

PM 2016:143 RI (Dnr 110-851/2016)

Mer flyg och bostäder – rapport från den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet

Remiss från Näringsdepartementet
Remisstid den 19 september 2016

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet ” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Karin Wanngård anför följande.

Ärendet

Staden har fått ärendet ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet (N/2016/02702/TIF)” på remiss från Näringsdepartementet för besvarande senast den 19 september 2016.

Rapporten går att läsa i sin helhet på [regeringens hemsida](#).

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har inkommit med ett gemensamt svar.

Stockholms Stadshus AB har remitterat vidare till dotterbolagen AB Stockholms hem, AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, Micasa Fastigheter i Stockholm AB (Micasa) och S:t Erik Markutveckling AB. Micasa och S:t Erik Markutveckling AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden anser att utredningens slutresultat är i linje med stadens synpunkter kring utvecklingen av regionens flygkapacitet samt möjligheten att utveckla Stockholm med fler bostäder och stödjer Sundströms utredning i att de flesta av de frågor som berörs främst faller inom regeringens ansvar. Det bör dock ske i nära samarbete med Stockholms stad då frågan inte kan lösas ensidigt av någon av parterna. Det är därför viktigt att regeringen och staden

tillsammans kan komma fram till en lösning som ger såväl flygtrafiken som bostadsbyggandet möjligheter att utvecklas på bästa möjliga sätt. Denna lösning bör inte dröja då frågan är av stor vikt.

Stockholms Stadshus AB välkomnar att utredaren föreslår att regeringen bör ta ett helhetsansvar för denna fråga och understryker att denna planeringsprocess bör igångsättas av regeringen i det snaraste. Vidare delar de utredningens slutsatser att tillskottet av bostäder som en flytt skulle medföra både är en lokalt, regionalt och nationellt prioriterad fråga då det innebär 30 000- 38 000 nya bostäder i landets mest expansiva stad, som också är betydande för både regionens och rikets ekonomiska tillväxt.

Mina synpunkter

Stockholmsregionen behöver kommunikationer som svarar mot behoven i en växande region. Att det är möjligt att flyga enkelt och snabbt till Stockholm från övriga delar av världen är centralt för Stockholms fortsatta utveckling och tillväxt i ett globalt perspektiv. Stockholm kommer behöva hundratusentals nya bostäder kommande decennier. Särskilt stort är behovet i centrala och kollektivtrafiknära lägen. Bostadsbristen är det i särklass största hotet mot Stockholmsregionens fortsatta tillväxt.

Den statlige samordnaren har på regeringens uppdrag analyserat hur flygkapaciteten i Stockholmsregionen kan stärkas samtidigt som möjligheterna till bostadsbebyggelse kan öka. Den rapport som staden nu fått på remiss visar på hur flygkapaciteten och bostadsbyggandet kan öka i Stockholmsregionen i framtiden. Utifrån detta underlag är det möjligt att ta ställning till förutsättningarna för en nedläggning av Bromma flygplats.

Utredningen menar att Bromma flygplats inte har någon framtid långsiktigt i Stockholm och att staten bör respektera Stockholms stads vilja att bygga bostäder på marken. Rapporten konstaterar också att Arlandas kapacitet måste byggas ut i syfte att klara behoven i regionen. Ledtiderna för investeringar och planering av flygplatsinfrastruktur är, som utredaren konstaterar, mycket långa. Därför behöver staten redan nu påbörja den strategiska planeringen av flygkapaciteten i Stockholm.

Majoriteten i Stockholms Stadshus delar denna bedömning och anser att Bromma flygplats bör läggas ner för att ge plats åt en ny stadsdel med tiotusentals välbehövliga bostäder och arbetsplatser. Däremot får en nedläggning av flygplatsen inte försämra förutsättningarna för jobb och utveckling i Stockholm. Därutöver måste miljö- och klimataspekterna tydligare vägas in i planeringen av flygets utveckling i Stockholmsregionen. Detta gäller såväl utvecklingen av trafiken till och från Arlanda som vid planeringen av en eventuell fjärde rullbana på Arlanda flygplats.

Vi delar utredningens slutsats om att det redan i närtid krävs tydliga direktiv och strategisk planering från statens sida i syfte att klara regionens flygkapacitet i framtiden och möjliggöra en bostadsexploatering på Bromma flygplats så snart det är möjligt och allra senast år 2038.

Vi delar också rapportens slutsats om behovet av att öka tillgängligheten till och från Arlanda med hållbara transporter och att Arlanda finns med i planeringen för en eventuell snabbjärnväg.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet ” hänvisas till vad som anförs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 8 september 2016

KARIN WANNGÅRD

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remissen ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet (N/2016/02702/TIF)”, en sammanfattning.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Joakim Larsson (M) och borgarrådet Lotta Edholm (L) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Föredragande borgarrådets förslag till beslut avslås.
2. Som svar på remissen från näringsdepartementet anförs följande.

Det är glädjande att regeringens samordnare kommer fram till samma slutsatser som vi gjorde redan innan det att utredningen om Bromma flygplats framtid inleddes i december 2014, nämligen att det inte är möjligt att avveckla Bromma flygplats i förtid. Bromma flygplats framtid berör hela landet och det är därför positivt att regeringen väljer att inte hörsamma önskemålen från den socialdemokratiskt ledda Stadshusmajoriteten. Frågan har nationell bäring och ska därför diskuteras i ett nationellt sammanhang snarare än som en lokalpolitisk fråga.

Utökad flygkapacitet och därmed internationell tillgänglighet är centralt för Stockholmsregionens framtidsutsikter. Vi delar således bedömningen att en ut- och ombyggnad av Arlanda flygplats ska prioriteras i syfte att snarast utöka kapaciteten där med en fjärde rullbana. Erfarenheten från utbyggnaden av den tredje rullbanan på Arlanda visar dock att det krävs synnerligen god framförhållning och att det är nödvändigt att påbörja arbetet med att projektera en fjärde rullbana redan nu om den ska kunna vara på plats år 2038. Regeringen bör prioritera frågan högt eftersom den har bäring på hela rikets tillgänglighet, effektivitet och för företags möjlighet till jobbtillväxt.

Det är dock olyckligt att regeringens samordnare redan nu landar i slutsatsen att Bromma flygplats ska avvecklas år 2038. Vi delar bedömningen att bostadsbyggandet är en prioriterad fråga men Bostadspotential Stockholm visar att det är möjligt att behålla Bromma flygplats och samtidigt bygga 140 000 bostäder – det ena behöver inte utesluta det andra, med rätt politik. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt. Vi vet idag inte hur behovet kommer att se ut 2038 och det råder alltså stor osäkerhet kring en eventuell utbyggnad av Arlanda. Därför ska vi heller inte ta ställning till verksamheten på Bromma flygplats efter år 2038. Det gällande avtalet mellan staden och Swedavia ska löpa vidare som stipulerat till 2038 och avtalets förlängning bör prövas politiskt mot slutet av avtalsperioden utifrån de förutsättningar som då råder.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Joakim Larsson, Cecilia Brinck, Dennis Wedin, Johanna Sjö och Markus Nordström (alla M) och Lotta Edholm (L) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av Erik Slottner (KD) med hänvisning till Moderaternas och Liberalernas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

Staden har fått ärendet ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet (N/2016/02702/TIF)” på remiss från Näringsdepartementet för besvarande senast den 19 september 2016.

Utredningens slutsatser presenteras övergripande nedan. Rapporten går att läsa i sin helhet på:

<http://www.regeringen.se/contentassets/7daf0b55c38b413eb804042d27b560ab/m-er-flyg-och-bostader.pdf>

Arlandas kapacitet måste öka

Anders Sundström konstaterar att Arlandas kapacitet på sikt måste byggas ut för att klara Arlandas kommande stora ökning av antalet resenärer. Det handlar då om att bygga en fjärde rullbana, som byggs parallellt med två tidigare banor. Med tre parallella banor ökar den maximala kapaciteten i högtrafik från 88 rörelser i timmen till fler än 120 rörelser i timmen. Dessutom krävs utbyggnader av uppställningsplatser, terminaler, servicefunktioner m.m. Därutöver kommer det att behövas investeringar i markanslutningar till och från flygplatsen.

Arrendeavtalet om Bromma löper ut år 2038. Sundström konstaterar att staden då vill utnyttja området för bostadsbyggande. När den fjärde banan på Arlanda finns i drift, ryms även all trafik från Bromma på Arlanda. Bromma behövs då inte ur kapacitetssynpunkt. Ledtiden för att bygga en fjärde bana på Arlanda är cirka 20 år. Sundströms målbild är att utbyggnaden av Arlanda bör vara genomförd fram till år 2035 för att ge marginal och trygghet. Därför måste planeringen av den fjärde banan starta redan år 2016.

Bromma har ingen framtid efter år 2038

När Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygplanskapacitet, har Bromma flygplats enligt Sundström inte någon framtid. Det kommer på lång sikt att vara omöjligt att motivera att en flygplats ska finnas så centralt. Det är inte en lämplig lokalisering av en flygplats ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Dessutom försvagar Bromma också Arlandas navfunktion enligt Sundström.

Sundström anser inte att det är långsiktigt hållbart för staten att fortsätta flygplatsverksamhet på de osäkra villkor som råder för Bromma flygplats. Hanteringen av tidigare förlängda arrendeavtal visar att det inte går att ha nödvändig framförhållning. Dessutom är det enligt Sundström en självklarhet att visa respekt för Stockholms stads planer för markområdena där staden är markägare.

En långsiktigt planerad överflyttning av flygtrafiken från Bromma till Arlanda kommer enligt Sundström inte att negativt påverka tillgängligheten, när ledig kapacitet finns på Arlanda även i högtrafik. Sundström bedömer vidare att detta kommer att få en marginell påverkan på konkurrensen inom inrikesflyget.

30 000 bostäder är mycket positivt för Stockholms tillväxt

Sundström konstaterar att Stockholms stads möjligheter att bygga 30 000 bostäder om Bromma flygplats avvecklas är en mycket stor satsning som kommer att ta ett flertal år att genomföra. En sådan satsning är av stor betydelse för att långsiktigt minska bostadsbristen i Stockholm. Det tar lång tid för staden att planera och genomföra denna stora satsning på bostadsbyggande. Staden har enligt Sundström

därför ett befogat önskemål om att så snart som möjligt lösa frågan om Bromma flygplats och få ett besked av staten.

Omfattande utbyggnad av Arlanda och anslutningar krävs

Enligt Sundström har Arlanda som flygplats betydande brister, framförallt beroende på bristande strategisk framförhållning gällande utbyggnaden av flygplatsen. För att Arlanda ska stärka sin konkurrenskraft, måste flygplatsen enligt Sundström bli effektivare och mer tillgänglig för resenärer, flygbolag och andra aktörer som finns på flygplatsen.

Sundström föreslår att mer tid och utrymme ska ges för att göra en mer förutsättningslös översyn av Arlanda, vilket kommer att kräva ett omfattande utredningsarbete.

Sundström pekar även på behovet av kapacitetsförstärkning i både väg- och järnvägssystemet framöver. Totalt kan det för Trafikverkets del handla om betydande investeringsbehov. Det bör särskilt observeras att Trafikverket måste vidta åtgärder långt före år 2038, eftersom tågtrafiken redan närmar sig sitt kapacitetstak. Innan Trafikverket startar sitt planeringsarbete måste man dessutom veta hur terminalfunktionerna är tänkta att byggas ut, eftersom det kan påverka markanslutningarna.

En viktig och svår fråga är enligt Sundström hur Swedavia ska kunna finansiera detta stora investeringsprojekt. Även att säkerställa att utbyggnaden av Arlanda Stad i områden nära flygplatsen inte kommer att hindra flygplatsens kommande utveckling.

Sundström konstaterar att Swedavia måste söka ett nytt miljötillstånd för hela sin verksamhet för att kunna bygga ut Arlanda med en fjärde bana. Nya luftvägar behöver även konstrueras.

Regeringen måste ta ett helhetsansvar

Enligt Sundström faller ett stort ansvar på regeringen i många av de frågor som analyserats. Det är regeringen som måste fatta ett strategiskt och långsiktigt beslut om hur flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen ska säkras. Då gäller det att beakta både att ledtiden är lång, cirka 20 år, för att bygga ut Arlanda och likaså för Stockholms stad för att planera sin stadsutveckling. Regeringens ansvar för flygplatskapacitet tydliggörs genom att regeringen bestämmer det nationella basutbudet av flygplatser. Detta är i sin tur styrande för Swedavia och ger tydliga ramar för vilka flygplatser som Swedavia har att driva och förvalta. Men bortsett från detta är det enligt Sundström självklart att staten måste ta ansvar för att säkerställa ett tillgängligt transportsystem och därmed den flygplatskapacitet som behövs i Sveriges viktigaste region, som även är ett viktigt nav för andra delar av landet.

Regeringen har också enligt Sundström en skyldighet att ta stadens bostadsplaner på allvar och ge staden bra planeringsförutsättningar för att stadsutveckla områden som Bromma flygplats påverkar.

Det föreligger enligt Sundström ett stort behov av en strategisk översyn av Arlandas kommande utbyggnad för att säkerställa att den görs på ett sätt som stärker Arlandas konkurrenskraft och navfunktion. Regeringen bör tydliggöra att Trafikverket har planeringsansvar för lufrummet och att nya luftvägar konstrueras. Stora investeringar kan också bli nödvändiga i anslutningarna till flygplatsen. Dessa måste samordnas med flygplatsens utbyggnad. Investeringsbehoven bör enligt Sundström komma med i kommande nationell infrastrukturplan och regionala utvecklingsplaner och Arlandas ställning som nationell nod behöver tydliggöras.

Regeringen har ett ansvar för att avsluta Arlanda Express koncession år 2040 och se till att den ersätts med effektivare och billigare trafik. Regeringen bör också enligt Sundström möjliggöra att kommande tågtrafik på en eventuell höghastighetsbana ska kunna angöra Arlanda i norr.

Sundström menar att regeringen bör förbehålla sig rätten att tillåtlighetspröva den utbyggnad som ska ske av verksamheten vid Arlanda.

Swedavia behöver enligt Sundström ges möjlighet att finansiera det stora utbyggnadsprojekt som det blir fråga om. För att underlätta detta bör regeringen se över styrningen och förutsättningarna för Swedavia.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. Stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden har inkommit med ett gemensamt svar.

Stockholms Stadshus AB har remitterat vidare till dotterbolagen AB Stockholmshem, AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, Micasa Fastigheter i Stockholm AB (Micasa) och S:t Erik Markutveckling AB. Micasa och S:t Erik Markutveckling AB har valt att inte svara på remissen.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har tagit del av Sundströms utredning. Utredningen har haft fokus på hur Arlanda flygplats och dess kapacitet ska kunna utvecklas samt även hur detta ska kunna fungera tillsammans med en stark bostadsutveckling i regionen. I detta sammanhang ses Bromma flygplats som en del i ett större sammanhang. Kontoren anser att detta tillvägagångssätt är bra och stödjer ambitionen att försöka skapa en helhetssyn i frågan.

Kontoren anser att utredningens slutsatser är i linje med stadens ståndpunkt kring utvecklingen av regionens flygkapacitet samt möjligheten att utveckla Stockholm med fler bostäder. Att säkerställa en framtida flygkapacitet för såväl Sverige som Stockholmsregionen är mycket viktigt för ett land med ett så pass perifert läge. Arlanda flygplats är enligt kontoren mycket viktig för hela regionens fortsatta utveckling och välkomnar därför det helhetstag som Sundströms utredning visar på. Det viktigaste enligt kontoren är att få till en fungerande kapacitet som är attraktiv, inte vilken specifik plats det handlar om. I denna fråga delar kontoren Sundströms åsikt att Arlanda har bäst förutsättningar att utvecklas och därför behöver stärkas som nav för flygtrafiken. Då bör Bromma flygplats avvecklas senast 2038, eller då kapaciteten på Arlanda möjliggör en överflyttning.

Samtidigt är bostadsfrågan idag en av de allra viktigaste frågorna för regionen. Mot den bakgrunden är det av största vikt att stadens mark utnyttjas på bästa möjliga sätt, såväl idag som ur ett mer strategiskt perspektiv. En möjlig utbyggnad av cirka 30 000 nya bostäder enbart inom Stockholms stad är en viktig pusselbit i regionens bostadsförsörjning och bör vägas in i beslutet om Bromma flygplats framtid. En annan viktig aspekt är flygplatsens

omfattande miljöpåverkan som i ett allt tätare Stockholm innebär att allt fler människor påverkas av förhöjda nivåer av exempelvis buller. Kontoren anser att bostadsförsörjning bör vara överordnat bevarandet av Bromma flygplats, särskilt när utredningen visar att flygkapaciteten bäst hanteras via Arlanda.

Kontoren konstaterar att det material som staden lämnat in till samordningsmannen legat till grund för de slutsatser som Sundström kommit fram till i rapporten. Det ses som positivt av kontoren att utredningen har tagit del av och använt sig utav stadens underlag.

I det material som lämnades från staden till samordningsmannen var bedömningen att en nedläggning av Bromma flygplats totalt i Stockholms stad kan möjliggöra ca 30 000 – 38 000 nya bostäder. Det gäller enligt kontoren fortfarande. 30 000 bostäder är enligt kontoren ett fullt realistiskt antagande utifrån de normer och riktlinjer som staden idag använder sig av i planeringen, men bygger även på en viss uppskattning av konsekvensen av att buller och höjdrestriktioner tas bort/förenklas.

Planeringen för ny bebyggelse inom arrendeområdet och direkt anslutande område bedöms ta cirka 10 år under förutsättning att nödvändiga politiska beslut är tagna. Det finns flera faktorer som påverkar och kan förskjuta tidplanen. För övriga områden som idag berörs av flygbuller varierar planeringstiden. Det är samma tidsram som staden lämnade till Sundströms utredning och som beaktats i den slutliga rapporten.

Kontoren stödjer Sundströms utredning i att de flesta av de frågor som berörs främst faller inom regeringens ansvar. Det bör dock ske i nära samarbete med Stockholms stad då frågan inte kan lösas ensidigt av någon av parterna. Det är därför viktigt att regeringen och staden tillsammans kan komma fram till en lösning som ger såväl flygtrafiken som bostadsutvecklingen möjligheter att utvecklas på bästa möjliga sätt. Detta för att stärka såväl regionen som hela nationen. Denna lösning bör inte dröja för länge då frågan är av så pass stor vikt. Planeringen av såväl en utbyggnad av Arlanda som för bostadsutbyggnad tar lång tid. För att säkra regionens behov av flygkapacitet och samtidigt klara bostadsbyggnadsmålen är det nödvändigt att regeringen ger långsiktiga, enhetliga och tydliga förutsättningar till alla inblandade aktörer.

Kontoren delar Sundströms slutsats i utredningen att flygkapaciteten bör stärkas genom en ut- och ombyggnad av Arlanda flygplats och att Bromma flygplats bör läggas ned då detta är möjligt utifrån kapacitet och andra omständigheter. Önskvärt vore om detta kunde ske senast när dagens arrende för Bromma flygplats går ut, det vill säga 2038. Kontoren delar även utredarens uppfattning att det är angeläget att planering av den fjärde rullbanan på Arlanda startar under 2016.

Staden stödjer Sundströms slutsats att regeringen ska möjliggöra att kommande tågtrafik på en eventuell höghastighetsbana ska kunna angöra Arlanda i norr. Denna koppling är enligt kontoren mycket viktig för att Arlanda som navflygplats inte ska tappa i konkurrens med exempelvis Kastrup. Det skulle i sådana fall drabba hela regionen negativt. Även marktransporter till och från Arlanda behöver stärkas.

Som svar på remissen ”Mer flyg och bostäder - den statlige samordnaren av flygkapacitet och bostäder i Stockholmsområdet (N/2016/02702/TIF)” hänvisas till vad som anförts i stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Exploateringsnämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Ersättaryttrande gjordes av Markus Berensson (C), *bilaga 1*.

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 30 augusti 2016 följande.

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden överlämnar och åberopar förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (L), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Naddebo (C), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av Ulrika Hoff (KD) som instämde i reservation anförd av Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (L).

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2016 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från Näringsdepartementet.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

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

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 augusti 2016 följande.

1. Trafiknämnden överlämnar och åberopar kontorens gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Trafiknämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Mikael Valier (KD) som instämde i förslag från vice ordföranden Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L).

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 10 augusti 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Se ovan.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 26 juli 2016 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

AB Svenska Bostäders och AB Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder samt Stockholmshem delar utredarens slutsatser, även om frågor av detta slag befinner sig i utkanten av bolagens kompetens. För staden, regionen och även landets konkurrenskraft krävs såväl ett kraftfullt ökat bostadsbyggande, men också mycket goda flygförbindelser. Därmed torde en överföring av flygkapaciteten till Arlanda för att möjliggöra bostadsbebyggelse på Bromma vara det rimliga.

En aspekt som inte behandlas är konsekvenserna av de nu föreslagna höghastighetstågen i södra Sverige. Om dessa kommer till stånd torde även detta innebära en lättnad för flygbehovet mellan Bromma och Göteborg/Malmö/Ångelholm. Vilket möjligen också skulle underlätta överföringen av Brommas kapacitet till Arlanda.

Slutligen vill även bolagen tillstyrka utredarens krav på att regeringen bör ta ett helhetsansvar för att erhålla långsiktiga och hållbara lösningar på denna fråga. Såväl flygplats- som bostadsbyggande har mycket långa ledtider varför planeringen omgående bör starta.

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Rapporten beskriver att en större bostadsbyggnation på platsen för Bromma flygplats kan ge underlag för en utbyggnad av infrastrukturen som förbättrar kommunikationerna till och från västerort. Det skulle skapa bra förutsättningar för en positiv stadsutveckling i den delen av Stockholm. Familjebostäder ser det också som positivt att boendemiljön för befintliga hyresgäster, när det gäller buller, sannolikt förbättras vid en flytt av flygverksamheten.

Koncernledningens synpunkter

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.

Koncernledningen delar utredningens slutsatser att tillskottet av bostäder som en flytt av flygkapaciteten till Bromma skulle medföra är både en lokalt, regionalt och nationellt prioriterad fråga då det innebär 30 000- 38 000 nya bostäder i landets mest expansiva stad, som också är betydande för både regionens och rikets ekonomiska tillväxt. En flytt av flygkapaciteten medför också ökade möjligheter att bygga bostäder i områden som redan idag i huvudsak har en bra försörjning av kollektivtrafik vilket ger goda förutsättningar att utveckla staden på ett miljömässigt hållbart sätt.

Koncernledning välkomnar också att utredaren föreslår att regeringen bör ta ett helhetsansvar för denna fråga och för att åstadkomma en flytt av flygkapaciteten. Planeringen för både omlokalisering av flyget samt planeringen av bostäder kräver långsiktiga beslut avseende både uppdatering av lagstiftning och finansiering erforderliga investeringar. Det kan inte nog understrykas att denna planeringsprocess bör igångsättas av regeringen i det snaraste.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

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

Det är glädjande att regeringens samordnare kommer fram till samma slutsatser som vi gjorde redan innan det att utredningen om Bromma flygplats framtid inleddes i december 2014, nämligen att det inte är möjligt att avveckla Bromma flygplats i förtid. Bromma flygplats framtid berör hela landet och det är därför positivt att regeringen väljer att inte hörsamma önskemålen från den rödgrönrosa stadshusmajoriteten. Frågan har nationell bäring och ska därför diskuteras i ett nationellt sammanhang snarare än som en lokalpolitisk fråga.

Vi delar bedömningen om att prioritera en ut- och ombyggnad av Arlanda flygplats i syfte att utöka kapaciteten där med en fjärde rullbana. Erfarenheten från utbyggnaden av den tredje rullbanan på Arlanda visar dock att det gäller att ha en god framförhållning och att det är nödvändigt att påbörja arbetet med att projektera en fjärde rullbana redan nu för att den ska kunna vara på plats år 2038. Regeringen bör prioritera frågan högt eftersom den är viktig för hela rikets tillgänglighet, effektivitet och för företagens möjlighet att växa.

Det är dock olyckligt att regeringens samordnare redan nu landar i slutsatsen att Bromma flygplats ska avvecklas år 2038. Vi delar bedömningen att bostadsbyggandet är en prioriterad fråga men rapporten *Bostadspotential i Stockholm* visar att det är möjligt att behålla Bromma flygplats och samtidigt bygga 150 000 bostäder - det ena behöver inte utesluta det andra. Bromma flygplats är en viktig och nödvändig del av Stockholmsregionens infrastruktur, och i ett vidare perspektiv även för hela Sverige. Det är centralt att regionens flygkapacitet säkras långsiktigt och att även Bromma flygplats utnyttjas optimalt.

Ersätтарыttrande gjordes av Markus Berensson (C), enligt följande.

Vi instämmer med berörda förvaltningskontor i staden att utredningens slutresultat är i linje med hur staden bör se på framtida flygkapacitet och bostäder i Stockholm. Vi delar bedömningen om att prioritera en ut- och ombyggnad av Arlanda flygplats i syfte att utöka kapaciteten där med en fjärde rullbana. Erfarenheten från utbyggnaden av den tredje rullbanan på Arlanda visar att det gäller att ha en god framförhållning och att det är nödvändigt att påbörja arbetet med att projektera en fjärde rullbana redan nu för att den ska kunna vara på plats före år 2038. Därtill måste Arlanda byggas ut kraftigt med utökad spårkapacitet till flygplatsen, ett nytt luftrum, bättre integrerade terminaler, fler direktförbindelser och utbyggd flygplatsservice. Regeringen bör prioritera frågan högt eftersom den är viktig för hela rikets tillgänglighet, effektivitet och för företagens möjlighet att växa.

Stockholm är en perifert belägen storstad i Europas utkant som är helt och hållet beroende av goda flygförbindelser med omvärlden för att kunna konkurrera på en global marknad. För att behålla och utveckla vår starka internationella position måste vi satsa på flyget. Arlanda är Stockholms självklara port mot omvärlden och det är på Arlanda vi måste fokusera. När Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygplanskapacitet, har Bromma flygplats inte någon framtid. Det kommer på lång sikt att vara svårt att motivera att en flygplats ska finnas så centralt, varken ur ett miljö- eller trafiksäkerhetsperspektiv. Därtill är marken mycket värdefull som en plats för fler välbehövda bostäder.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Lars Jilmstad m.fl. (M) och Sabine Pettersson (L) enligt följande.

Se ovan anförd reservation.

Särskilt uttalande gjordes av Katarina Luhr m.fl. (MP), Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) och Rikard Warlenius (V) enligt följande.

Den politiska majoriteten i Stockholms stadshus anser att Bromma flygplats bör läggas ner så snart som möjligt för att ge plats åt en ny stadsdel med tiotusentals välbehövliga bostäder och arbetsplatser. En förutsättning för en förtida nedläggning har dock hela tiden varit att den inte hämmar regionens utveckling, och vi beklagar därför att den statlige samordnaren Anders Sundström aldrig utredde denna förutsättning utan i stället enbart fokuserade på en utvidgning av flygkapaciteten vid Arlanda.

I planeringen av flygets utveckling i Stockholmsregionen måste miljö- och klimataspekterna tydligare vägas in. Detta gäller såväl utvecklingen av trafiken till och från Arlanda som vid planeringen av en eventuell fjärde rullbana på Arlanda flygplats.

Särskilt uttalande gjordes av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Vi instämmer med berörda förvaltningskontor i staden att utredningens slutresultat är i linje med hur staden bör se på framtida flygkapacitet och bostäder i Stockholm. Vi delar bedömningen om att prioritera en ut- och ombyggnad av Arlanda flygplats i syfte att utöka kapaciteten där med en fjärde rullbana. Erfarenheten från utbyggnaden av den tredje rullbanan på Arlanda visar att det gäller att ha en god framförhållning och att det är nödvändigt att omgående börja planera för utbyggnaden av Arlanda för att kunna stå klart före år 2038. Förutom en fjärde rullbana måste Arlanda byggas ut kraftigt med utökad spårkapacitet till flygplatsen, ett nytt luftrum, bättre integrerade terminaler, fler direktförbindelser och utbyggd flygplatsservice. Regeringen bör prioritera frågan högt eftersom den är viktig för hela rikets tillgänglighet, effektivitet och för företagens möjlighet att växa.

Stockholm är en perifert belägen storstad i Europas utkant som är helt och hållet beroende av goda flygförbindelser med omvärlden för att kunna konkurrera på en global marknad. För att behålla och utveckla vår starka internationella position måste vi satsa på flyget. Arlanda är Stockholms självklara port mot omvärlden och det är på Arlanda vi måste fokusera. När Arlanda klarar Stockholmsregionens hela behov av flygplanskapacitet, har Bromma flygplats inte någon framtid. Det kommer på lång sikt att vara svårt att motivera att en flygplats ska finnas så centralt, varken ur ett miljö- eller trafiksäkerhetsperspektiv. Därtill är marken mycket värdefull som en plats för fler välbehövda bostäder.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Joakim Larsson m.fl. (M), Björn Ljung (L) och Erik Slottnér (KD) enligt följande.

Se ovan anförd reservation.

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Cecilia Brinck m.fl. (M) och Patrik Silverudd (L), enligt följande.

Se ovan anförd reservation.