

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

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.
Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Föredragande borgarrådet Anna König Jerlmyr anför följande.

Ärendet

I en motion av Karin Wanngård m.fl. (S) framförs bland annat att en fortsatt utveckling av Arlanda flygplats med en fjärde bana är viktig för regionens behov, att stadens översiktsplan pekar ut Bromma flygplats som ett kommande stadsutvecklingsområde samt att det finns ett ansvar för både bostadsförsörjningen och att i god tid planera för en god kollektivtrafikförsörjning av nya stora bostadsområden. Vidare anförts att en nedläggning av Bromma flygplats möjliggör skapandet av en ny stadsdel lika stor som Kungsholmen, med 30-35 000 bostäder och nästan lika många arbetsplatser.

I motionen föreslås en ny tunnelbanelinje via Hässelby, Vällingby, Bromma (flygplats) och Alvik, med vidare anslutning till T-centralen och söderut. Projektförslaget fanns med i det underlag som studerades inför Sverigeförhandlingen 2015. Linjen bedömdes ha en hög samhällsekonomisk nytta. Vidare framförs i motionen att även andra alternativa sträckningar av ny tunnelbana via en ny stadsdel på Bromma flygplats bör analyseras innan beslut om exakt dragning fattas. Gällande avtal för Bromma flygplats löper till 2038 och då kollektivtrafikplaneringen har långa ledtider anser motionärerna att en förhandling i regionen och med staten måste påbörjas i närtid.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, föreningen Svenskt Flyg, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm, Storsthlm och Swedavia. Föreningen Svenskt Flyg, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret konstaterar att projekt av dessa slag har mycket långa ledtider och kan ta upp till 20 år. Det är inte ett kommunalt ansvar att finansiera kollektivtrafik.

Exploateringsnämnden betonar vikten av att göra en bredare utredning av olika lösningar innan man låser sig vid en specifik linjedragning.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden konstaterar att vilka kollektivtrafiksatsningar som görs behövs hanteras av regionen som helhet.

Stadsbyggnadsnämnden menar att bebyggelsepotentialen gör planering komplex och det behövs mer utredning om linjesträckningen.

Trafiknämnden anser att om översiktsplanens vision för stadsutveckling på Bromma flygplats ska kunna förverkligas så måste kollektivtrafikförsörjning av området vara en prioriterad fråga för staden.

Bromma stadsdelsnämnd svarar att det är möjligt att en ny tunnelbanelinje bidrar till stärkta tvärförbindelser, ökad kapacitet och minskad restid. Det är dock svårt för förvaltningen att bedöma samhällsnyttan av förslaget.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd har inga synpunkter på hur stadsdelsnämnden ska förhålla sig till förslagen utöver konstaterandet att Stockholms stad växer och behovet av transporter ökar.

Stockholms Stadshus AB hänvisar till stadsledningskontorets yttrande.

Storsthlm har inga särskilda synpunkter på remissens innehåll. Generellt kan Storsthlm dock konstatera att såväl Bromma flygplats som den föreslagna tunnelbanesträckningen är av regional betydelse.

Swedavia har inte något att erinra såvida villkoren och avtalslängden i arrendeavtalet mellan Stockholms Stad och Swedavia efterlevs.

Mina synpunkter

Frågan om Bromma flygplats har länge varit aktuell och redan på 80-talet var flygplatsen en het fråga. Det är inte aktuellt för staden att förlänga avtalet men det är viktigt att konstatera att staden inte har befogenheten att häva avtalet kring Bromma flygplats. Det är en statlig fråga.

Bromma flygplats är idag ett riksintresse och är av stor betydelse för regionens utveckling och näringsliv. Området där flygplatsen ligger har också potential att omvandlas till en ny stadsdel som är helt i enlighet med stadens översiktsplan. Staden och regeringen behöver tillsammans komma fram till en lösning där regionens flygkapacitet säkras och som dessutom ger goda möjligheter för bostadsutvecklingen. Det förutsätter också långsiktiga, enhetliga och tydliga besked till alla inblandade parter. Stockholm växer och har behov av kapacitetsstark kollektivtrafik men det är primärt en fråga för regionen att avgöra. Här är det viktigt att de prioriteringar som görs gynnar stadens och regionens tillväxt. Till dess att konkreta besked finns från statligt håll bör staden främst lägga sina detaljplaneresurser på att uppnå de bostadsmål som staden har om 10 000 klimatsmarta bostäder per år. I övrigt hänvisar jag till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion av Karin Wanngård m.fl. (S) om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats), för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (båda S) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Att tillstyrka motionen
2. Att därutöver anför följande

Det är bra att flera av remissinstanserna i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också bra att remissinstanserna betonar att planeringen för detta behöver ske tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Remissinstanserna framhåller också en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats i framtiden. Finansborgarrådet skriver i utlåtandet att staden och regeringen tillsammans behöver komma fram till en lösning och att detta förutsätter långsiktiga, enhetliga och tydliga besked till alla inblandade parter. Ändå saknas ett klargörande från majoriteten i Stockholm stad om framtiden för Bromma flygplats. Kommer flygplatsen att läggas ner innan år 2038, det året eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

Motionen anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i utlåtandet.

Stockholm den 5 juni 2019

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNA KÖNIG JERLMYR

Mats Larsson

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Jan Valeskog och Emilia Bjuggren (alla S) med hänvisning till Socialdemokraternas gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

Remissammanställning

Ärendet

I en motion av Karin Wanngård m.fl. (S) framförs bland annat att en fortsatt utveckling av Arlanda flygplats med en fjärde bana är viktig för regionens behov, att stadens översiktsplan pekar ut Bromma flygplats som ett kommande stadsutvecklingsområde samt att det finns ett ansvar för både bostadsförsörjningen och att i god tid planera för en god kollektivtrafikförsörjning av nya stora bostadsområden. Vidare anförs att en nedläggning av Bromma flygplats möjliggör skapandet av en ny stadsdel lika stor som Kungsholmen, med 30-35 000 bostäder och nästan lika många arbetsplatser.

I motionen föreslås en ny tunnelbanelinje via Hässelby, Vällingby, Bromma (flygplats) och Alvik, med vidare anslutning till T-centralen och söderut. Projektförslaget fanns med i det underlag som studerades inför Sverigeförhandlingen 2015. Linjen bedömdes ha en hög samhällsekonomisk nytta. Vidare framförs i motionen att även andra alternativa sträckningar av ny tunnelbana via en ny stadsdel på Bromma flygplats bör analyseras innan beslut om exakt dragning fattas. Gällande avtal för Bromma flygplats löper till 2038 och då kollektivtrafikplaneringen har långa ledtider anser motionärerna att en förhandling i regionen och med staten måste påbörjas i närtid.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Bromma stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Stockholms Stadshus AB, föreningen Svenskt Flyg, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm, Storsthlm och Swedavia. Föreningen Svenskt Flyg, Naturskyddsföreningen, Region Stockholm har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att en långsiktigt hållbar planeringsinriktning för Bromma flygplats och det nuvarande flygplatsområdet behöver hantera frågor på både

nationell, regional och lokal nivå. Det berör bland annat stadens, regionens och landets behov av flygförbindelser, men även det lokala och regionala behovet av bostäder och arbetsplatser. En hållbar stadsutveckling efter en eventuell framtida nedläggning av Bromma flygplats ställer även stora krav på en kapacitetsstark kollektivtrafik och utbyggnad av övrig infrastruktur och trafik i ett större område som sannolikt berör flera kommuner.

Planering av flygplatser och flygförbindelser har mycket långa ledtider och detsamma gäller planeringen för spårbunden kollektivtrafik, som tunnelbana. Erfarenheterna från de senaste decenniernas stadsutveckling i Stockholm visar att även stadens planering har långa ledtider. Sammantaget kan det enligt stadsledningskontoret handla om upp till 20 år om man tar hänsyn till alla dessa processer. Stadsledningskontorets bedömning är därför att planering för kollektivtrafikförsörjning av den nya stadsdelen är angeläget att påbörja så tidigt i processen som möjligt, om och när förutsättningar i övrigt finns för en kommande stadsutveckling på nuvarande flygplatsområdet.

För att nå långsiktigt uthålliga planeringsförutsättningar är det nödvändigt för staden att ha en nära samverkan med företrädare för staten och regionen i frågor både om flygplatsen och om utbyggnad av kollektivtrafiken. Stadsledningskontoret anser dock att det behöver göras en kollektivtrafikutredning där fler alternativ bör studeras. Vidare anser stadsledningskontoret att det i grunden inte är ett kommunalt ansvar att finansiera kollektivtrafikutbyggnad och att utgångspunkterna i dialogen med regionen är att regionen finansierar kollektivtrafik.

Den föreslagna tunnelbanelinjen Alvik-Bromma-Hässelby fanns med som del i stadens underlag för Sverigeförhandlingen, och bör vara ett av alternativen att studera vidare. Förslaget utreddes dock enbart översiktligt och är komplicerat framförallt avseende anslutningen till befintlig tunnelbana. Stadsledningskontoret vill därför betona vikten av att det görs en bredare utredning av olika alternativ innan man låser sig vid en specifik lösning eller linjedragning. Genom besluten i Sverigeförhandlingen om nya tunnelbanelinjer finns även delvis nya förutsättningar som bör beaktas som inte var helt klara när Alvik-Bromma förslaget först presenterades, exempelvis linjen Älvsjö-Fridhemsplan.

Stadsledningskontoret anser att Arlanda flygplats utveckling är viktig för regionen, och staden arbetar redan aktivt med frågan. Avtalet kring Bromma flygplats går ut 2038 och i översiktsplanen anges att området har stor stadsutvecklingspotential om flygplatsen avvecklas. Om Arlanda ska ha en kapacitet och infrastruktur som ger förutsättningar för det flyg som trafikerar Bromma, krävs en förstärkning och utveckling av Arlanda.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2019 följande.

1. Exploateringsnämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Exploateringsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl. (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 22 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Den föreslagna tunnelbanelinjen Alvik-Bromma-Hässelby fanns som framgång av motionen med som del i stadens underlag för Sverigeförhandlingen, och är ett intressant alternativ att studera vidare. Förslaget är dock fortfarande i tidigt skede och är komplicerat framförallt avseende anslutningen till befintlig tunnelbana.

Kontoret vill betona vikten av att göra en bredare utredning av olika alternativ innan man låser sig vid en specifik lösning eller linjedragning. Genom besluten i Sverigeförhandlingen om nya tunnelbanelinjer finns också delvis nya förutsättningar som inte var helt klara när Alvik-Bromma förslaget först presenterades, exempelvis linjen Älvsjö-Fridhemsplan.

Sammanfattningsvis är kontoret positivt till att staden i samverkan med företrädare för staten och regionen arbetar för att nå långsiktigt hållbara planeringsförutsättningar för både Bromma flygplatsområdet och för en utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik.

Miljö- och hälsoskydds nämnden

Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutade vid sitt sammanträde den 23 april 2019 följande.

1. Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Miljö- och hälsoskydds nämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Miljöförvaltningen delar motionärernas uppfattning att det är positivt att förstärka kollektivtrafiken i de föreslagna delarna av staden, men kan inte ta ställning till just den föreslagna tunnelbanesträckningen. Stockholms stad har många pågående stadsutvecklingsprojekt i dessa stadsdelar, bland annat planeras det för ca 1800 nya bostäder i Alvik östra. En prioritering av mer kapacitetsstarka och miljöanpassade transportmedel som kollektivtrafik samt gång och cykel är enligt förvaltningen nödvändig för en hållbart växande stad. Stöd för detta synsätt finns bland annat i stadens framkomlighetsstrategi.

Vilka kollektivtrafiksatsningar som bör prioriteras för den kommande perioden är en fråga som behöver hanteras för regionen som helhet så att satsningarna leder till de mest kostnadseffektiva åtgärderna för att minska bilresandet.

Miljöförvaltningen tar inte ställning för eller emot nedläggning av Bromma flygplats eller utveckling av Arlanda.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2019 följande.

1. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsbyggnadsnämnden beslutar att omedelbart justera paragrafen.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Utredningen av tunnelbanan som gjordes i samband med Sverigeförhandlingen är översiktlig och kontoret anser därför att det vore önskvärt att utreda även andra möjliga dragningar via en omvandlad Bromma flygplats. Kontoret anser att förhandlingar om finansiering ska avvakta utredning av alternativa dragningar. Den gula tunnelbanelinjen från Odenplan, som redan är beslutad, är en avgrening av den gröna – en av dess två ben norrut. Det innebär att ytterligare avgreningar på grön linje är mindre lämpliga eftersom de skulle minska kapaciteten i grenen till Hässelby och den gula linjen. Dessutom behöver hänsyn tas till hur den nya linjen till Fridhemsplan (från Älvsjö) förlängs vidare. Kontoret anser att det är viktigt att ha ett systemtänk i nya kollektivtrafikinvesteringar så att helhetslösningen optimeras.

För närvarande pågår på trafikförvaltningen ett arbete med en kollektivtrafikplan för länet. Kontoret föreslår att behovet av att utreda nya tunnelbanelinjer och andra investeringar för kollektivtrafiken framförs i dialog med trafikförvaltningen om den nya kollektivtrafikplanen.

Översiktsplanen anger att attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via flygplatsen är en förutsättning för att området ska kunna omvandlas. Sannolikt vore tunnelbana en önskvärd lösning, även om linjesträckningen skulle behöva utredas mer noggrant. Kontoret bedömer att kollektivtrafikförsörjningen behöver vara en prioriterad fråga om översiktsplanens inriktning om stadsutveckling på Bromma Flygplats ska kunna förverkligas. Detta är särskilt viktigt då den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050, inte lyfter behovet av ny kollektivtrafik till Bromma flygplats. Den stora bebyggelsepotentialen på Bromma flygplats gör planeringen komplex.

Stadsbyggnadskontoret instämmer i att Arlandas utveckling är mycket viktig för regionen. Avtalet kring Bromma går ut 2038 och i översiktsplanen anges att mycket stor stadsutvecklingspotential när flygplatsen avvecklas. Om Arlanda ska ha en kapacitet och infrastruktur som ger förutsättningar för det flyg som trafikerar Bromma, krävs en förstärkning och utveckling av Arlanda.

Trafiknämnden

Trafiknämnden beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2019 följande.

Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl (V), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Utredningen av tunnelbanan som gjordes i samband med Sverigeförhandlingen var snabbt och översiktligt gjord och trafikkontoret anser därför att det vore önskvärt att utreda andra möjliga dragningar via ett utbyggt bostadsområde på Bromma flygplats. Kontoret anser inte att förhandlingar om finansiering ska påbörjas förrän alternativa dragningar är utredda. Den gula tunnelbanelinjen från Odenplan som redan är beslutad, är en avgrening av den gröna – en av dess två ben norrut. Det innebär att ytterligare avgreningar på grön linje är mindre lämpliga eftersom det skulle minska kapaciteten i grenen till Hässelby och längs den gula linjen. Dessutom behöver hänsyn tas till hur den nya linjen till Fridhemsplan (från Älvsjö) förlängs vidare. Kontoret anser att det är viktigt att ha ett systemtänk i nya kollektivtrafikinvesteringar och att helhetslösningen optimeras.

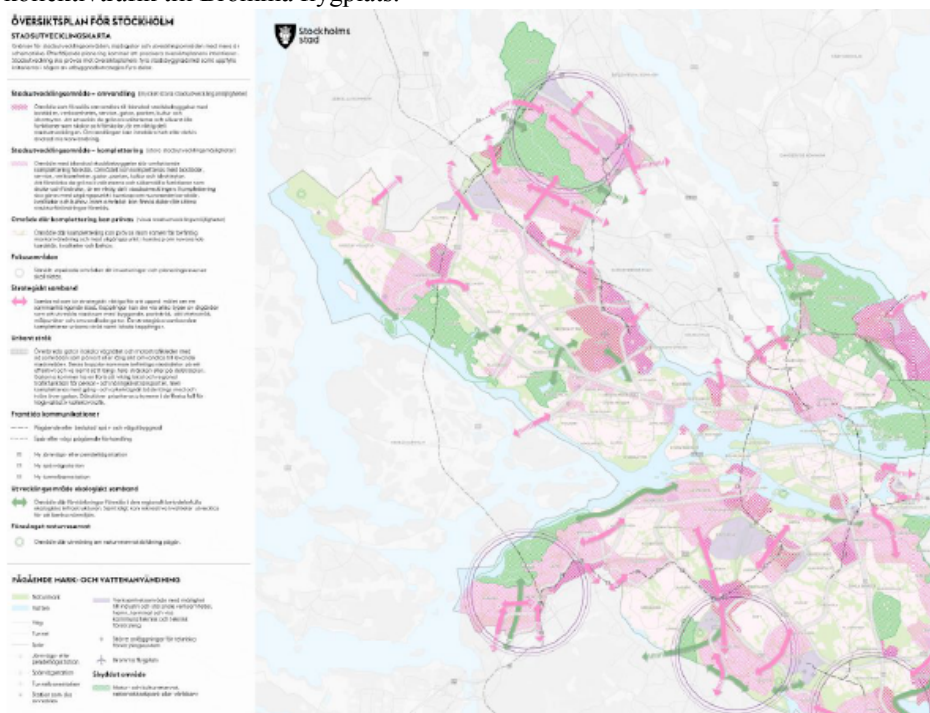
För närvarande pågår ett arbete med en kollektivtrafikplan för länet på trafikförvaltningen. Kontoret tänker framföra behovet av att utreda nya tunnelbanelinjer och andra investeringar för kollektivtrafik i sin dialog med trafikförvaltningen om den nya kollektivtrafikplanen.

När det är utrett vilka nya kollektivtrafiksatsningar – tunnelbana, spårväg, stombusslinjer, etc som behövs i Stockholms stad anser kontoret att det vore önskvärt att påbörja förhandlingar med staten och regionen för att åstadkomma finansiering för t ex ny tunnelbana till Bromma flygplats samt andra önskvärda investeringar i kollektivtrafik.

Trafikkontoret instämmer i att Arlandas utveckling är mycket viktig för regionen, vilket staden arbetar aktivt med. Avtalet kring Bromma går ut 2038 och i översiktsplanen anges att området har mycket stor stadsutvecklingspotential när flygplatsen avvecklas efter dess. Enligt den regionala utvecklingsplanen, RUF5 2050, krävs för att kunna stänga Bromma flygplats en förstärkning och utveckling av Arlanda. Arlanda behöver ha en kapacitet och infrastruktur som ger utrymme till det flyg som har trafikerat Bromma.

Kontoret anser att det vore önskvärt med tydlighet från kommunfullmäktige vad gäller avtalet efter 2038. Den mycket stora bebyggelsepotentialen – motsvarar en ny stadsdel - på Bromma flygplats gör planeringen komplex. Den måste påbörjas långt innan om staden vill kunna komma igång med projektet när avtalet går ut 2038.

Översiktsplanen anger att en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik till nordväst via flygplatsen är en förutsättning för att området ska kunna utvecklas. Sannolikt vore tunnelbana en önskvärd lösning, t ex linjen som motionärerna förespråkar, även om linjesträckning skulle behöva utredas noggrannare. Kontoret anser att om översiktsplanens vision för stadsutveckling på Bromma flygplats ska kunna förverkligas så måste kollektivtrafikförsörjning av området vara en prioriterad fråga för staden. Detta är särskilt viktigt då RUF5 2050 inte lyfter behovet av ny kollektivtrafik till Bromma flygplats.



Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 25 april 2019 följande.

Nämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på motionen om byggande av en ny tunnelbanelinje, sträckan Alvik-Hässelby (via Bromma flygplats) för att trafikförsörja befolkningen i ett växande Bromma.

Reservation anfördes av Johan Heinonen m.fl. (S), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 5 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Frågan om Bromma flygplats framtid har diskuterats under lång tid och meningarna går vitt isär. I översiktsplanen anges att Bromma flygplats har en mycket stor potential för stadsutveckling när flygplatsen avvecklas efter 2038. Planen anger vidare att kommande behov av kopplingar och infrastruktur till stadsutvecklingsområdet behöver tas med vid planeringen av intilliggande områden.

Vid en eventuell nedläggning av Bromma flygplats efter år 2038 skapas förutsättningar för att inrymma cirka 70 000 nya invånare vilket, tillsammans med övrig planerad byggnation i västerort, kommer att ställa stora behov på förbättrad kollektivtrafik. För en god framtida utveckling av Stockholm är det viktigt att ha en samordnad utveckling av bebyggelse och infrastruktur.

Dagens problematiska trafiksituation på genomfartslederna Ulvsundaleden, Kvarnbacksvägen, Drottningholmsvägen, cirkulationsplatsen vid Stora Mossen samt överfarten Tranebergsbron kommer sannolikt att belastas ytterligare med ökade fordonsflöden redan efter exploateringen av Solvallastaden, Ulvsunda Industriområde, Alvik (östra och västra) samt centrala Bromma.

Det är möjligt att en ny tunnelbanelinje bidrar till stärkta tvärförbindelser, ökad kapacitet och minskad restid. Det är dock svårt för förvaltningen att bedöma samhällsnyttan av förslaget.

Samtidigt kan utvecklingsbehovet mycket väl täckas av den nya tvärbanesträckningen Kistagrenen i kombination med en utvecklad busstrafik och kollektivsmarta anslutningspunkter till det befintliga tunnelbanenätet, som avlastning.

Vilket som är den bästa lösningen ligger utanför förvaltningens kompetensområde att bedöma.

Hässelby–Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby–Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 14 maj 2019 följande.

1. Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen.
2. Stadsdelsnämnden justerar beslutet omedelbart.

Hässelby–Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 10 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Motionen innehåller ett antal förslag av politisk natur. Förvaltningen har inga synpunkter på hur stadsdelsnämnden ska förhålla sig till förslagen utöver konstaterandet att Stockholms stad växer och behovet av transporter ökar.

Eftersom möjligheten att öka ytor för fler vägtransporter är begränsade är stadens nuvarande målinriktning att transporter ska ske med mer yteffektiva lösningar som exempelvis kollektivtrafik, gång och cykel. Stadens mål är att det totala trafikarbetet ska minska, framför allt för personbilar.

Stadens möjligheter att nå målet om en fossilbränslefri stad är också beroende av att den regionala fysiska planeringen driver på omställningen till en fossilbränslefri transportsektor och ett regionalt utbud av kollektivtrafik. En utbyggd, attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik bidrar till att minska vägtrafiken.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 6 mars 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret framskriver ett gemensamt svar i samrådan med Stockholms Stadshus AB. Därmed avstår Stockholms Stadshus AB från ett eget yttrande och hänvisar till stadsledningskontorets yttrande.

Storsthlm

Storsthlm:s yttrande daterat den 9 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Storsthlm yttrar sig inte i detalj över enskilda medlemmars stadsplanering eller andra ställningstaganden och har därför heller inga särskilda synpunkter på remissens innehåll. Generellt kan Storsthlm dock konstatera att såväl Bromma flygplats som den föreslagna tunnelbanesträckningen är av regional betydelse.

Storsthlm ser positivt på att Stockholm Stad inleder förhandlingar med staten i syfte att åstadkomma en finansiering av en ny tunnelbanelinje i enlighet med remissförslaget, men ser samtidigt att detta är ett projekt som konkurrerar med andra angelägna infrastruktursatsningar i länet. Det är därför viktigt att Region Stockholm i sin roll som ansvarig för länsplaneringen gör prioriteringar som gynnar alla kommuner i ett tillväxtperspektiv.

Swedavia

Swedavia:s yttrande daterat den 3 maj 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Flygplatsen har i egenskap av sakägare och utpekat riksintresse granskat sakunderlaget och meddelar härmed att flygplatsen inte har något att erinra såvida villkoren och avtalslängden i arrendeavtalet mellan Stockholms Stad och Swedavia efterlevs.

Reservationer m.m.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Det är bra att exploateringskontoret i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också bra att kontoret betonar att planeringen för detta behöver ske tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Kontoret framhåller en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats efter år 2038. Vi utgår från att majoriteten inför kommunstyrelsehanteringen kommer att ha klagörande skrivningar om Bromma flygplats. Kommer flygplatsen att läggas ner i förtid, år 2038 eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Det är slutligen av stor vikt att Arlandas utveckling och ställning försvaras. Att lägga ned Bromma flygfält och utveckla Arlanda som flygplats är av nationellt intresse. Arlandas utveckling handlar om att start och landning ska ske med minskad miljöbelastning, att fler direktflyg ska ordnas vilket minskar mängden mellanlandningar och därmed miljöbelastningen, samt att stärka Arlanda som Sveriges kommunikationsnav.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom m.fl (V) enligt följande.

I motionen framhålls att staden bör påbörja planeringen för tunnelbaneutbyggnad för att kunna försörja den nya stadsdel som kan byggas på platsen för Bromma flygplats när den läggs ner. Eftersom ledtiderna för stora samhällsbyggnadsprojekt är långa bör staden påbörja planeringen i god tid och detta håller Vänsterpartiet med om. Vi vill däremot framhålla att flygtrafiken snarare behöver minska och att Brommas nedläggning inte ska vara avhängig utbyggnad av Arlanda. Den statliga utredningen som ärendet hänvisar till "Mer flyg och bostäder" från 2016 har fått mycket kritik för att inte ta hänsyn till klimatmålen. Bland annat påpekade myndigheten Trafikanalys att utredningen inte visar hur den ökade flygtrafiken är förenlig med Parisavtalets temperaturmål. Resurser för utbyggnad av Arlanda bör istället läggas på att utveckla tågtrafiken.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Emilia Bjuggren m.fl. (S) enligt följande.

Det är bra att miljöförvaltningen i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också viktigt att planeringen för detta sker tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Kontoret framhåller en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats efter år 2038. Vi hoppas få klargörande skrivningar från majoriteten om Bromma flygplats. Kommer flygplatsen att läggas ner i förtid, år 2038 eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Det är slutligen viktigt att Arlanda fortsätter att utvecklas och moderniseras. Arlandas utveckling handlar om att start och landning ska ske med minskad miljöbelastning, att fler direktflyg ska minska mängden mellanlandningar och därmed miljöbelastningen, samt att stärka Arlanda som Sveriges kommunikationsnav. Att lägga ned Bromma flygfält och utveckla Arlanda som flygplats är av nationellt intresse och en förutsättning för Stockholmsregionens fortsatt goda konkurrenskraft.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Det är bra att trafikkontoret i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också bra att kontoret betonar att planeringen för detta behöver ske tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Kontoret framhåller en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats efter år 2038. Vi utgår från att trafikroteln inför kommunstyrelsehanteringen kommer

att ha klagörande skrivningar om Bromma flygplats. Kommer flygplatsen att läggas ner i förtid, år 2038 eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Det är slutligen av stor vikt att Arlandas utveckling och ställning försvaras, i enlighet med motionen och trafikkontorets yttrande. Att lägga ned Bromma flygfält och utveckla Arlanda som flygplats är av nationellt intresse. Arlandas utveckling handlar om att start och landning ska ske med minskad miljöbelastning, att fler direktflyg ska ordnas vilket minskar mängden mellanlandningar och därmed miljöbelastningen, samt att stärka Arlanda som Sveriges kommunikationsnav. Detta är en förutsättning både för nedläggningen av Brommaflyget och för Stockholmsregionens fortsatt goda konkurrenskraft.

Ersätтарыttrande gjordes av Madeleine Kaharascho Fridh (Fi) enligt följande.

Instämmer i förslag från vice ordförande Jan Valeskog m.fl. (S).

Trafiknämnden

Reservation anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) enligt följande.

Det är bra att trafikkontoret i likhet med motionärerna konstaterar att Bromma behöver försörjas med en kapacitetsstark kollektivtrafik när flygplatsområdet ska bebyggas med bostäder. Det är också bra att kontoret betonar att planeringen för detta behöver ske tidigt.

Placeringen av linjedragningarna via dagens Bromma flygplats kan utformas på flera alternativa sätt. En dragning direkt från Hässelby/Vällingby via Bromma flygfält och Alvik till Stockholm central kommer att minska belastningen avsevärt på den gröna tunnelbanelinjen. Dessa frågor behöver utredas ytterligare. För att få in tunnelbanesträckan i kommande *nationell plan för transportsystemet* behöver utredningarna inledas redan nu.

Kontoret framhåller en annan viktig aspekt, nämligen vikten av att kommunfullmäktige är tydliga med vad som kommer att hända med Bromma flygplats efter år 2038. Vi utgår från att trafikroteln inför kommunstyrelsehanteringen kommer att ha klagörande skrivningar om Bromma flygplats. Kommer

flygplatsen att läggas ner i förtid, år 2038 eller inte alls? Vad ska hända med området efter nedläggningen?

Det är slutligen av stor vikt att Arlandas utveckling och ställning försvaras, i enlighet med motionen och trafikkontorets yttrande. Att lägga ned Bromma flygfält och utveckla Arlanda som flygplats är av nationellt intresse. Arlandas utveckling handlar om att start och landning ska ske med minskad miljöbelastning, att fler direktflyg ska ordnas vilket minskar mängden mellanlandningar och därmed miljöbelastningen, samt att stärka Arlanda som Sveriges kommunikationsnav. Detta är en förutsättning både för nedläggningen av Brommaflyget och för Stockholmsregionens fortsatt goda konkurrenskraft.

Särskilt uttalande gjordes av Rikard Warlenius m.fl. (V) enligt följande.

Vänsterpartiet instämmer med kontoret om att planeringen av kollektivtrafikförsörjning måste vara långsiktig och ha ett helhetsperspektiv. Behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik kommer att vara stort i framtidens växande stad och region som ska uppnå sina klimatmål.

Vi har i vårt landstingspolitiska program t ex föreslagit en tvärlinje från Vällingby till Bromsten, Järva till Bergshamra/universitetet som delvis svarar på samma behov som Socialdemokraternas förslag pekar ut. Vi är öppna för diskussion om en linjesträckning som är mest optimal för den ekostadsdel som vi vill bygga i stället för dagens Bromma flygplats.

Däremot ser vi inte att en ytterligare utbyggnad av Arlanda är förenlig med den nödvändiga klimatomställningen. Stockholmarnas flygresande är redan oroväckande hög, och Stockholms attraktionskraft ska inte byggas på den skakiga grund som en kraftigt ökad flygtrafik innebär.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av Johan Heinonen enligt följande.

I ett växande Stockholm krävs långsiktig planering för att säkerställa den framtida bostads-försörjningen. Sådan planering, som dessutom inkluderar kollektivtrafiklösningar är komplexa och tar tid och måste därför påbörjas så tidigt som möjligt.

Stockholm har ett skriande behov av bostäder med god tillgång till miljövänlig kollektivtrafik. Bromma flygfält och dess influensområde är ett område som lämpar sig mycket väl för bostadsbebyggelse och har förutsättningar för smarta hållbara transportlösningar.

Vi i Bromma Stadsdelsnämnd måste säkerställa att Brommabornas perspektiv kommer med kring trafikens påverkan på våra förskolor, våra äldres möjligheter till framkomlighet och planernas inverkan på våra parker och grönytor. Dessutom behövs det sättas Brommas medborgares hälsa högt på dagordningen; detta inte minst ur ett barnperspektiv där buller starkt påverkar barns inlärningsförmåga.

Genom avvecklingen av Bromma flygplats kommer den negativa påverkan för Brommas invånare i form av buller och dålig luft minska – desto tidigare detta sker desto bättre. En tunnelbanelinje Alvik- Hässelby enligt förslaget skulle dessutom förbättra kommunikationerna speciellt när Bromma flygplats läggs ner och fler bostäder byggs där.