

Motion av Anna König Jerlmyr (M), Lotta Edholm (FP), Karin Ernlund (C) och Erik Slottnér (KD) om bevarande av Bromma flygplats

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 vara klart i oktober 2016.

Bromma flygplats är av betydelse för tillväxt och utveckling i hela landet. Beräkningar av Handelshögskolan i Jönköping och teknikkonsultföretaget WSP visar på att omkring 24 000 jobb är direkt hotade om Bromma flygplats läggs ned (6 000 jobb i Stockholmsregionen, 18 000 jobb i övriga landet) och skadeståndskostnaden för att säga upp avtalet med Swedavia i förtid kan uppskattas till hundratals miljoner kronor. Stockholm har fler globala huvudkontor än vad Danmark, Norge och Finland har tillsammans och är den åttonde staden i världen mätt i antal globala huvudkontor. En så utpräglad huvudkontorsekonomi är synnerligen beroende av goda förbindelser med omvärlden, vilket ytterligare understryker betydelsen av Bromma flygplats.

Beslutet om att förhandla med regeringen om att lägga ned Bromma flygplats är därför tillväxtfientligt, bakåtsträvande och ett hot mot Stockholms framtida utveckling. Det är samtidigt fullt möjligt att undvika eftersom det är uteslutande politiskt motiverat. Det är desto mer obegripligt mot bakgrund av Stockholms geografiska läge i ett vidsträckt land och eftersom bristfälliga flygförbindelser har identifierats som en av regionens största brister i internationella jämförelser som exempelvis Cities of Opportunity.

Ett litet land med en starkt exportorienterad ekonomi har stora behov av snabba och smidiga transporter. Den som värnar Stockholmsregionens framtidsutsikter kan därför inte inrikta sin politik på att minska möjligheten till transporter. Istället 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 istället för att driva frågan om att lägga ned Bromma flygplats. Förutsättningarna för att vidta åtgärder för minskad miljöpåverkan från flyget försämras emellertid drastiskt på grund av nedläggningshotet mot flygplatsen, eftersom det är osäkert om det går att räkna hem investeringar i flygplatsens infrastruktur.

Vänstermajoriteten försöker friskriva sig från allt detta genom att hävda att Bromma flygplats ska läggas ned utan att det ska hota jobb och tillväxt. Det är en orealistisk och oseriös undanmanöver. Det förutsätter att Brommas kapacitet i närtid skulle kunna ersättas på företrädesvis Arlanda. Men Brommas trafiktoppar ligger vid samma tider som Arlandas. Regelverk, tekniska förutsättningar, väderförhållanden och andra typer av störningar begränsar dessutom möjligheterna att utöka Arlandas maxkapacitet. Flygtrafikledningen vid Arlanda har själva uppskattat att Arlanda endast skulle kunna överta en bråkdel av Brommas trafik.

Vänstermajoriteten påstår att ett argument för nedläggning av Bromma flygplats är att möjliggöra byggandet av 50 000 bostäder. Enligt Miljöpartiet ska hela området, inklusive en ny tunnelbanelinje, vara helt färdigbyggt femton år efter att flygplatsavtalet sagts upp. Även

med en dubblering av dagens högsta byggtakt skulle det ta minst 40 år att bygga så många bostäder på ett och samma område. Området är jämnstort med Hammarby sjöstad, men ska rymma mer än fyra gånger så många bostäder – och byggas på halva tiden. För att tidplanen ska hålla måste mellan 4 000 och 5 000 bostäder per år byggas, att jämföra med byggnadstakten i Norra Djurgårdsstaden, på maximalt cirka 600 bostäder per år. Det bör även tilläggas att inga förslag har presenterats från den miljöpartistiske bostadsministern som skulle kunna möjliggöra en sådan stor ökning av byggnadstakten. Det säger därmed sig självt att vänstermajoritetens målsättningar saknar all realism och därför inte kan användas som argument för en förtida nedläggning Bromma flygplats.

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.

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 avvärs.

Med hänvisning till ovanstående yrkar vi 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.