphöra senast 2022, till skillnad från det nuvarande avtalet som löper till 2038. Frågan ska utredas av regeringens förhandlingsperson och resultatet ska vara klart i oktober 2016.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter och i flera internationella jämförelser har bristfälliga flygförbindelser framhållits som en av Stockholmsregionens stora brister. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att

minska möjligheten till transporter. I stället för att minska transporter som sådana måste fokus istället vara att minska miljöpåverkan från transporter.

Teknikutvecklingen gör det möjligt att trafikera Bromma flygplats med allt tystare och bränslesnålare flygplan. Miljökraven för flyget har successivt skärpts och det finns anledning att fortsätta skärpa miljökraven för att stimulera teknikutvecklingen inom flygsektorn. Att minska flygets miljöpåverkan är en reell och angelägen utmaning som regeringen och vänstermajoriteten bör anta i stället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats. Flygplatsen får dock inte hota stadsbyggnadsutvecklingen i Stockholm.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Henrik Sjölander m.fl. (M) och Maria Johansson m.fl. (FP), enligt följande.

1. Stadsdelsnämnden beslutar att tillstyrka motionen
2. Stadsdelsnämnden anför därutöver

Den 14 januari beslutade Kommunstyrelsen i Stockholms stad att inleda förhandlingar med regeringens förhandlingsperson om en nedläggning av flygplatsen. Det är ett ytterst odemokratiskt förfarande mot bakgrunden att riksdagen röstade emot en nedläggning och beslutet står också i stark kontrast mot de vallöften som ställdes ut av Socialdemokraterna.

Flyget och möjligheterna att snabbt komma till huvudstaden betyder mycket för företag och personer i andra delar av Sverige. En citynära flygplats är en stor tillgång om man vill locka nya företag att etablera sig i Stockholm och behålla dem som redan finns här.

Brommas flyg är en nationell angelägenhet, något som vänstermajoriteten inte verkar ha förstått. Drygt 90 procent av alla resor till och från Bromma är affärsrelaterade. Det vi vet är att affärsresenärerna mer än andra resenärer ser närheten till city som en förutsättning för sitt resande. Här ser vi att en nedläggning av flygplatsen därmed är ett reellt hot mot företagen och tillväxten i så väl regionen som i hela Sverige. 40 minuters resväg till och från en flygplats är inte rimligt och Skavsta är därför inte ett alternativ.

De rödgrönas agerande går emot en bred folklig opinion på de orter som berörs av en eventuell nedläggning. Tre av fem i de tolv orter som berörs är negativt inställda till en nedläggning av Bromma, på Gotland och i Ronneby så många som nio av tio. Även nio av tio kommunstyrelseordförande i landet ställer sig, oberoende av partitillhörighet, avvisande till en nedläggning av Bromma flygplats.

Även om Trafikborgarrådet Daniel Helldén och den nya vänstermajoriteten redan nu påbörjar förberedelserna för bostadsexploatering i området så är det inte rimligt att tro att 50 000 nya bostäder och 30 000 nya arbetsplatser kan stå färdigt till 2033.

Beräkningar visar dessutom att det inte alls går att få in mer än en bråkdel av de bostäder Miljöpartiet vill på Bromma flygplats eftersom området helt enkelt är för litet.

Med vår planering av bostadsbebyggelsen, som är fördelat på hela staden, så finns det däremot förutsättningar för att bygga alla de bostäder som vi lovade i och med valet 2014.

Frågan om saneringskostnader och investeringar i infrastruktur är också intressant och ingenting om den nya majoriteten verkar ha funderat över. Alliansen har tack vare vår markpolitik lyckats täcka stora kostnader för markarbeten, infrastruktur och anläggande av parker vid nya exploateringsområden tack vare just intäkter från markförsäljning. Norra Djurgårdsstaden är ett exempel på ett för staden kostnadsneutralt projekt (under förutsättning att det nya majoriteten fortsätter på vår inslagna markpolicy och säljer marken).

Vänstermajoriteten har inte tagit höjd för dessa kostnader samtidigt som de lovat att bygga billiga bostäder för ungdomar, studenter och för sociala verksamheter – det går inte ihop om inte skattebetalarna och byggherrarna ska få dra ett tungt lass i frågan.

Det är olyckligt att möta det växande behovet av bostäder med en lösning som samtidigt försämrar regionens infrastruktur – Bromma är ett sådant exempel. Därför stödjer vi motionens krav att det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Filip Solsjö m.fl. (M) och Anne-Lie Elfvén (FP) enligt följande.

att yrka bifall till motionen om bevarande av Bromma flygplats
att därutöver anför följande

Den 14 januari beslutade även Kommunstyrelsen i Stockholm stad att in-leda förhandlingar med regeringens förhandlingsperson om en nedläggning av flygplatsen. Det är ett ytterst odemokratiska förfarande mot bakgrunden att riksdagen röstade emot en nedläggning och beslutet står också i stark kontrast mot de vallöften som ställdes ut av Socialdemokraterna.

Flyget och möjligheterna att snabbt komma till huvudstaden betyder mycket för företag och personer i andra delar av Sverige. En citynära flygplats är en stor tillgång om man vill locka nya företag att etablera sig i Stockholm och behålla dem som redan finns här.

Brommas flyg är en nationell angelägenhet, något som vänstermajoriteten inte verkar ha förstått. Drygt 90 procent av alla resor till och från Bromma är affärsrelaterade. Det vi vet är att affärsresenärerna mer än andra resenärer ser närheten till city som en förutsättning för sitt resande. Här ser vi att en nedläggning av flygplatsen därmed är ett reellt hot mot företagen och tillväxten i så väl regionen som i

hela Sverige. 40 minuters(är det inte mkt längre till Skavsta?) resväg till och från en flygplats är inte rimlig och Skavsta är därför inte ett alternativ.

De rödgrönas agerande går emot en bred folklig opinion på de orter som berörs av en eventuell nedläggning. Tre av fem i de tolv orter som berörs är negativt inställda till en nedläggning av Bromma, på Gotland och i Ronneby så många som nio av tio. Även nio av tio kommunstyrelseordförande i landet ställer sig, oberoende av partitillhörighet, avvisande till en nedläggning av Bromma flygplats.

Även om Trafikborgarrådet Daniel Helldén och den nya vänstermajoriteten redan nu påbörjar förberedelserna för bostadsexploatering i området så är det inte rimligt att tro att 50 000 nya bostäder och 30 000 nya arbets-platser kan stå färdigt till 2033.

Med vår planering av bostadsbebyggelsen, som är fördelat på hela staden, så finns det förutsättningar för att bygga alla de utlovade bostäderna som vi lovade i och med valet 2014.

Frågan om saneringskostnader och investeringar i infrastruktur är också intressant och ingenting om den nya majoriteten verkar ha funderat över. Alliansen har tack vare vår markpolitik lyckats täcka stora kostnader för markarbeten, infrastruktur och anläggande av parker vid nya exploateringsområden tack vare just intäkter från markförsäljning. Norra Djurgårdsstaden är ett exempel på ett för staden kostnadsneutralt projekt (under förutsättning att det nya majoriteten fortsätter på vår inslagna markpolicy och säljer marken).

Vänstermajoriteten har inte tagit höjd för dessa kostnader samtidigt som de lovat att bygga billiga bostäder för ungdomar, studenter och för sociala verksamheter – det går inte ihop om inte skattebetalarna och byggherrarna ska få dra ett tungt lass i frågan.

Det är olyckligt att möta det växande behovet av bostäder med en lösning som samtidigt försämrar regionens infrastruktur – Bromma är ett sådant exempel. Därför stödjer vi motionens krav att det rödgröna hotet mot Bromma flygplats avvärjs.