EXPLOATERINGS NÄMNDEN

Utdrag ur protokoll, fört vid sammanträde 2007-10-11, § 24



**Tid:** 11 oktober 2007 kl 16.00 – 16.15

**Plats:** Bråvallasalen, Stadshuset

**Justerat:** 11 oktober 2007

Joakim Larsson

Mirja Räihä Järvinen

**Närvarande:**

Ledamöter

Joakim Larsson (m), ordförande
Mirja Räihä Järvinen (s), vice ordförande

Jan Tigerström (m)
Kerstin Gustavsson (m)
Helena Bonnier (m)
Sören Swärd (m)
Mustafa Tümtürk (s) §§1-15, 17-24
Jari Visshed (s)

Ersättare

Göran Kindvall (m) tjänstgörande
Sebastian Carlsson (m)
Anders Alvebäck (m)
Per Hallberg (m)
Claes Fleming (fp) tjänstgörande
Christer Mellstrand (c)
Linda Lindgren (s) tjänstgörande § 16
Kenneth Nilsson (s)
Margareta Malm (s)
Bo Holmberg (s)
Lotten von Hoffsten (v) tjänstgörande
Torkel Tigerschiöld (mp) tjänstgörande

Tjänstemän

Tjänstemännen vid kontoret Stefan Eriksson, Lars Fränne, Ann-Charlotte Nilsson, Gunnar Jensen, Petra Nieto, Eva Olsson och Åsa Wigfeldt samt biträdande borgarrådssekreteraren Thord Swedenhammar, borgarrådssekreteraren Thomas Andersson från roteln och nämndsekreteraren Åse Geschwind.

§ 24
**Avtal med luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde**
Dnr E2007-514-00150
Protokollsutdrag

Exploateringskontoret hade den 1 oktober 2007 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin egen del föreliggande avtalsförslag och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.
2. Nämnden hemställer om bemyndigande att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av enligt avtalet medgiven trafikvolym.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

**Yrkanden**
Bifall yrkades till kontorets förslag.

Vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga P1.**

Tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga P2.**

Tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga P3.**

**Beslut**
Exploateringsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin egen del föreliggande avtalsförslag och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.
2. Nämnden hemställer om bemyndigande att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av enligt avtalet medgiven trafikvolym.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

**Reservationer**
Mot beslutet reserverade sig vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m fl (s) med hänvisning till sitt yrkande i **bilagaP1.**

Mot beslutet reserverade sig tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga P2.**

Mot beslutet reserverade sig tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga P3.**

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Åsa Antonsson

Tillhör § 24, bilaga P1

Exploateringsnämnden
2007-10-11

Tillhör ärende 24

Avtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm- Bromma flygplatsområde

Mirja Räihä Järvinen m fl (s)

**Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden beslutar

att avslå kontorets förslag till beslut,

samt

att därutöver anföra följande:

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.

Det avtal som är föremål för beslut är orimligt av flera skäl:

- Det rymmer inga incitament för Luftfartsverket att finna alternativ till Bromma.
- Det rymmer inga incitament för regeringen att utveckla alternativ till Bromma
- Det innebär inga nya miljöåtaganden i förhållanden till gällande avtal.
- Det innebär att Luftfartverket ensidigt kan säga upp avtalet, men inte Stockholms stad.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm. Boende kring Bromma flygplats kan inte låta sina barn äta frukten i trädgården. Verksamhetsutövaren har ingen grundkostnad som motiverar en avveckling ens i händelse av trafikminskningar. Stockholm kan inte säga upp avtalet – men det kan verksamhetsutövaren. Det säger sig självt att detta är orimligt.

Tillhör § 24, bilaga P2

Exploateringsnämnden
2007-10-11

Tillhör ärende 24

Avtal med luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplats-område

Lotten von Hofsten (v)

**Förslag till beslut**

Att säga upp avtalet med Bromma flygplats,

att planera för Bromma Ekostad, en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel,

att därutöver anföra:

Vi vill bygga en ny miljösmart och mänsklig stadsdel på Bromma flygplats, med minst 4000 nya bostäder. I Bromma Ekostad finns möjligheterna att skapa något helt nytt, en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Genom en internationell arkitekttävling vill vi skapa en debatt om hur Bromma skulle kunna bli en ekologisk och demokratisk spjutspets. Vi vill skapa en stadsdel för och av människor, där det ges utrymme för gröna oaser och det förs ett aktivt arbete för att gynna den biologiska mångfalden.

Bromma Ekostad ska bli en bilfri stadsdel där det kollektiva resandet, cykling och gång är det självklara valet. Området ska vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser.

Bebyggelsen ska vara passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol. Bostäderna blir på det sättet nästan självuppvärmande. Det finns tusentals passivbostäder i Tyskland, Österrike och Schweiz. Göteborg utreder nu hur andelen passiva hus ska kunna öka, både i ny bebyggelse och i befintlig. I Stockholm finns ett flertal stora byggprojekt där passiva hus skulle kunna bli en självklar del, som till exempel Bromma Ekostad.
När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

Istället för en klimatfientlig och bullrande flygplats vill vi göra Bromma Ekostad till en internationell mötesplats och spjutspets för ekologi och sociala möten. Så skapas verklig attraktivitet.

Tillhör § 24, bilaga P3

Exploateringsnämnden
2007-10-11

Tillhör ärende 24

Förlängning av avtalet om
Bromma flygplats

Torkel Tigerschiöld (mp)

**Förslag till beslut**

Exploateringsnämnden beslutar

att avslå förslaget till nytt avtal,

att påbörja arbetet med nedläggning av Bromma flygplats och planeringen av ett klimatneutralt bostadsområde och rekreationsområden på Brommafältet,

att därutöver anföra följande:

Förslaget om att förlänga Bromma flygplats i 30 år, till 2038, utan möjlighet att säga upp, är ett mycket omfattande beslut som både kommer påverka många människors vardag och påverka Stockholms framtida utveckling. Ett beslut av den digniteten kräver en större demokratisk diskussion än att hastas igenom på några få månader. Möjlighet till inflytande från Stockholms medborgare måste garanteras i processen.

Bullret från Bromma påverkar stora delar av Stockholm och många tusen människors dagliga liv. Miljöförvaltningens bullerkartor ger en tydlig bild av hur flygbullret ökar bullret kraftigt i många delar av staden som annars skulle ha en acceptabel bullernivå och i områden som är kraftigt bullerstörda av vägtrafik, försämrar bullernivåerna ytterligare. Flera bostadsområden i flygplatsens närhet, t ex Minneberg, har planerats och byggts utifrån förutsättningen att flygverksamheten ska läggas ner. Både bullernivåerna och säkerhetsriskerna med att ha en flygplats i ett så centralt läge innebär att en död hand läggs över ett stort område som annars skulle kunna vara en viktig del i Stockholms utveckling. Flygplatsen riskerar att hämma Stockholms utveckling.

Bromma flygplats tar i anspråk 142 000 kvm, en yta stor som Östermalm, i ett mycket värdefullt citynära läge. Området är utpekat som ett möjligt stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP 99). På Brommafältet skulle det kunna byggas flera tusen nya bostäder samtidigt som grönområden bevaras och rekreationsområden skapas. Det är vad Stockholm behöver för att vara en attraktiv, god miljö. När man planerar ett nytt område från grunden finns det goda förutsättningar att skapa en klimatsmart stadsdel.

Underlaget till avtalet saknar redogörelse av de ekonomiska aspekterna som flygplatsens fortlevnad innebär för staden. Det nämns i förbigående i tjänsteutlåtandet att marken är mycket värdefull och att om bostäder och arbetsplatser kan byggas istället skulle det ge betydande överkott till staden. De 4 mnkr/år som staden får i ersättning för upplåtelsen i mark är en droppe i havet jämfört med annan användning. Dessutom är ersättningsnivån villkorad med att parkeringsintäkterna från Bromma flygplats inte sjunker, då har Luftfartsverket rätt att omförhandla avtalet. I praktiken innebär det att om kollektivtrafikresorna till Bromma flygplats skulle öka och bilismen minska, ett eftersträvansvärt mål, riskerar staden att förlora pengar. Det är en konstruktion som är helt orimlig.

Till sammanhanget hör också att staden hyr tillbaks en del av flygplatsområdet för en återvinningscentral till en kostnad av 1 mnkr/ år. Den kostnaden kommer fortsätta flera år till, även sedan det nya flygplastavtalet börjat gälla.

Att teckna ett avtal om flygplatsen som inte går att säga upp är att på ett oacceptabelt sätt att låsa upp staden för lång tid framöver. Vi står inför en stor klimatomställning där utsläppen av växthusgaser måste minska kraftigt de närmaste åren. Även flygtrafiken på Bromma flygplats måste analyseras utifrån ett klimatperspektiv och i det sammanhanget är ett avtal på 30 år en orimligt lång tid.

Bromma flygplats är en utpräglad inrikesflygplats, där mer än hälften av resorna går till Malmö och Göteborg. Många av dessa resor skulle bättre lämpa sig för tåg. Dessutom har Bromma flygplats de senaste åren tagit resenärer från Arlanda, vilket är en oönskad utveckling och som visar att resenärernas kan välja andra resesätt än att just flyga från Bromma.

Sammanfattningsvis saknas några grundläggande aspekter i underlaget till avtalet och i avtalets konstruktion. Det saknas samhällsekonomiska analyser av flygplatsen, det saknas analys utifrån klimatperspektiv, bulleraspekter och lokala miljöaspekter berörs alltför lite, det saknas en uppsägningsklausul och det saknas en bred samrådsprocess.

EXPLOATERINGS KONTORET

24

2007-10-01
TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR E2007-514-0150

Tomas Victorin
Ytterstad
Telefon: 08-508 270 80
tomas.victorin@expl.stockholm.se

Till
Exploateringsnämnden 2007-10-16

# Avtal med luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde

## Förslag till beslut

1. Exploateringsnämnden godkänner för sin egen del föreliggande avtalsförslag och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.

2. Exploateringsnämnden hemställer om bemyndigande att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av enligt avtalet medgiven trafikvolym.

3. Exploateringsnämnden beslutar om omedelbar justering.

Krister Schultz

Gunnar Jensen

## Sammanfattning

Ett nytt arrendeavtal med staten om Bromma flygplats för främst reguljär- och affärsflyg föreslås gälla under tiden 08-01-01—38-12-31. Avtalet är villkorat av fullmäktiges och regeringens godkännande. 80 000 flygrörelser medges, varav 20.000 med större flygplan. Ingen trafik med flygplan med bullerenergi över 89 EPNdB medges. Vissa korrigeringar av arrendegräns och öppethållandetider görs. Staden får en inkomst av 5 kr/avresande passagerare, d v s ca 4 mnkr/år.

Nu gällande bullergränser är inte anpassade efter dagens situation. Avtalets nya gränser innebär därför att markområden öppnas för ny bostadsbebyggelse medan andra områden inom bullermattan bör nyttjas för arbetsplatser och handel enligt projektet Vision Bällstaviken. Staden ges därmed förutsättningar att skapa en levande och innehållsrik stadsbygd av utecklingsområdet Bromma-Ulvsunda-Mariehäll, av största betydelse för staden och regionen.

Bilaga 1: Förslag till avtal

# UTLÅTANDE

## Bakgrund

Bromma flygplats, som öppnades 1936, disponerades av staten under perioden 1946-1996 enligt det s k Bromma-Ladugårdsavtalet. Detta ersattes för perioden 1997-2011 av 1994 års Brommaavtal, med tilläggsavtal från våren 2002. Avtalen upphör att gälla 2011-12-31, utan uppsägning. Vid 2007 års utgång återstår således fyra år av avtalstiden. För att angeläget underhåll och investeringar ska kunna göras planenligt är det viktigt att förlängningen av avtalet sker i god tid.

Ett förslag till avtal med luftfartsverket (LFV) om en förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde har därför förhandlats fram av en förhandlingsgrupp med företrädare för stadsledningskontoret, juridiska avdelningen och exploateringskontoret. Avtalet, som biläggs, är villkorat av regeringens och kommunfullmäktiges godkännande före årsskiftet – om detta inte hinns med får ett tilläggsavtal träffas.

## Avtalets innehåll

Bromma ska enligt avtalet vara en flygplats för *reguljär trafik*, med extra kapacitet under högtrafiktid, och för *affärsflyg*. Stadens skriftliga samtycke krävs för icke flygplatsanknuten verksamhet inom arrendeområdet. Kontoret föreslår att det bemyndigas att göra sådana medgivanden.

Avtalet innebär en arrendeupplåtelse under 31 år. Härigenom möjliggörs investeringar med rimlig avskrivningstid. Avtalet avser i stort sett dagens arrendeområde. Dock övergår ansvaret för *Flygplatsinfarten* utanför grindarna till staden. Denna är viktig tillfart till det intilliggande handelsområdet. Staden åtar sig också att bygga en trafikplats för trafik mellan flygplats och handelsområde. Denna finansieras inom projektet Bromma Center.

Den nya *återvinningscentralens* markområde vid Lintaverket återgår också till staden. När *tvärspårvägen* till Kista byggs kommer också gränsen mot handelsområdet att justeras. Staden kommer också att ha möjlighet att återta ett *markområde vid Bällstavägen* per 31 december 2019. Staden får vidare säga upp eller förlänga *tomträtten Riksby 1:5* inom flygplatsområdet efter samråd med LFV.

*Arrendeavgiften* blir som hittills symbolisk, en krona per år. Under avtalstiden kommer staden att tillgodogöra sig en del, fem kr/avresande passagerare, av flygplatsens intäkter. Beloppet uppräknas med konsumentprisindex.

Verksamheten *begränsas* till 80.000 flygrörelser (d vs 40.000 starter)/år, ambulans-, räddnings- och statsflyg ej inräknat, om inte synnerliga skäl föreligger för

ett överskridande och parterna är överens om detta. Kontoret föreslår att det bemyndigas att göra sådant medgivande för tillfälliga överskridanden. Inga flygplan med ljudemission över 89 EPNdB får trafikera flygplatsen. 20.000 flygrörelser om året med större jetplan med över 60 passagerarplatser får göras med flygplan med ljudemission mellan 86 och 89 EPNdB.

Avtalet avses börja gälla vid årsskiftet. LFV kan lägga ner flygplatsen i förtid, medan staden inte kan säga upp arrendet före 2038. Självfallet kan parterna tillsammans i samförstånd besluta om att flygplatsen ska nedläggas eller flyttas.

Uppsägningstiden är 3 år. Avtalet reglerar i övrigt andrahandsupplåtelser, LFVs rätt att upprusta och underhålla byggnader, stadens åtagande att bekosta nytt stängsel m m. LFV har rätt att disponera mark för och underhålla inflygningshjälpmedel utanför arrendeområdet och röja buskar och träd för hindersfrihet.

Staden ska tillgodose flygplatsens intressen i fysisk planering och bygglovgivning. En rad bestämmelser reglerar vad som händer när arrendet upphör. Flygplatsens öppethållande på natten begränsas också fortsättningsvis, med en marginell ändring jämfört med dagens öppettider, och begränsad helgtrafik.

## Buller och bebyggelse

En av de viktigaste frågorna är en ny begränsning av flygverksamhetens buller (kartbilaga 6 till avtalet). I dag gäller det s k trafikfall 4 från 1979-82 i dagens miljötillstånd, där 55 FBNdB-gränsen enligt denna setts som ett praktiskt taget totalt hinder för ny bostadsbebyggelse (undantagen är kv Rostugnen och Minneberg som byggdes under en tid då det var beslutat att flyget skulle upphöra 1996). Något avstegsfall för flygbuller har inte kunnat tillämpas så som för trafikbuller.

I de studier som gjorts av utvecklingsområdet Bromma-Ulvsunda-Mariehäll och inom ramen för den s k Vision Bällstaviken har uppmärksammats att de verkliga bullerstörningarna i dag är vida mindre än vad som anges i det mycket teoretiska Trafikfall 4, som utgick från ett planerat men aldrig tillverkat flygplan och som i sina beräkningar starkt underskattade bullrets markdämpning.

Bromma flygplats är, så länge den finns kvar, ett riksintresse, vilket innebär att bostäder som hindrar flygplatsens verksamhet inte får byggas. Nu står det emellertid klart - enligt denna överenskommelse och de ansökningar som tidigare inlämnats av LFV i miljötillståndsfrågan - att detaljplaner och bygglov för bostäder är möjliga omedelbart utanför den i avtalets kartbilaga (bil 6)visade linjen (yttre gränsen för verklig 55 FBNdB och max 80 dBA) och inom det skrafferade området.

Möjligen skulle länsstyrelsen kunna rikta invändningar mot sådana planer med hänvisning till riksintresset. Exploateringskontoret anser dock att detta inte är tro-

ligt. Nu öppnas således möjligheter för ett betydande antal nya bostäder – bara inom Ulvsunda strandområdet, öster om den planerade tvärbanan, finns plats för 2 800-4 000 bostäder. Bromma Golfbana kan bebyggas m m. Kontoret anser att närmare planstudier omedelbart bör inledas sedan avtalet antagits.

Å andra sidan bör en lång förlängning av avtalet innebära att man nu helt uppger planerna på att bygga bostäder inom det på kartbilagan markerade bullerstörda området. Det gäller t ex kv Lyftkranen-Magneten liksom kullarna väster om Bällsta gård. Här bör arbetsplatser, handel, idrott m m i stället kunna övervägas. Det är viktigt inte minst mot behovet av evakueringsytor för verksamheter inom de områden som nu öppnas för bostadsbyggande.

## Ekonomiska konsekvenser

Avtalet ger staden en inkomst på om ca 4 mnkr/år. Fn är det inte möjligt att överblicka de ekonomiska konsekvenserna av att bostäder och arbetsplatser kan byggas i närområdet – eftersom markvärdena här är höga är det troligen fråga om betydande ekonomiska överskott.

## Måluppfyllelse

Avtalet ger stadens innevånare och näringsliv tillgång till *flygtrafikens centrala storstadsfunktioner* med starka positiva effekter på verksamheter och jobb i regionen.

Den nya regleringen av bullergränserna möjliggör som nämnts ett stort tillskott av nya bostäder och arbetsplatser liksom för en samordning av utbyggnaden av handelsområdet Bromma Center. Tillsammans innebär detta att förutsättningar för att skapa en levande och innehållsrik stadsbygd av utecklingsområdet Bromma-Ulvsunda-Mariehäll nu föreligger. Det är av största betydelse för såväl stad som region.

## Exploateringskontorets förslag

Kontoret föreslår att nämnden för egen del godkänner avtalet och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande. Kontoret förordar också att fullmäktige bemyndigar nämnden att i enlighet med avtalet besluta om tillfälliga överskridanden av medgiven trafikmängd och att medge icke flygplatsanknuten verksamhet inom arrendeområdet.

## Slut

Staten genom Luftfartsverket ('LFV'), 202100-0795, samt

Stockholms kommun ('Staden') 212000-0142,

träffar härmed följande

# AVTAL

om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde enligt avtal av den 17 resp 18 maj 1994 med tilläggsavtal av den 21 februari 2002 resp den 21 mars 2002.

Verksamheten vid Stockholm-Bromma Airport ('Flygplatsen') skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara

dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm,

dels en flygplats för affärsflyget.

Flygplatsen spelar en viktig roll både för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Parterna är därför överens om att det är av väsentlig betydelse för såväl flygföretagen på Flygplatsen som för Staden att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena.

Som förutsättning för förlängningen av upplåtelsen av markområdet där Flygplatsen är belägen enligt detta avtal gäller vad som anges i 17 § nedan.

Följande villkor skall gälla för förlängningen.

**1 § Markområden m m**

1.1 Nyttjanderätten avser anläggningsarrende och omfattar de markområden ('Arrendeområdet') som anges på bifogad karta, se bilaga 1.

1.2 Markområdet för tillfartsvägen till Flygplatsen från Ulvsundavägen till den plats som har markerats med ett rött streck på bilaga 1 återgår till Staden den 31 december 2007. Staden förbinder sig att bibehålla tillfartsvägen, se bilaga 2 a och b.

1.3 LFV:s nyttjande av det markområde som anges på bilaga 3 och som idag enligt särskilt avtal nyttjas av staden för återvinningscentral återgår till staden vid det avtalets upphörande (den 1 januari 2012)

1.4 lFV:s nyttjanderätt till nedan angivna markområden kan under avtalstiden upphöra vid de tidpunkter och på de villkor som anges i bilagorna:

1. Mark för tvärspårvägen, se bilaga 4 a och b
2. Norra området, se bilaga 5 a och b.

1.5 Parterna är överens om att Staden äger säga upp tomträtten till Riksby 1:5 som är upplåten inom Arrendeområdet till upphörande, alternativt efter samråd med LFV förlänga upplåtelsen.

## 2 § Ersättning för arrenderätten mm

2.1 LFV erlägger till staden en årlig arrendeavgift om en (en) kr.

2.2 Som ersättning för den flygplatsanknutna verksamheten erlägger LFV till staden från och med den 1 januari 2008 även ett belopp som motsvarar fem (5) kr per passagerare som avreser från flygplatsen och för vilken passageraravgift betalas enligt LFV:s Luftfartstaxa. Beloppet skall räknas upp från och med den 1 januari 2009 med förändringarna av konsumentprisindex med januari 2008 som bas.

Om LFV:s luftfartstaxa skulle upphöra att gälla skall ersättning baseras på samma beräkningssätt.

Beloppen erläggs kvartalsvis i efterskott senast vid utgången av månaden efter varje kvartal.

## 3 § Avtalstid

Upplåtelsen gäller från och med den 1 januari 2008 till och med den 31 december 2038.

## 4 § Arrendeområdets användning m m

### 4.1 Arrendeområdets användning

4.1.1 Arrendeområdet skall användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan Stadens skriftliga samtycke.

4.1.2 Det totala antalet flygrörelser vid Flygplatsen skall begränsas till maximalt 80 000 per år som riktvärde. Riktvärdet får överskridas endast då synnerliga skäl föreligger och om parterna kommer överens om det. Trafik med ambulans- och räddningsflyg samt statsflygplan omfattas inte av denna begränsning av antalet flygrörelser.

4.1.3 LFV skall inte tillåta att luftfartyg med en ljudemission som överstiger 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, eller med de lägre värden som meddelas av miljödomstolen, trafikerar Flygplatsen. LFV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar Flygplatsen att använda flygplanstyper som har en lägre ljudemission än det angivna maximala värdet.

4.1.4 För flygplan i linjefart gäller följande begränsningar rörande ljudemissioner.

För flygplan i linjefart gäller generellt, dock med nedan angivna undantag att dessa antingen måste ha ett certifieringsvärde för ljudemission som inte överstiger 86 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol.1, chapter 3, eller kan trafikera Bromma så att bullret blir mindre än 86 EPNdB i medeltal före de tre mätpunkterna.

Större jetflygplan med en passagerarkapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart, som har en ljudemission på över 86 men under 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3, får dock trafikera flygplatsen med ett totalt antal flygplanrörelser per kalenderår på maximalt 20 000.,.

4.1.5 LFV kommer fortlöpande att utvärdera behovet inom ramen för gällande miljötillstånd av förändringar i det antal på Flygplatsen tillåtna flygrörelser respektive flygplan som anges ovan *samt* Flygplatsens påverkan på omgivningen. Utvärderingen skall utgöra underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling. Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten.

## 4.2 Öppethållningstider

Öppethållningstiderna för flygtrafik skall under avtalstiden begränsas till måndagar-fredagar kl 07.00-22.00, lördagar 09.00-17.00 och söndagar kl 12.00-22.00 LFV kan under vissa förutsättningar komma att ytterligare begränsa öppethållningstiderna. För ambulans- och räddningsflyg samt för statsflygplan baserade på Flygplatsen kan Flygplatsen dock hållas öppen under andra tider på dygnet än de som anges ovan.

## 5 § Särskilda tillstånd och föreskrifter gällande miljövillkor mm

5.1 Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i Flygplatsens tillstånd enligt miljöbalken. Vad som anges i detta avtal skall inte i något fall tolkas så att något villkor får överskridas.

5.2 LFV förbinder sig att till dess nya villkor för verksamheten har fastställts i en lagakraftvunnen dom att bedriva verksamheten i enlighet med vad LFV har föreslagit i en ansökan om skärpta villkor för verksamheten som ursprungligen den 24 juni 1993 har givits in till Koncessionsnämnden för miljöskydd. Kompletteringar till och ändringar i denna ansökan som LFV givit in till nämnden eller miljödomstolen efter den 24 juni 1993 skall också utgöra underlag för verksamhetens bedrivande. Åtagandet gäller från de tidpunkter som anges i ansökningshandlingarna.

5.3 LFV skall vidare, från och med detta avtals ikraftträdande och under avtalstiden sträva efter att vid varje tidpunkt bedriva verksamheten på flygplatsen så att bullerstörningar inom de områden som är streckade på bilaga 6 inte överskrider FBN 55 och MAX 80 enligt de definitioner för bullernormer som gäller enligt ansökan enligt 5.2 ovan.

5.4 Parterna åtar sig att, i förekommande fall, göra de mätningar och inge de rapporter, ansökningar och framställningar till myndigheter och domstolar som ankommer på parten enligt vid varje tidpunkt gällande regler.

## 6 § Stadens exploatering av markområden utanför Arrendeområdet

Det är ett starkt intresse från stadens sida att de områden som är streckade på bifogade karta, bilaga 6, kan bebyggas, även med bostäder.

LFV motsätter sig inte att bebyggelse uppförs inom sistnämnda område under förutsättning att konsekvenserna av sådan bebyggelse inte påverkar flygplatsverksamheten . Detta prövas vid planläggning och bygglov till sådan bebyggelse. .

Parterna skall, i den mån det ankommer på denne, göra de mätningar och inge de rapporter, ansökningar och framställningar till myndigheter och domstolar som erfordras för att stadens bebyggelsemål skall kunna uppnås. Detta åtagande skall dock inte gå utanför vad som anges i detta avtal eller innebära att någondera part tvingas åta sig förpliktelser som är oskäliga.

## 7 § Uppsägning

7.1 Om parterna inte avtalar om annat , eller vad som anges i 7.2 nedan inträffar, upphör arrendet efter uppsägning till avtalstidens utgång och utan annan rätt till ersättning än vad som anges i detta avtal. Uppsägning skall ske skriftligen trettiosex (36) månader före avtalstidens utgång.

7.2 LFV har rätt till förtida uppsägning av avtalet om LFV beslutar att lägga ner Flygplatsen. Under sådana omständigheter upphör avtalet att gälla trettiosex (36) månader efter att en skriftlig uppsägning från LFV:s sida har skett.

7.3 Om LFV till övervägande del upplåter/överlåter arrenderätten till arrendeområdet till annan än det bolag som avses i 19 § får detta ske endast efter stadens skriftliga godkännande.

## 8 § Upplåtelse i andra hand

8.1 LFV har rätt att upplåta flygplatsdriften till annan samt att därvid upplåta arrenderätten till Arrendeområdet med därpå uppförda byggnader och andra anläggningar.

8.2 LFV har rätt att upplåta nyttjanderätt till del av Arrendeområdet och till därpå uppförda byggnader och andra anläggningar till annan nyttjanderättshavare att nyttjas för flygplatsanknuten verksamhet. LFV får medge en sådan nyttjanderättshavare rätt att för sådan verksamhet vidareupplåta mark, byggnader och anläggningar till annan.

8.3 Vid upplåtelse i andra hand och vidareupplåtelse kvarstår LFV som motpart till Staden. Sådan upplåtelse får inte utan Stadens skriftliga medgivande ske med bättre rätt eller för längre tid än som tillkommer LFV enligt detta avtal.

8.4 Staden har rätt att på begäran ta del av en förteckning över löpande nyttjanderätts-upplåtelser inom Arrendeområdet och av villkoren som gäller för upplåtelserna.

8.5 Inkomster av gjorda upplåtelser av arrenden, tomträtt och andra nyttjanderätter inom Arrendeområdet tillfaller LFV eller den som LFV har överlåtit flygplatsdriften till

## 9 § Upprustning och förbättring av byggnader mm

9.1 Inom Arrendeområdet har LFV rätt att dels bibehålla egna byggnader och andra anläggningar, dels medge den, som LFV upplåter nyttjanderätt till, rätten att bibehålla sina byggnader och andra anläggningar.

9.2 LFV har rätt att överlåta byggnader och andra anläggningar till annan. Kostnaderna för upprustning och förbättring betalas av LFV eller av den till vilken LFV upplåter nyttjanderätt.

## 10 § Stängsel m m

Staden förbinder sig att ersätta kostnaderna för stängsel och andra avstängningsanordningar som krävs enligt Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) utmed Arrendeområdets nya gränser när LFVs nyttjanderätt till markområden upphör. Beloppen skall utbetalas när anläggningsarbetena har avslutats och ekonomisk redovisning presenterats för staden.

## 11 § Stadens tillträde till Arrendeområdet under upplåtelsetiden

Staden medges rätt till tillträde till Arrendeområdet för åtgärder för områdets planering under upplåtelsetiden såsom markundersökningar och inmätning samt för besiktning. Staden förbinder sig att därvid följa de föreskrifter som gäller för tillträde till Arrendeområdet och de ytterligare anvisningar som flygplatschefen av säkerhetsskäl kan komma att lämna.

## 12 § Nyttjanderätt utanför Arrendeområdet för inflygningshjälpmedel, utryckningsvägar m m

12.1 LFV, eller den som LFV har upplåtit flygplatsdriften till enligt 8 §, äger under arrendetiden rätt att utan särskild ersättning

*dels* disponera mark utanför Arrendeområdet för de inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar som finns den 1 januari 2008 och att bibehålla erforderliga ledningar för dessa anläggningar,

*dels* med Stadens skriftliga samtycke uppföra och bibehålla därutöver erforderliga inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar med tillhörande ledningar på mark eller byggnad som Staden disponerar utanför Arrendeområdet,

*dels ock* på Stadens mark i Flygplatsens omgivningar röja uppväxande träd och buskar för att tillförsäkra flygplatsen hinderfrihet i enlighet med Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL).

12.2 Staden förbinder sig att vid upplåtelse eller överlåtelse av mark eller byggnad göra förbehåll om dessa rättigheters bestånd.

## 13 § Teknisk försörjning

13.1 Staden åtar sig att verka för att teknisk försörjning finns och underhålls fram till anslutningspunkterna invid Arrendeområdets eller den berörda fastighetens gräns.

13.2 Staden åtar sig att verka för att spillvattentunneln under Flygplatsen bevaras och underhålls. LFV förbinder sig att inte genom schakt- eller andra markarbeten äventyra tunnelns funktion.

13.3 LFV medger att dagvatten avleds från stadsdelen Bromma Kyrka i den dagvattenledning under Arrendeområdet som underhålls av LFV. Staden skall till LFV bidra till kostnaden för ledningens vidmakthållande i proportion till nyttjandet. Detta åtagande kan komma att fullgöras av ett av staden ägt bolag.

## 14 § Fysisk planering, bygglovgivning m m utanför Arrendeområdet

Staden förbinder sig att i samråd med LFV, eller med den till vilken LFV har gjort upplåtelse enligt 8 §, i den fysiska planeringen och vid bygglovgivning utanför Arrendeområdet under upplåtelsetiden verka för

*dels* att Flygplatsens behov av hinderfrihet runt Flygplatsen tillgodoses i enlighet med Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F),

*dels* att Flygplatsens intressen även i övrigt tillgodoses så att verksamheten där inte försvåras eller fördyras, under förutsättning att den bedrivs inom ramen för de gällande villkoren i

tillståndet enligt miljöbalken och i enlighet med vad LFV enligt 4 § ovan har åtagit sig rörande omfattningen av verksamheten.

## 15 § Arrenderättens upphörande

15.1 När arrenderätten upphör, skall LFV tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom området överlämnas till Staden med äganderätt. Byggnaderna och anläggningarna överlämnas i då befintligt skick och utan annan ersättning än den som kan komma ifråga enligt andra stycket nedan.

15.2 All evakuering av verksamheter ombesörjs och bekostas av LFV, om inte Staden kommer överens med nyttjanderättshavaren om annat och underrättar LFV om detta senast tolv (12) månader innan detta avtal upphör att gälla.

15.3 Förhandlingar skall upptas mellan parterna om ersättning från Staden till LFV för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt Stadens mening efter Flygplatsens nedläggning kan nyttjas av Staden. Utgångspunkt för bestämning av ersättningen skall vara de investeringsutgifter som LFV har haft för att uppföra och vidmakthålla byggnaderna och de andra anläggningarna, minskade med en linjär årlig avskrivning av investeringsbeloppen enligt god redovisningssed och därav följande avskrivningstider.

15.4 Före avtalstidens utgång skall annan tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom Arrendeområdet genom LFVs försorg rivas och marken skall lämnas väl avröjd om inte Staden kommer överens med ägaren om annat och underrättar LFV om detta senast tolv månader innan detta avtal upphör att gälla.

15.5 LFV svarar enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som har ersatt detta.

## 16 § Förbud mot inskrivning m m

Detta avtal får inte inskrivas.

Byggnader och andra anläggningar inom flygplatsområdet får inte utan stadens skriftliga samtycke genom s k säkerhetsöverlåtelse eller på liknande sätt överlåtas på annan.

## 17 § Omförhandling

LFV har rätt att under avtalstiden påkalla omförhandling av ersättning enligt 2 § om intäkterna av parkeringsverksamheten skulle minska kraftigt i förhållande till nuvarande nivå och detta inte eliminerats av andra inkomstökningar.

## 18 § Villkor för avtalets giltighet

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att det senast den 31 december 2007 har godkänts för LFVs del av regeringen och för Stadens del av kommunfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft.

## 19 § Övrigt

19.1 Om LFV omvandlas från ett affärsdrivande verk till ett aktiebolag har LFV rätt att överlåta detta avtal till ett sådant aktiebolag.

19.2 När detta avtal träder i kraft upphör arrendeavtalet av den 17 och 18 maj 1994 med tilläggsavtal att gälla.

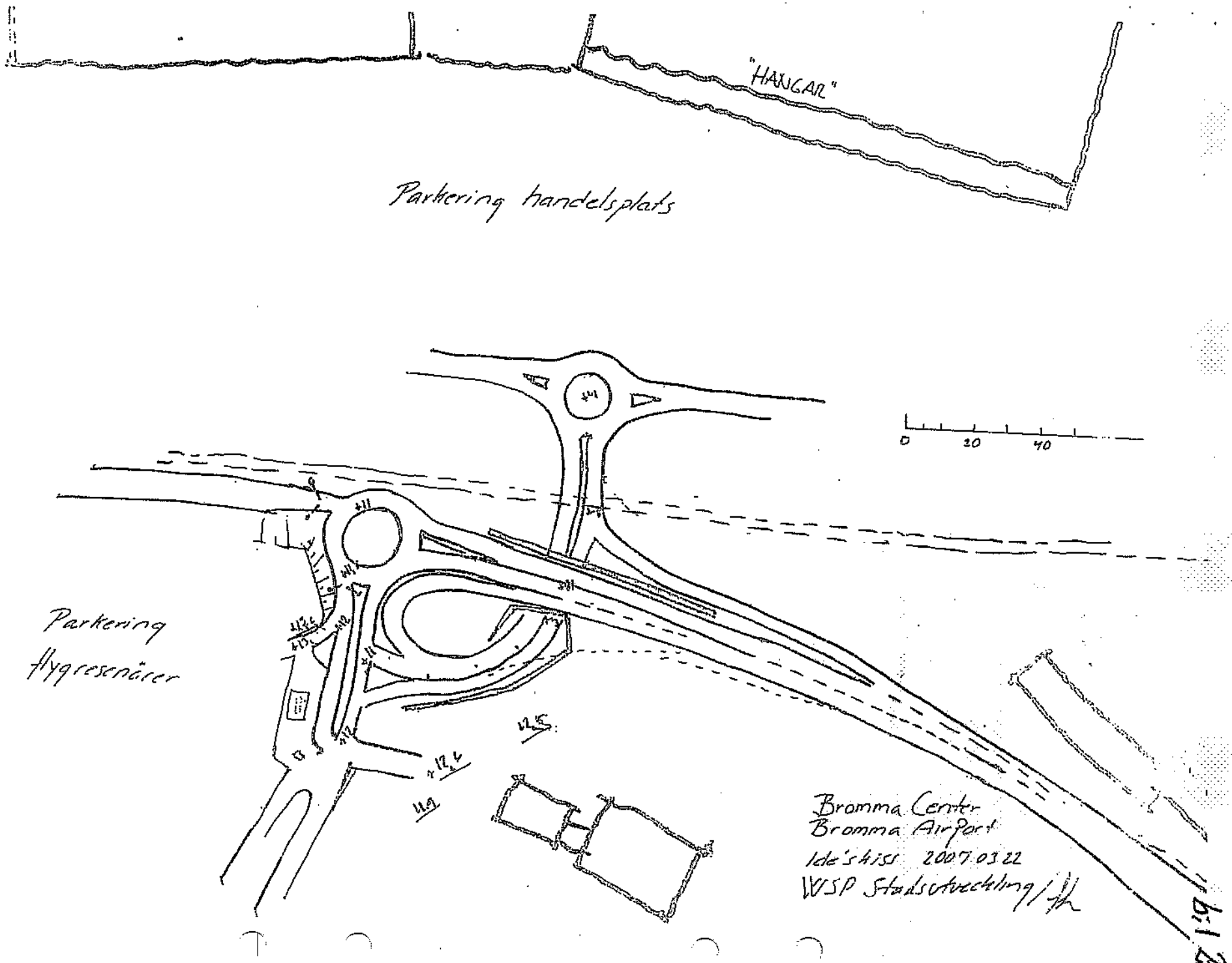
---

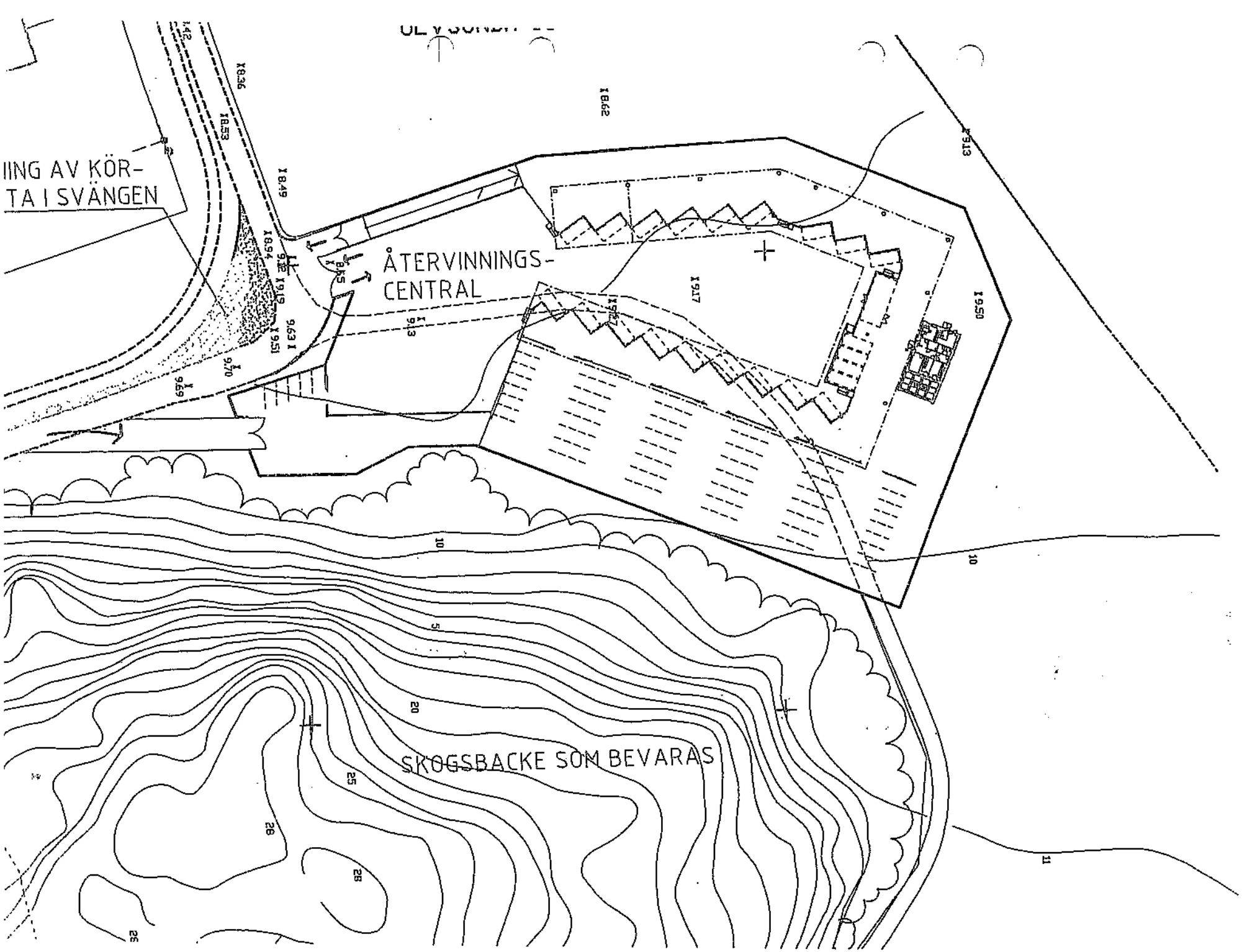
Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

| | |
|---|---|
| Stockholm den 21/9 2007 | Stockholm den 21 sept. 2007 |
| LFV | För Stockholms kommun |
| ..... | ..... |
| Jan Egenes | |

När markområdet för tillfartsvägen till Flygplatsen från Ulvsundavägen återgår till Staden, förbinder sig Staden att bibehålla vägen från Ulvsundavägen och Bromma Center till flygplatsen och att ha en för denna typ av väg normal standard med utgångspunkt från den vid varje tidpunkt gällande vägtrafikvolymen.

Parterna är överens om att Staden skall bygga en ny trafikplats mellan Bromma Center och Flygplatsen med i huvudsak de funktioner som framgår av den bifogade kartan, bilaga 2 b. Utformningen av trafikplatsen får inte inkräkta på LVFs bilparkeringsverksamhet och skall beakta de begränsningar som kan gälla enligt Luftfartsstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL).


"HANGAR"
Parkering handelsplats
Parkering flygresenärer
0 20 40
Bromma Center
Bromma Airport
Idéskiss 2007.03.22
WSP Stadsutveckling/


IING AV KÖR-
TA I SVÄNGEN
ÅTERVINNINGS-
CENTRAL
SKOGSBACKE SOM BEVARAS

Bil 3

Parterna är överens om att en spårlinje, den sk tvärspårvägen, som ansluter till Bromma Flygplats är av väsentlig betydelse för flygplatsens fortsatta verksamhet. Någon klar tidplan för när tvärspårvägen kan bli aktuell föreligger fn inte. LFVförklarar sig beredd att, när så blir aktuellt, avstå det område som behövs härför efter det att förhandlingar om vilket område som berörs, tidpunkten för avståendet, ekonomiska och andra villkor resulterat i en överenskommelse. Markområdet framgår av bilagda karta, bil 4 b.

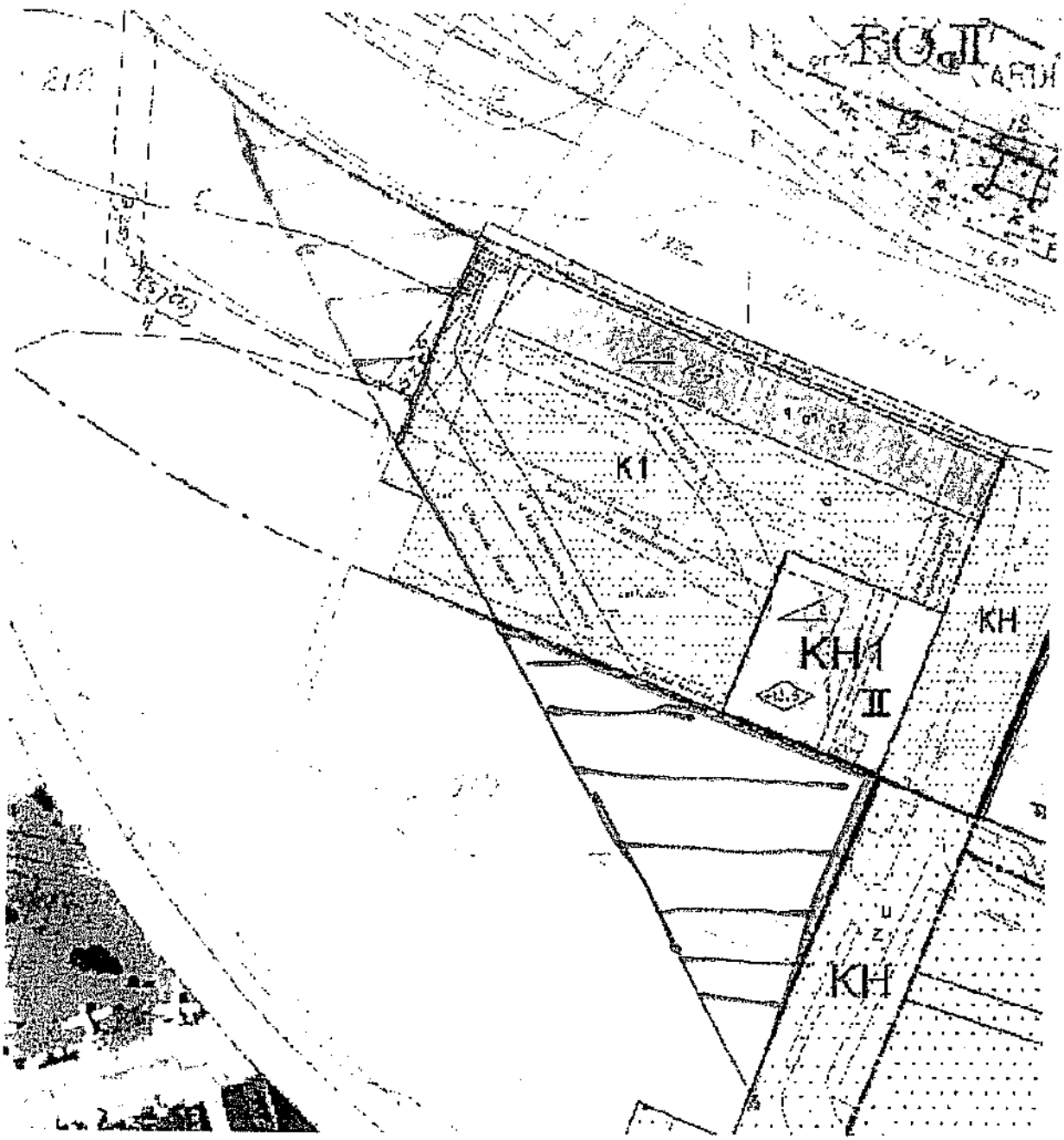
Parterna noterar att nu föreliggande preliminära förslag till dragning av ny tvärspårväg berör flygplatsinfartens norra del i ett ca 400 m långt avsnitt, beläget väster om den del som enligt § 13 övergår till stadens ansvar. Eventuell breddning söderut av flygplatsinfarten i detta avsnitt, ianspråktagande av annan mark eller andra åtgärder som visar sig behövas för tvärspårvägens funktion bekostas av AB Storstockholms Lokaltrafik eller av staden.

Parterna är överens om att verka för att en busslinje mellan Bromma/Alvik och Kista via flygplatsen bör inrättas.

A Gl

bil 46

Bilaga 2




**Tvärspårvägen betyder en ny gräns mot handelsområdet i norr.**

**Staden bekostar nytt stängsel**

**BIL 5a**

LFV återlämnar,om staden skriftligen så begär senast 36 månader i förväg, till staden det s.k. Norra området som är markerat på bilagda karta, se
bilaga 5 b, den 31december 2019.

LFV förbinder sig att se till att samtliga hyres- och arrendeavtal som är upplåtna inom området har upphört vid den angivna tidpunkten.

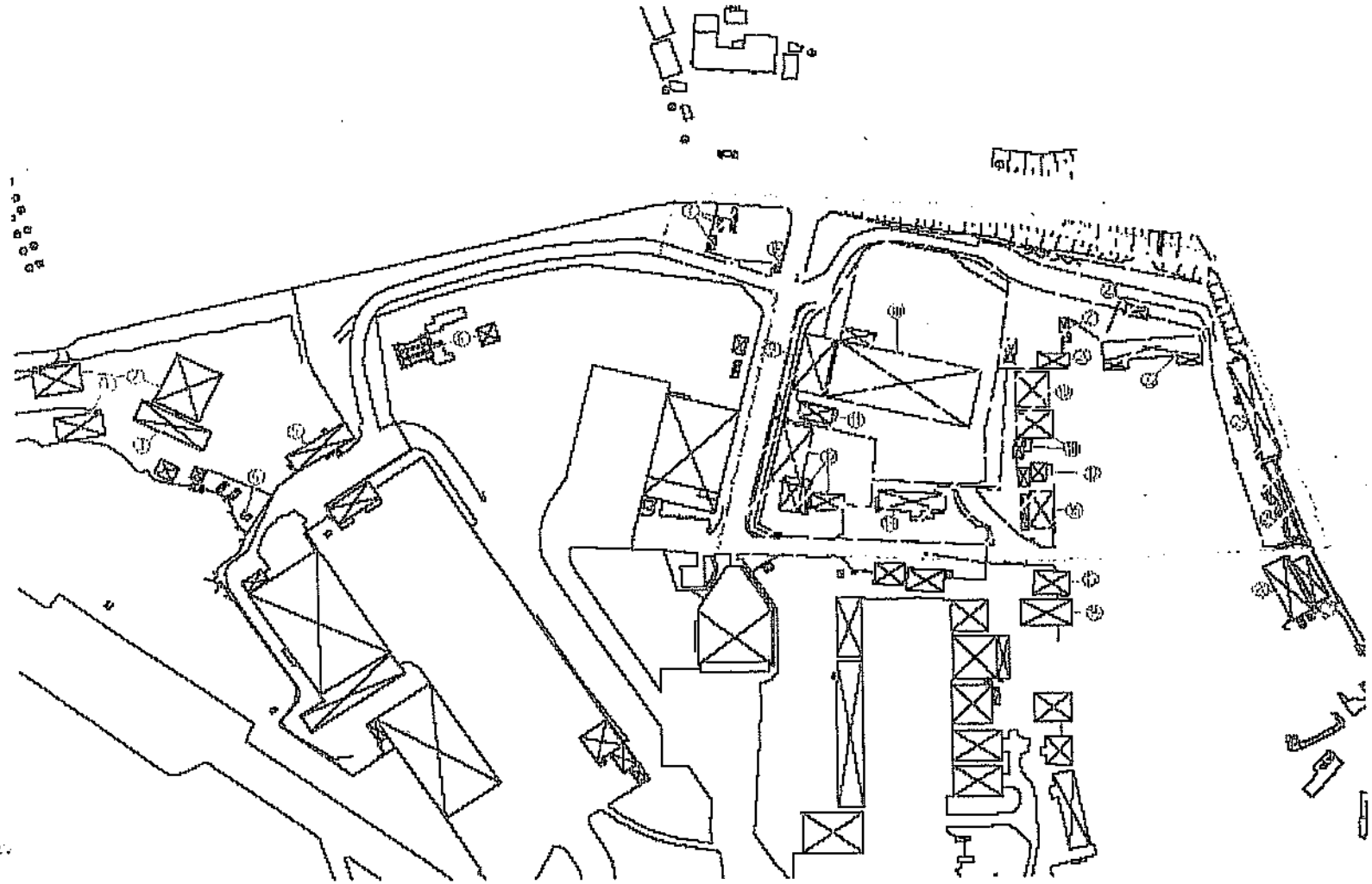
Staden svarar för LFVs kostnader för att flytta LFVs egna kvarvarande verksamheter i området (nr 8, el- och telebyggnad respektive nr 23, spolhuset).

Staden ansvarar för att LFV vid övertagandet av norra området har fortsatt möjlighet till verkstadstjänster inom området av samma omfattning som för närvarande så länge flygplatsverksamheten består.

Om staden vill återta området vid en tidigare tidpunkt skall Staden utöver de kostnader som uppstår för Flyttning av LFV:S verksamheter även ersätta LFV för nuvärdet av de förväntade arrende- och trafikintäkter som genereras från de verksamheter som finns i området.

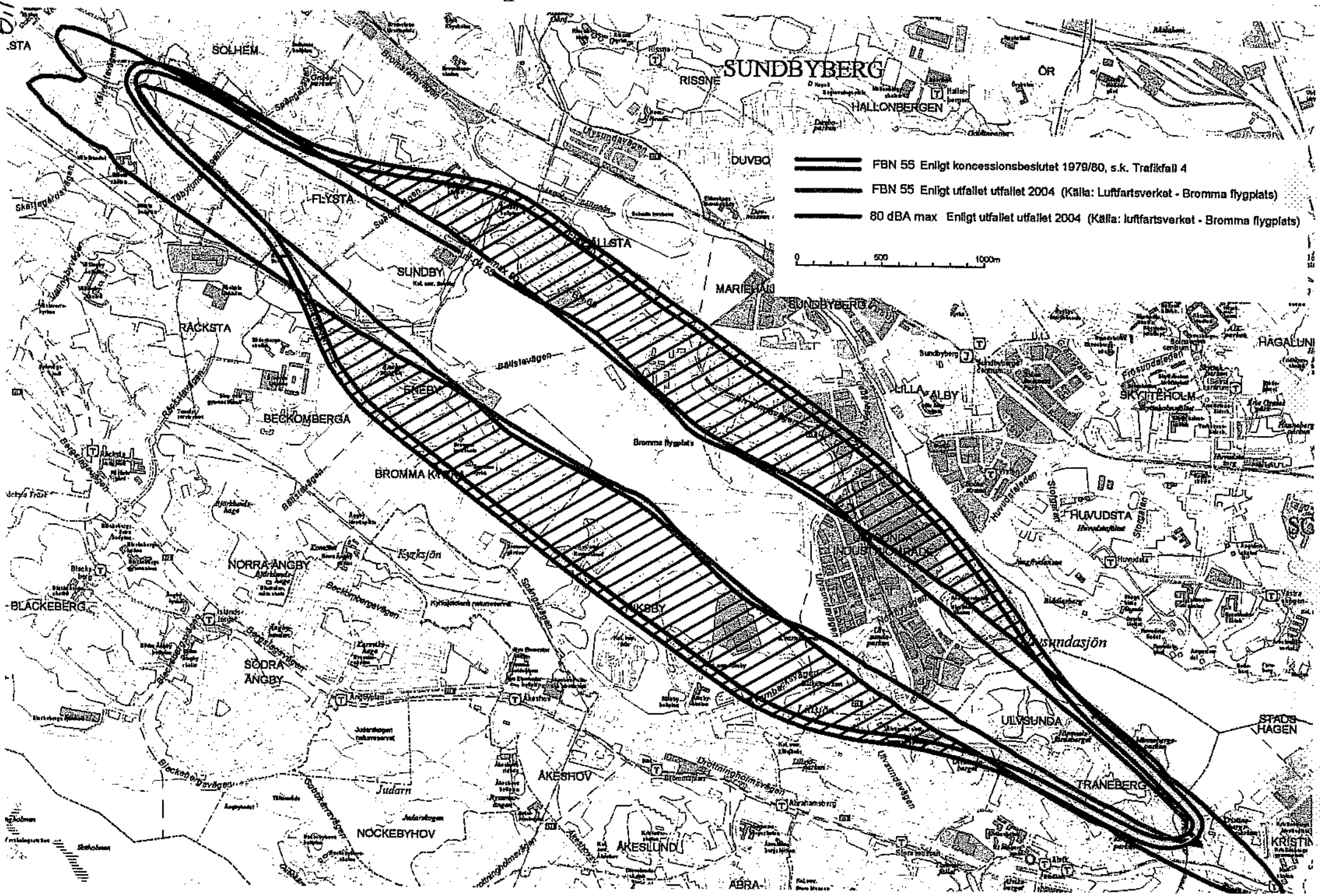
Om staden inte återtar området gäller samma villkor som för det övriga Arrendområdet.

Eftersom LFV inte ser Norra området som ett långsiktigt engagemang så förbinder sig staden att förse området med nödvändig mediaförsörjning i enlioghet med de planer som Staden har för området.





9.5.19


FBN 55 Enligt koncessionsbeslutet 1979/80, s.k. Trafikfall 4
FBN 55 Enligt utfallet utfallet 2004 (Källa: Luftfartsverket - Bromma flygplats)
80 dBA max Enligt utfallet utfallet 2004 (Källa: luftfartsverket - Bromma flygplats)
0
500
1000m
SOLHEM
SUNDBYBERG
RISSNE
HALLONBERGEN
DUVBO
FLYSTA
SUNDBY
MARIEHÄLL
SUNDBYBERG
RACKSTA
ENEBY
BECKOMBERGA
Bromma flygplats
BROMMA KYRKA
LILLA ALBY
SKYTTEHOLM
HAGALUND
HUVUDSTA
NORRA ÄNGBY
Kyrksjön
BLACKEBERG
SÖDRA ÄNGBY
NIKSBY
Ulvsundasjön
ULVSUNDA
STADSHAGEN
AKESHOV
Judarn
NÖCKEBYHOV
AKESLUNDA
TRANEBERG
KRISTIN