



Socialdemokraterna

Omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel – bygg 30 000 nya bostäder

Till följd av ändrade resemönster gör nu det statliga bolaget Swedavia bedömningen att det är olönsamt att fortsätta driva flygtrafik på Bromma flygplats. Det är lätt att tänka att det är en följd av pandemins effekter men bolaget understryker att förslaget att stänga ner Bromma flygplats grundar sig i långsiktiga prognoser.

Redan innan pandemins utbrott hade trafiken minskat till följd av en minskad efterfrågan på framförallt korta inrikesflygningar. Allt fler, både privatpersoner, myndigheter och företag, har medvetet styrt om resor till transportsätt med minskad klimatpåverkan. Till detta ska läggas de effekter som följer av ändrade arbetssätt under, och efter, pandemin. Allt fler möten kommer att hållas digitalt och efterfrågan på resandet kommer därför långsiktigt inte att öka på det sätt som tidigare prognosticerats.

Därtill konstaterar Swedavia att trafiken kapacitetsmässigt, utan större behov av ytterligare investeringar, kan flyttas från Bromma till Arlanda.

Bromma flygplats behövs helt enkelt inte längre.

Med detta som bakgrund bör nu Stockholms stad åter aktivera arbetet för att stadsutveckla Bromma flygplats i enlighet med stadens översiktsplan och därmed möjliggöra mer än 30 000 nya bostäder. Staden bör också göra en framställan till regeringen och riksdagspartierna om en förhandling om hur detta kan ske så fort som möjligt.

Flytta flyget till Arlanda – minska klimatpåverkan av flyget

Swedavia ser, jämfört med tidigare prognoser, en stagnerande flygmarknad och betonar därför att det är angeläget att investera i Arlanda som nav för flygtrafiken i Stockholmsregionen. I sin prognos bedömer bolaget att behovet av investeringar inte ökar till följd av en flytt av trafiken. Tvärtom kan dagens trafik direkt flyttas till Arlanda och de transportpolitiska målen bedöms kunna uppfyllas av Arlanda. Möjligen, konstaterar bolaget, tidigareläggs behovet av investeringar något till följd av flytten.

Flytten till Arlanda innebär därmed att resurser som var tänkta att investeras i Bromma nu kan bidra till en utveckling av Arlanda, sett till både funktion och klimatomställning.

Det är angeläget för Stockholmregionens långsiktiga utveckling att det finns kapacitet vid flygplatsen som svarar mot behoven. Flygets klimatpåverkan behöver minska. Det kommer delvis ske genom värderingsförändringar och ändrade resmönster. Det kommer dock krävas mer och det är därför angeläget att politiska styrmedel såsom flygskatter och klimatinvesteringar används i omställningen. Det är glädjande att regeringen tidigare vidtagit åtgärder i den riktningen. Det är i sak bättre styrmedel än försök att begränsa kapaciteten vid Arlanda. Det finns både behov och

möjligheter att i närtid trimma dagens Arlanda med syfte att inom ramen för nuvarande omfattning både möta efterfrågan och samtidigt bidra till klimatomställningen.

Bara flytten i sig från Bromma till Arlanda innebär enligt Swedavias prognoser en positiv miljöeffekt. Den uppenbara vinsten är minskat buller men även klimatpåverkan minskar som en direkt följd av att trafiken flyttas. Till detta ska läggas de resurser som kan investeras i ökad biobränsleiblandning och elektrifiering av flyget när den tänkta investeringsvolymen vid Bromma flygplats till år 2038 upphör. Även de investeringar som behövs i förbättrad kollektivtrafik till Arlanda bör kunna ske tidigare när flyget koncentreras till en flygplats.

Ytterligare en stor klimatvinst sker om fokuseringen av flygtrafiken i Stockholmsregionen innebär att Arlandas attraktivitet leder till fler direktflyg. Därigenom kan behovet av klimatmässigt negativa mellanlandningar minska.

Minska Stockholmarnas subvention av flyget

Till de klimat- och tillgänglighetsvinster som flytten ska innebära ligger de rent ekonomiska vinsterna av att flytta flyget. Swedavias analys utgår huvudsakligen från detta perspektiv. De är noggranna att poängtera att de gör en strikt företagsekonomisk analys, inte en samhällsekonomisk analys.

Även om Swedavia inte uttalat gjort en samhällsekonomisk analys är det uppenbart att kraftiga subventioner av Bromma flygplats hotar förutsättningarna för fungerande infrastruktur i andra delar av landet. Genom att lägga ner Bromma flygplats kan vi undvika en situation där flygplatsen behöver statlig förlusttäckning samtidigt som exempelvis järnvägsunderhåll och regionala flygplatser inte får tillräckligt stöd. Det är viktigare med fungerande flygplatser i, och flyg till, exempelvis Kalmar och Skellefteå än att Stockholm ska ha två flygplatser, där Bromma kraftigt behöver subventioneras av både staten och Stockholms stad.

I vårt glest befolkade land har vissa regionala flygplatser stor betydelse för resor och transporter över långa avstånd samt för samhällskritiska transporter så som ambulansflyg, brandflyg eller andra typer av flyg som kräver brådsakande insatser. De statliga insatser som ska göras för att säkerställa en fungerande infrastruktur i hela landet måste värderas också utifrån detta faktum.

Även för Stockholms stad innebär den rent ekonomiska aspekten av Bromma flygplats en betydande ekonomisk förlust. Nedan kommer vi att resonera om de möjliga ekonomiskt långsiktiga vinsterna till följd av en exploatering men redan existerande hyreskontrakt innebär att Stockholms skattebetalare kraftigt subventionerar flygtrafiken. Detta kan upphöra när flygplatsen omvandlas till en ny stadsdel.

Det finns alltså sett till såväl kapacitet, ekonomi och klimat starka anledningar att flytta trafiken från Bromma till Arlanda.

En ny stadsdel och mer än 30 000 nya bostäder

Till ovanstående ska läggas de vinster som uppstår till följd av att Bromma flygfält kan bli det stadsutvecklingsområde som möjliggör uppemot 30 000 bostäder på området. Därutöver kommer en nedläggning möjliggöra ökat bostadsbyggande även på kringliggande områden som idag påverkas av flygets inflygningsrutter. Det är inte orimligt, givet tidigare prognoser, att det kan möjliggöra ytterligare närmare 10 000 bostäder i flygets influensområden.

Bromma flygfält är ett område som uppenbart behövs för att staden ska klara målsättningen om 140 000 bostäder till år 2040. Inte minst givet hur svårt nuvarande politiska majoritet har att uppnå stadens mål för bostäder i nya detaljplaner. 2019 års mål fick i princip revideras ned till hälften och fram till september månad i år har 446 lägenheter detaljplanlagts (av ett mål på 10 000).

Bromma parkstad har alla möjligheter att utvecklas till en citynära och urban stadsdel med höga hållbarhetsambitioner. Det ger fler möjligheter att bo i den stad man vill bo och jobba i. Det ger staden möjlighet att från grunden planera en genomtänkt stad med bra kommunikationer, fungerande samhällsinstitutioner och bostäder som motverkar segregation.

Till det uppenbara – att detta är bra, nödvändigt och i enlighet med stadens översiktsplan – ska läggas den stora ekonomiska vinst för staden som uppstår till följd av att den nya stadsdelen planeras på flygplatsen. Det kommer förvisso även finnas kostnader till följd av projektet men det råder ingen tvekan om att staden kommer att få betydande intäkter till följd av markförsäljning i utvecklandet av stadsdelen. Om intäkterna uppgår till de drygt 30 miljarder som tidigare bedömningar hävdade skulle det innebära att staden halverar den nuvarande skuldsättningen.

De borgerliga partiernas blockering av Stockholms utveckling behöver upphöra

Sammantaget var fördelarna för klimatet, ekonomin, kommunikationerna och bostäderna skälet för att Stockholms stad förra mandatperioden drev ett aktivt arbete för att utveckla Bromma flygplats till stadsutvecklingsområde. Den rödgrönrosa majoriteten var eniga och drev därför igenom såväl ett tydligt stadsutvecklingsprojekt, vilket tog sig uttryck både i konkreta uppdrag till berörda nämnder och i översiktsplanens mål, som ett nationellt arbete där staten utredde förutsättningarna för detta. Arbetet pågick ända tills Moderaterna, Sverigedemokraterna, Kristdemokraterna, Liberalerna och Centerpartiet genom tillkännagivanden i Sveriges Riksdag helt enkelt förbjöd regeringen att fortsätta utreda omvandlingen av Bromma flygplats till stadsutvecklingsområde.

Utredningsuppdraget innebar att pröva förutsättningarna för att utveckla flygkapaciteten och öka möjligheterna till bostadsbebyggelse i Stockholmsregionen. I samordnarens uppdrag ingick även att pröva möjligheterna att föra över kapacitet från Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen. Om utredningen visade att detta var möjligt, med beaktande av de krav som ställs i uppdraget, skulle samordnaren också presentera en finansieringslösning för en avveckling av Bromma flygplats och utbyggnad av alternativ flygkapacitet samt ta fram en tidplan för det fortsatta arbetet.

Vad samordnaren skulle ha kommit fram till belades alltså med munkavle av den borgerliga dåvarande majoriteten i riksdagen och i någon slags principiell aspekt är regeringen fortsatt begränsad av tillkännagivandet att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Trafikutskottets borgerliga majoritet ansåg då också att Bromma flygplats skulle utvecklas som nav för de regionala flyglinjerna och att Arlanda skulle fokusera på utrikestrafik. Det borde nu vara uppenbart för de borgerliga politikerna i riksdagen att detta inte kommer att hända. Flyget i Stockholmsregionen utvecklas bäst av att Arlanda flygplats utvecklas som ett nav såväl för inrikes- som utrikestrafik. Klimatet gynnas bäst av att flyg flyttas från Bromma till Arlanda. Borgerligt sinnade politiker borde inte heller längre tycka att det är rimligt att driva ekonomiskt olönsamma flygplatser med statliga och kommunala subventioner.

Det borde med andra ord finnas goda möjligheter för Stockholms stad att driva på utvecklingen av Bromma parkstad som stadens nya stadsdel. Både i avseende av stadsutvecklingsarbetet och i att påverka riksdag och regering genom en framställan.

Ändå är det tyst och passivt. Inget sker. Tvärtom är de politiska signalerna att inget ska göras förrän år 2038. Det är en farlig linje som riskerar innebära att stadsdelen skjuts långt bortom år 2038. Flera av de processer som behöver initieras kommer ha långa ledtider. Att som nuvarande kommunledning stoppa arbetet leder till stoppad stadsutveckling även på sikt. Än mer obegripligt är att stadens ledning inte tar ställning och heller inte driver en linje mot nationella företrädare.

Det finns dessvärre bara en orsak och det är att nuvarande majoritet i staden efter valet år 2018 i förhandlingar i slutna rum kom fram till att göra just ingenting. Efter det har verkligheten förändrats men majoriteten navigerar fortfarande efter 2018 års karta. Allt till en allt högre kostnad för stockholmarna.

Idag är det lätt att se fördelarna med att lägga ner Bromma flygplats:

- En ny stadsdel med uppemot 30 000 nya bostäder
- Fler bostäder i flygets influensområde
- Minskat buller och minskad klimatpåverkan
- Ökat utrymme att investera i Arlanda flygplats kapacitet och klimatomställning
- En stagnerande flygvolym koncentreras till en flygplats med möjlighet att utveckla fler direktlinjer med utlandet vilket är bra för klimatet och gynnar regionens utveckling
- Staten och staden behöver inte längre subventionera en olönsam flygplats i Stockholm
- Eventuella subventioner av infrastruktur och flygplatser kan riktas mot regioner där det finns regionalpolitiska motiv för sådana
- Stadens skuldsättning kan minskas markant när området stadsutvecklas och mark säljs.

Nackdelarna med beslutet är på objektiva grunder svårare att se och får nog idag närmast begränsas till:

- Stockholms stads nuvarande majoritet måste ompröva ett beslut som de fattade i september 2018.

- Borgerliga partier i riksdagen måste ompröva ett beslut som grundas på ställningstaganden från år 2014.

Priset, avseende bostadsbristen, klimatet och ekonomin, av att inget göra är för högt. Dödläget måste upphöra.

Med anledning av ovanstående föreslår vi:

- Att Stockholms stad aktivt återupptar arbetet med stadsutvecklingsprojektet på Bromma flygplats.
- Att Stockholms stad hos regeringen och riksdagens partier framställer om förhandlingar om Bromma flygplats framtid.

Stockholm den 28 september 2020

Karin Wanngård (S)

Jan Valeskog (S)