

Tid Torsdagen den 25 november 2021 kl. 16.30 – 16.50
Plats Drätselnämndens sessionssal, Stadshuset
Justering Måndagen den 6 december, 2021 §§ 1-22, 25-32

Omedelbart justerade paragrafer

Justering Torsdagen den 25 november 2021, §§ 23-24

Johan Nilsson

Emilia Bjuggren

Närvarande**Beslutande ledamöter:**

Johan Nilsson (M) ordföranden
Emilia Bjuggren (S) vice ordföranden
Annika Elmlund (M)
Bo Sundin (M)
Hampus Rubaszkin (MP)
Susanne Wicklund (C)
Anders Göransson (S)
Christina Wallmark (SD)

Tjänstgörande ersättare:

Fredrik Sand (M)	för Arne Fredholm (M)
Torsten Lindström (KD)	för Peter Backlund (L)
Ida Mohlander (S)	för Maria-Elsa Salvo (S)
Susanne Urban (V)	för Clara Lindblom (V)
Andreas Lind (S)	för Jonathan Metzger (V)

Ersättare:

Niklas Sandstedt (M) §§ 5-32
Bo Fellström (M) §§ 13-32
Joakim Rönnbäck (L) §§ 5-32
Ylva M Larsson (MP)

Tjänstemän:

Förvaltningschefen Johan Castwall, Timmie Aspelin, Ann-Charlotte Bergqvist, Göran Carlberg, Eleonor Eklind Forslin, Sara Lundén, och Daniel Roos samt borgarrådssekreteraren Daniel Carlsson-Mård.

§ 9

**Rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling
av drift och verksamhet Anmälan om svar på remiss
E2021-04243**

Beslut

Exploateringsnämnden beslutar enligt exploateringskontorets förslag:

- 1 Exploateringsnämnden godkänner kontorets anmälan av svar på remissen.

Handlingar i ärendet

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande från den 4 november 2021.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

Nämnden föreslår (se beslutet).

Beslutsgång

Ordföranden Johan Nilsson (M) finner att nämnden beslutar enligt kontorets förslag.

Särskilt uttalande

Vice ordföranden Emilia Bjuggren m.fl. (S) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Bromma flygplats är centralt belägen i Stockholm. Trafiken på flygplatsen har kraftigt minskat och det finns enligt Swedavia inga förutsättningar för att verksamheten där ska vara lönsam, vilket vidare understryks med denna rapport. Vidare konstaterar bolaget att den begränsade trafik som idag finns på Bromma under överskådlig framtid kan flyttas till Arlanda. Den statliga utredningen som presenterades i augusti 2021 klargör att Bromma flygplats kan avvecklas år 2025-2027. Detta möjliggör för staden att påbörja byggandet av Bromma parkstad med minst 30 000 lägenheter. I influensområdet för flyget bedöms därtill fler bostäder komma byggas. Detta är positivt för Stockholm.

Det innebär en möjlighet att bygga bort bostadsbristen, det innebär att stadens subvention av flyget ersätts med kommunala exploateringsintäkter som kan användas till att utveckla vår stad. Det innebär också minskad klimatpåverkan och att grönområden i andra delar av staden kan värnas mot en förtätning som annars skulle varit nödvändig för att nå bostadsmålen. Obegripligt nog vägrar den politiska majoriteten i Stockholms stad initiera arbetet. Passiviteten från det moderatledda styret leder istället till att flygande för ett fåtal prioriteras framför klimatomställning, bostadsbyggande och stadens utveckling. Vi föreslår tvärtom att staden skyndsamt ska påbörja planeringen med målet att en betydande del av bostadsområdet ska byggas under andra halvan av 2020-talet.

Susanne Urban (V) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Det är glädjande att rapporten visar att Bromma flygplats kan avvecklas tidigare än när nuvarande arrendeavtal löper ut 2038, vilket stämmer med vår uppfattning sedan en längre tid tillbaka. I och med att tiden för avvecklingen anges till mellan tre och fem år finns nu överskådliga förutsättningar för staden att påbörja planeringen för framtida bostadsbebyggelse. Regeringen har den fulla rådigheten över avvecklingen och bör därför informera riksdagen.

Vi instämmer i att nödvändiga åtgärder ska vidtas för att det samhällsviktiga flyget ska kunna flytta till Arlanda och anser att tillgängligheten till Arlanda med tåg och övriga kollektiva färdmedel behöver förbättras, samt prioriteras i nästa nationella plan.

Rapporten visar att det finns en mängd osäkra faktorer att ta hänsyn till; bland annat är föroreningsituationen inte utredd, markvärderingen osäker och en omvandling av Bromma flygplats till en ny stadsdel kräver sannolikt infrastrukturåtgärder till avsevärda belopp. Utredaren anser också att statens ansvar för trafikförsörjningen inte bör öka.

Vi delar kontorets uppfattning att Swedavia och staten, som helägare till Swedavia, måste ta det samlade ansvaret för att sanera och återställa området liksom att staden inte kan bära nämnvärda kostnader för sanering eller regional/statlig infrastruktur. Vidare är vi liksom kontoret kritiska mot att markvärderingen förutsätter att all mark säljs till fullt marknadspris, och därmed inte tar hänsyn till att hyresrätter med tomträtt eller en blandad stadsbebyggelse med hög andel verksamheter, service och arbetsplatser har betydligt lägre värden. Därtill behövs mark för grönytor, skolor och lekplatser för ett långsiktigt hållbart bostadsområde.

Slutligen vill vi betona att en utbyggnad av Arlanda inte går ihop med klimatmålen, och att Arlanda därför långsiktigt behöver anpassas till behovet av att klara klimatmålen snarare än andra mindre tungt vägande intressen. I det arbetet ligger även att arbeta för ökad tillgänglighet till och från Arlanda med spårbunden kollektivtrafik.

Christina Wallmark (SD) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Under många år har flera politiska partier bromsat bostadsbyggandet i huvudstaden, bland annat med motivet att Bromma – kanske någon gång i framtiden – kan användas för

bostadsbyggande. Detta är fel strategi och ett utslag av handlingsförlamning. Stockholms behov av bostäder är inte överordnat Sveriges behov av moderna och hållbara kommunikationer.

Det råder inte heller en så akut markbrist i Storstockholm att bostäder behöver ställas mot avveckling av en för hela landet viktig infrastruktur. Vi menar tvärtom att nya bostäder gör mer nytta för staden och dess invånare, om byggandet riktas mot kompletteringar i befintlig struktur. Det är ofta svårt att behålla och utveckla service, handel och verksamheter i många äldre stadsdelar. Detta beror på att verksamheter koncentreras till större centrum, digitalisering och ökad rörlighet. Komplettering och utveckling av befintliga stadsdelar – i stället för att koncentrera byggandet till en enda plats (Bromma) – kan öka underlaget för kommersiella och offentliga verksamheter, från butiker och kultur till skolor och idrottsplatser. Det kommande byggandet gör mer nytta för dagens stockholmare om det byggs i anslutning till den stad som redan finns.

Efterfrågan på relativt täta och funktionellt blandade stadsdelar är idag betydligt större än utbudet. En expansion av den befintliga innerstaden, liksom komplettering av befintliga stadsdelar, är en både socialt, ekonomiskt och ekologiskt bättre strategi, än att bygga ett nytt stort bostadsområde. Erfarenheten visar att det är mycket svårt att tillskapa verkliga urbana stadsdelar på längre avstånd från den historiska stadskärnan. Det är högst tveksamt om ett nytt stort bostadsområde på Bromma – utan dagens flygplats – skulle attrahera en stor mängd kontor, service och handel. Redan idag står befintliga handels- och serviceplatser för allvarliga utmaningar, i spåren av den digitala utmaningen.

Det nya byggandet bör hellre inriktas på att skapa stadsdelar som Hammarby Sjöstad och Västra Kungsholmen, vilka innebär en utvidgning av staden. Det finns även gott om möjligheter att planera för större kompletterande stadsdelar som binder samman dagens delvis isolerade bostadsområden och förbättrar underlaget för stadsliv för dagens boende. Utifrån detta resonemang föreslår vi att frågan om ett framtida bostadsområde på Bromma flygplats avförs från diskussionen om hur Stockholm bäst ska utvecklas med en levande och blandad stadsmiljö.

Timmie Aspelin