

Utlåtande 2002:21 RI (Dnr 918/01)

Förslag om nytt tilläggsavtal till Brommaavtalet

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande
Föreliggande förslag om tilläggsavtal till gällande
markupplåtelseavtal mellan staden och staten godkännes.

Föredragande borgarrådet Carl Cederschiöld anför följande.

Ärendet

Stockholms stad och Luftfartsverket avtalade år 1994 om upplåtelse av Bromma flygplats (Brommaavtalet). Under år 1999 skedde en översyn av Brommaavtalet som utmynnade i dels tidsbegränsade förändringar av avtalet, dels att vissa utredningar skulle genomföras. Stadsledningskontoret avrapporterar i detta ärende resultatet av dessa utredningar och de förhandlingar som utmynnat i ett förslag till nytt tilläggsavtal till Bromma avtalet.

Affärsflygets växande betydelse för utvecklingen av näringslivet i staden, regionen och landet har varit vägledande i utformningen av avtalsförslaget. Bromma är huvudnoden för affärsflyget såväl inom landet som till och från landet, vilket ytterligare förstärkts genom att frågan om en ny flygplats på Södertörn har skjutits på framtiden. För att säkra nödvändig expansion av affärs- respektive linjeflyg planeras nu en flytt av skolflyget.

Miljöfrågorna har haft högsta prioritet under utarbetandet av avtalsförslaget. Luftfartsverket har redan som en följd av det tillfälliga avtalet infört ett nytt miljörelaterat trafikavgiftssystem med en hårdare miljöprofil. Vidare har Luftfartsverket visat att miljöpåverkan kan minska med större men modernare flygplan – en utveckling som redan inletts genom nuvarande tillfälliga avtal. En annan viktig faktor vid utformningen av avtalet har varit att

En annan viktig faktor vid utformningen av avtalet har varit att säkra konkurrensen inom inrikesflyget, vilken kan komma att reduceras om inte modernare plan kan användas på Bromma.

Genom föreliggande förslag till nytt tilläggsavtal stärks såväl flygplatsens roll för näringslivets utveckling som arbetet med att uppnå miljömålen.

Tilläggsavtalet föreslås ha samma giltighetstid som huvudavtalet, dvs till 2011-12-31. Det totala antalet flygrörelser/år reduceras från 88 000 till 65 000. Vidare bibehålls de nuvarande begränsningarna av öppettiderna med ytterligare begränsningar på lördagar och söndagar. Affärsflygets utveckling på Bromma säkras genom avtalet och staten åtar sig att senast år 2005 iordningställa en för verksamheten välanpassad terminal för affärsflyget med god standard. Vad gäller miljömålen så föreslås att dagens bullernivå ska vara det absoluta taket och en klar strävan är att sänka denna nivå. Regelbundna mätningar ska vidare ske av miljöeffekterna för att säkra att avtalsmålen uppnås. En samrådsgrupp bildas mellan staden och Luftfartsverket i syfte att följa bullerutvecklingen.

Förslag till tilläggsavtal redovisas i *bilaga 2*.

Reservationer m m redovisas i *bilaga 1*.

Ärendets beredning

Ärendet har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Gatu- och fastighetsnämnden framhåller att Bromma flygplats kommer att behövas för att klara regionens flygtransporter under en mycket lång tid framöver. Man efterlyser incitament för att minska bullret och påpekar att de ekonomiska fördelarna för staten är så stora att ett betydande arrende bör utgå.

Stadsbyggnadsnämnden påpekar att Bromma flygplats framtid är beroende av att en helhetslösning kan nås för hela stockholmsregionens flygplatsförsörjning och att regionen behöver två flygplatser. Man påpekar att osäkerheten kring Bromma har påverkat planeringen och utvecklingen av intilliggande områden negativt. Man drar slutsatsen att om staten inte snarast ger besked om alternativ placering av regionens andra flygplats bör staden planera för att Bromma blir kvar under överskådlig tid. Det efterlyses en konkretisering av kraven på miljöförbättringar och man vill även ha prognoser och konsekvensbeskrivningar för gatutrafik och risker med bränsletransporter. Nämnden framhåller även att ändringar av flygplatsens byggnader och yttre miljö måste ske varsamt.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden påpekar att den viktgräns som finns idag lägger hinder i vägen för nya flygplanstyper med bättre miljöprestanda. Man tillstyrker skrivningen i avtalsförslaget som reglerar den totala bullerenergin, men uttrycker en oro över antalet höga maximalnivåer. Nämnden framhåller att begränsningen av antalet totalrörelser inte garanterar att bullernivån minskas. Detta skulle kunna säkerställas med en betydligt hårdare begränsning av antalet rörelser. Man hyser även oro över att ett ökat passagerarantal kan leda till en ökning av biltrafiken till och från flygplatsen, även om andelen kollektivtrafikresenärer ökat.

Mina synpunkter

Det är viktigt att understryka vilken betydelse Bromma har för utvecklingen av näringslivet i stockholmsregionen och detta har tillsammans med ambitionen att ytterligare förbättra miljöförhållandena varit vägledande i utformningen av nu föreliggande avtalsförslag. Bromma flygplats betydelse för såväl affärsflyget som det reguljära flyget har ytterligare stärkts mot bakgrund av att frågan om en ny flygplats på Södertörn har skjutits på främre plan. Redan genom 1999 års tilläggsavtal infördes ett miljörelaterat trafikavgiftssystem med en hårdare miljöprofil och just miljöfrågorna har givits högsta prioritet i utformningen av det nya avtalet. Staden har i förhandlingarna med Luftfartsverket tagit fasta på många av de synpunkter som framförts under remissförfarandet. Totalantalet flygrörelser begränsas ytterligare och genom att förskjuta tyngdpunkten från begränsning vad gäller flygplansvikt till bullerbegränsning skapas incitament för en modernisering av flygplansflottan. Med modernare plan minskas miljöpåverkan samtidigt som konkurrensen inom inrikesflyget säkerställs. Genom avtalet införs dock en begränsning av maxvikten på flygplan som i framtiden får trafikera Bromma. Inga flygplan som väger mer än 50 ton tillåts använda flygplatsen, vilket i sin tur innebär att traditionellt charterflyg helt hänvisas till Arlanda eller andra flygplatser. Staden och Luftfartsverket är även överens om att vidta ytterligare åtgärder för att minska bullret från flygplatsen. Luftfartsverket kommer att kontinuerligt genomföra bullermätningar och en samrådsgrupp inrättas för att följa och utvärdera verksamhetens effekter på omgivningen. I syfte att ytterligare minska bullret skall inflygningsprocedurerna studeras och försök genomföras för att landande flygplan ska orsaka buller över ett avsevärt mindre område än idag. För att de boende i Bromma skall åsamkas mindre störning från flygplatsen begränsas helgtrafiken genom att flygplatsen både öppnar senare och stänger tidigare på lördagar och söndagar. De i avtalet ingående åtgärderna innebär både lägre totala bullerenerginivåer och lägre

innebär både lägre totala bullerenerginivåer och lägre utsläppsvärden per passagerare.

Jag vill i samband med detta ärende peka på det angelägna i att finna en lösning på problemen för de boende i anslutning till Sundbyvägen (kv Lucia) som härrör från ett beslut i länsstyrelsen 1983-10-13 angående fastställelse av ändrad och utvidgad stadsplan. Det är inte rimligt att fastighetsägarna å ena sidan skall nekas möjlighet att avstycka sina tomter med hänvisning till närheten till flygplatsen, samtidigt som bullerstörningen inte anses vara större än att stöd till bullerdämpande åtgärder ej utgår.

Jag kan sammanfattningsvis konstatera att staden genom detta avtal stärker Bromma flygplats roll för näringslivets utveckling samtidigt som miljöförhållandena förbättras märkbart.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Annika Billström* och *Leif Rönngren* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Tilläggsavtalet godkänns inte.
2. Därutöver anför följande.

Förslaget till tilläggsavtal till Brommaavtalet innebär i själva verket ett tydligt steg mot ett permanentande av en flygplats mitt i ett av Sveriges mest tätbefolkade områden.

Den minskning av flygtrafiken som anges är en chimär. I själva verket innebär förändringen i bästa fall en minskning av antalet flygrörelser med några tusen eftersom det tidigare maxantalet flygrörelser aldrig har uppnåtts. Då skolflyget samtidigt flyttas innebär det nya tilläggsavtalet att antalet flygrörelser med tyngre plan i linjetrafik kan öka med åtskilliga tusental flygrörelser. Över en fjärdedel av den omfattande trafiken medges undantag från de marginellt skärpta bullernormerna. Genom att minska de nya ekonomiska intressen på Bromma flygplats samtidigt som man medger nya resevanor hos resenärerna försöker man försvåra en nedläggning av flygplatsen. För att öka acceptansen smyger man in antydningar om miljöförbättringar, bland annat genom ekonomiska incitament, vars effekter vi dock inte vet någonting om. De löser heller inte den underliggande frågan om säkerheten för de omkringboende.

Bromma flygplats bör istället avvecklas snarast möjligt. Om inte staden markerar detta tydligt finns det ingen anledning för andra aktörer, som staten och flygbolagen, att verka i en sådan riktning.

En avveckling skulle medge ett välbehövligt tillskott av bostäder för de 75 000 stockholmare som idag står i bostadskö. Istället väljer den borgerliga majoriteten att medge ökning av affärsflyget med tiotusentals flygrörelser per år.

Reservation anfördes av borgarrådet *Margareta Olofsson* (v) enligt följande.

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta att

1. avslå föreliggande förslag om tilläggsavtal till gällande markupplåtelseavtal mellan staden och staten
2. därutöver anföras.

Bromma flygplats bör läggas ned snarast möjligt. Stadens intresse av flygplatsen är att få den attraktiva marken tillgänglig för bostadsbebyggelse. Förslaget till nytt tilläggsavtal gällande markupplåtelseavtal innebär ett säkerställande av affärsflygets fortlevnad och att avvecklingen av Bromma därmed försvåras kraftigt. I praktiken innebär avtalet snarare ökade förutsättningar för en expansion av flygverksamheten.

Brommas störningar i form av buller och föroreningar är oacceptabla. Att ersätta mindre flygplan med större löser på inga sätt dessa problem. Utredningen som ligger till grund för ärendet saknar viktiga aspekter, som tex de förändrade förutsättningarna för säkerheten med större plan i tätbebyggt område, eller om förändringen av trafiksituationen i området när ett ökat antal passagerare ska ta sig till flygplatsen. Med en restid på 20 minuter från Arlanda till Stockholms central kan inte Bromma flygplats vara en förutsättning för näringslivets utveckling i staden. Stockholm bör istället inleda förhandlingar med staten för att lägga ned Bromma senast 2011 och helst tidigare.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet *Alf Samuelsson* (kd) enligt följande.

Det föreliggande förslaget till tilläggsavtal till Brommaavtalet går i rätt riktning — bland annat innebär det lägre maximalt antal flygrörelser, starkare bullerbegränsning, kontinuerlig kontroll av bullret vid starter och landningar, införande av ekonomiska sanktioner mot flygoperatörer som bryter mot gällande regler för flygning till Bromma flygplats, samt en maxgräns för startvikten för flygplan på Bromma. Dessutom införs en samarbetsgrupp mellan kommunstyrelsen och Luftfartsverket om den kommande tillämpningen av avtalet.

Enligt kristdemokraterna finns ett starkt behov av en linjeflygplats söder om Stockholm — inte minst av regionalpolitiska skäl. En fungerande flygtrafik i stockholmsregionen är av strategisk betydelse för regionens fortsatta utveckling. En flygplats söder om Stockholm har diskuterats under lång tid. Olika alternativ har pekats ut, men socialdemokraterna, och främst statsminister Göran Persson själv, har saboterat möjligheterna att komma vidare i den diskussionen. När Tullinge var aktuellt forcerades istället fram ett beslut om att bygga bostäder där. En ny flygplats i Hall i Södertälje kommun var också en tänkbar möjlighet till dess samma parti lade ner den

tälje kommun var också en tänkbar möjlighet till dess samma parti lade ner den diskussionen också.

Detta är en medveten politik från regeringens sida som allvarligt skadar stockholmsregionens framtidsutsikter. Det är mycket angeläget att en flygplats snarast kommer till stånd söder om Stockholm. Arlandas tredje bana beräknas i princip vara intecknad med trafik redan innan den öppnas. Trots detta har regeringen inte tagit sitt ansvar för att skapa förutsättningar för etableringen av en ny och bättre placerad flygplats som regionen så väl behöver.

I regionen råder en sned balans mellan norra och södra delarna. Detta innebär att expansionen av arbetsplatser främst kommer till stånd norr om staden med åtföljande pendling, utsläpp och trafikträngsel. Idag pendlar ca 100.000 stockholmare från söder till norr varje dag. En flygplats söder om staden skulle inleda en positiv utveckling med etableringar och expansion av företag och arbetsplatser. Det skulle stämma bra med stadens projekt "Vision för söderort".

Enligt kristdemokraternas åsikt visar det föreslagna tilläggsavtalet att en fortsatt utveckling av linjetrafiken på Bromma har klara begränsningar. Bromma kan inte bli den utvecklingsbara linjeflygplatsen. Den har fel läge och miljöbegränsningarna medför klara hinder att tillgodose en ökning av trafiken exempelvis mot Baltikum och hela Östersjöområdet. Kristdemokraterna kommer därför att fortsätta verka för att en linjeflygplats byggs i Stockholms södra närområde. Bromma skulle då kunna läggas ned eller omvandlas till en flygplats enbart för affärsflyg och "statsflyg".

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

Föreliggande förslag om tilläggsavtal till gällande markupplåtelseavtal mellan staden och staten godkännes.

Stockholm den 6 mars 2002

På kommunstyrelsens vägnar:
ANNIKA BILLSTRÖM

Carl Cederschiöld

Yvonne Modén

Reservation anfördes av *Annika Billström, Dag Larsson, Leif Rönngren* och *Catharina Tarras-Wahlberg* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Margareta Olofsson* och *Ann-Marie Strömberg* (båda v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av *Hardy Hedman* (kd) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (kd) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Christopher Ödmann* (mp) enligt följande.

Om jag hade haft yrkanderätt hade jag föreslagit kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. återremittera förslaget om tilläggsavtal för Bromma flygplats
2. foga en utvidgad miljökonsekvensbeskrivning och analys av säkerheten för befolkningen till ärendet
3. i övrigt anföra följande.

Vi har redan idag en mycket svår buller- och luftmiljösituation i Brommaområdet som orsakas av flygtrafiken. Flygplatsen skapar lokalt avgaser, olycksrisker och buller, och globalt stora utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser.

I ärendet saknas en riskbedömning av vad det innebär att trafikera flygplatsen med de betydligt tyngre flygplan som föreslås. Bromma flygplats ligger mycket olämpligt, med hänsyn till bostadsområden, naturområden och de många arbetsplatser som är belägna mycket nära flygbanorna. En flygolycka i detta område skulle ge ohyggliga konsekvenser.

En utökad satsning på Bromma flygplats kommer att generera en ökad trafik i området. I ärendet beskrivs inte konsekvenserna av detta. Inte heller berörs vad den framtida flygtrafiken, bränsletransporter m.m. innebär för de människor som bor i området om avtalet fullföljs. Förutom olycksrisken kommer den utökade trafiken att generera buller och störningar i området.

Bromma flygplats består av ett 142 000 kvm stort område inom Stockholms kommun som bör utnyttjas för bostadsbyggande. Det är definierat som ett stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP 99). Ett stadsutvecklingsområde av stor betydelse. Flygverksamheten blockerar idag byggande i närområdet, då hushöjder och ytterligare bostadsbebyggelse begränsas på grund av säkerhetsrisker. Bromma flygplats hämmar på detta sätt Stockholms utveckling. Ökade kapaciteten som föreslås för större plan och investeringen i ankomsthallen i tilläggsavtalet innebär att flygverksamheten på Bromma förutsätts permanentas. Vi anser att det är helt oacceptabelt att bl.a. affärsflyget prioriteras framför bostäder och människors hälsa i området. Vi ser mycket allvarligt på att behovet av bostäder i Stockholm och miljökraven fortfarande nonchaleras genom att riskbedömning inte gjorts och miljödomstolen ännu inte kommit med sitt utlåtande. Det enda rimliga är att kommunstyrelsen tar tillbaka tillåtighetsprövningen och snarast kontaktar regeringen för att inleda utvecklingen av Bromma flygplats och påbörja planeringen av ett ekologiskt bostadsområde på Bromma flygplats.

Med anledning av att flygplatsen förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa i Stockholm, kräver stora markområden och innebär stora risker anser vi att det är klokt att avveckla den snarast möjligt.

På medellånga sträckor, där järnväg är ett alternativ, anser vi att snabbare och bekvämare spårbunden trafik ska prioriteras. Modern teknik, bl.a. med videokonferenser bör också utvecklas mer. Detta gör att behovet av flera flygplatser i Stockholmstrakten kan minska.

ÄRENDET

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 2 juli 2001 redovisar i huvudsak följande.

Stockholms stad och Luftfartsverket avtalade år 1994 om upplåtelse av Bromma flygplats (Brommaavtalet). Avtalet sträcker sig till och med år 2011. Under år 1999 skedde en översyn av Brommaavtalet som utmynnade i dels tidsbegränsade förändringar av avtalet, dels att vissa utredningar skulle genomföras. Förändringarna i avtalet gäller t o m 2001-09-30 och om inget nytt avtal föreligger vid denna tidpunkt gäller det ursprungliga avtalet i sin helhet. Förhandlingar har förts mellan den av stadsdirektören utsedde utredningsmannen och Luftfartsverket. Förhandlingarna har utmynnat i nedan redovisat förslag på nytt tilläggsavtal.

Utgångspunkterna för förslaget till nytt avtal är att:

- ? stärka Bromma flygplats inriktning att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats såväl för affärsflyget som för reguljär flygtrafik till och från Stockholm.
- ? minska påverkan på miljön.

Förändringarna av Brommaavtalet och uppdrag i samband härmed

Syftet med förändringarna av avtalet var att dels skapa möjligheter till miljöförbättringar, dels möjliggöra för affärsflyget att trafikera Bromma året om med de flygplan som efterfrågas. I övrigt konstaterades i rapporten från översynen av avtalet att efäreheterna av Brommaavtalet var goda. Det förelåg därmed inte något behov av andra förändringar i avtalet än de som sammanhänge med trafikmängdsbegränsningar för flygplan över 12 ton, där de nya bestämmelserna förväntades medföra positiva effekter för såväl miljön som affärsflyget vid flygplatsen. Staden och staten skulle vidare i samråd utreda förutsättningarna för att omlokalisera skolflyget och det lätta allmänflyget till en annan flygplats i Stockholmsregionen.

Effekter av det tillfälliga avtalet

Det kan konstateras att de av staden uppsatta målen har uppnåtts genom att dels affärsflyget obehindrat har kunnat trafikera Bromma under hela den tid som avtalet har varit i kraft, dels att den förändrade viktsgränsen har medfört positiva miljöeffekter i form av att vissa flygplanstyper har ersatts av större men tystare flygplan. Luftfartsverket har, i enlighet med överenskommelsen i samband med de tidsbegränsade förändringarna, infört ett nytt miljörelaterat trafikavgiftssystem med en hårdare miljöprofil för det tyngre flyget. Avgifterna trädde ikraft 2000-10-01.

Fördelning av trafikslag på Bromma under år 2000

Linjefart	34%
Skolflyg	28%
Privatflyg < 2 ton	20%
Affärsflyg	16%
Bruksflyg*	2%

* Bruksflyg = Ambulans-, reklam-, foto- och mätflyg m.m.

Fördelning inom affärsflyg:

Privatflyg > 2 ton	45%
Taxiflyg	30%
Charter **	19%
Statsflyg	18%

** Icke-seriemässig charter

Förslag till nytt avtal

Överväganden

Affärsflyget är av stor betydelse för utvecklingen av näringslivet i staden, regionen och landet. Bromma har en nyckelroll för affärsflyget och en övervägande del av flygningar med affärsflyg i landet har Bromma som start eller slutpunkt. Det gäller företag med huvudkontor såväl i Stockholm som på andra platser i landet. Flera utlandsägda företag nyttjar också Bromma för affärsflyg. En stor del av den internationella delen av denna trafik går till och från huvudstäder i Europa. Brommas betydelse för såväl affärsflyget som för det reguljära flyget har ytterligare stärkts mot bakgrund av att frågan om flygplats på Södertörn har skjutits på framtiden. Brommas roll som nav för affärsflyget kommer av allt att döma att växa de närmaste åren, vilket dels stärker behovet ytterligare av att säkra expansionsmöjligheterna för affärsflyget, dels ökar behovet av att förbättra den inre och yttre miljön vid stationsbyggnaderna.

En viktig förutsättning för att flygplatsen ska kunna utvecklas för såväl affärs- som linjeflyg är att skolflyget, som står för nästan en fjärdedel av flygrörelserna, flyttar från Bromma. De två största flygskolorna planeras flytta under hösten 2001 till Västerås respektive Eskilstuna. Luftfartsverket svarar för nödvändiga investeringar vid dessa flygplatser. Luftfartsverket planerar att införa landningsavgifter som styrmedel för att minska skol- respektive allmänflyg. Luftfartsverket har vidare genomfört en undersökning av alternativa flygplatser för privatflyget (allmänflyget) och allmänflygets situation i regionen inkl. kontakter med flygklubbarna. Vidare har Luftfartsverket kontakter med berörda kommuner som t ex Järfälla när det gäller Barkarby flygfält som alternativ för visst privatflyg som f n finns stationerat på Bromma. I förslaget till villkor för Bromma flygplats som Luftfartsverket lämnat in för miljöprövning till Miljödomstolen har man gjort beräkningar av hur olika kategorier av storlek på flygplan påverkar miljön främst i form av buller och bränsleförbrukning. Luftfartsverket gör här olika antaganden och visar i en modell att genom att använda

nya flygplan med bättre prestanda och därmed lägre bränsleförbrukning uppnås positiva miljöeffekter. Man uppnår härigenom lägre bullernivåer, dvs att man genom att öka antalet större plan som kan förbättra miljön i jämförelse med idag. Detta, tillsammans med de nya regler som är under antagande när det gäller flygplanstyp och tillstånd att landa, kommer sannolikt att kunna innebära en minskad miljöpåverkan.

Luftfartsverket har under hösten år 2000 genomfört en ny analys av nuvarande och kommande flygplanstypers miljöpåverkan. Luftfartsverket konstaterar att med användande av både idag existerande flygplanstyper och de som kommer att tas i drift de närmaste åren så kan miljöeffekterna reduceras i jämförelse med nuvarande nivåer. Det innebär att med större men modernare flygplan så minskar miljöbelastningen. Det skulle innebära fler passagerare med samma antal flygrörelser och lägre utsläppsvärden per passagerare. Det skulle i sin tur innebära lägre bullernivåer genom att det totala antalet flygrörelser minskar samt färre flygrörelser på helgerna pga att skolflyget minskar. Luftfartsverket har härutöver inlett en utredning i samarbete med flygbolagen att undersöka möjligheterna med brantare anflygningsvinkel vid landning, vilket skulle minska utbredningen av bullret.

Konkurrensaspekter har också vägts in vid utarbetandet av avtalsförslaget. Om inte inrikesflyget kan utvecklas på Bromma genom att använda nya och större plan så är risken stor att konkurrensen inom inrikesflyget minskar och att även Malmö Aviations existens kan vara hotad om inte bolaget tillåts expandera på Bromma.

Luftfartsverket har vidare uppdragit åt Inregia AB att genomföra en undersökning under hösten år 2000 för att få information om vad Brommabor och andra stockholmare tycker om Bromma flygplats. Undersökningen visade att 72 % av de kringboende anser att flygplatsen ska vara kvar långsiktigt och att mer än 70 % av de kringboende inte anser sig störda av flygplatsen. Vidare ansåg majoriteten av de boende att det inte är någon skillnad i störningsgrad mellan stora och små flygplan samt att ett byte av många små flygplan mot färre stora sannolikt skulle kunna ~~accepteras~~ ^{accepteras} konstateras, liksom vid den tidigare översynen av avtalet, att erfarenheterna av Brommaavtalet är goda och att det inte föreligger något behov av andra förändringar i avtalet än de nedan föreslagna.

Sammanfattningsvis innebär föreliggande avtalsförslag att såväl flygplatsens roll för näringslivets utveckling som arbetet med att uppnå miljömålen stärks.

Stadsledningskontorets juridiska avdelning har medverkat vid beredningen av detta avtalsförslag.

Avtalsförslaget

I förslaget anges att:

- ? Brommaavtalet förändras i tillämpliga delar genom ett nytt tilläggsavtal, men i övrigt gäller grundavtalet. Tilläggsavtalet har samma giltighetstid som Brommaavtalet, dvs 2011-12-31.

- ? totalantalet flygrörelser reduceras till 80.000, dvs ca 10% i reduktion i jämförelse med det tillfälliga avtalets 88.000/år, som i sin tur var mindre antalet i koncessionsansökans, dvs 100.000/år.
- ? den begränsning av öppettiderna som genomfördes i samband med det tillfälliga avtalet bibehålls. Staten ska vidare verka för att flygverksamheten begränsas under veckoslut och helger.
- ? affärsflygets utveckling säkras på Bromma.
- ? staten redovisar en plan över hur man avser att genomföra åtgärder för förbättringar och standardhöjning av flygplatsens byggnader och yttre miljö. Staten åtar sig att senast år 2005 iordningställa en för verksamheten välanpassad terminal för affärsflyget med god standard.
- ? dagens nivå vad gäller bullerbelastning under året är ett absolut tak och en klar strävan ska vara att minska denna nivå. Dagens nivå ligger i sin tur klart under nivån enligt gällande miljövillkor.
- ? inga nya plan får avge mer buller än de plan som idag trafikerar Bromma och en strävan ska vara att bullret från enstaka flygrörelser ska minskas genom såväl ny teknik som administrativa och ekonomiska styrmedel. Staten ska med olika åtgärder söka medverka till att flygbolagen stimuleras att införa flygplanstyper som har lägre ljudemission än dagens maxvärde. Vidare åtar sig staten att verka för en minskad bullerutbredning vid landning genom att en brantare inflygningsvinkel införs. Detta sker under förutsättning att erforderliga tillstånd erhålles av flyginspektionen. Försök med den nya inflygningsvinkeln skulle då kunna inledas inom en treårsperiod från avtalstecknandet.
- ? de samlade miljöeffekterna är den styrande begränsningen för trafiken på flygplatsen, förutom gränsen för totalantalet rörelser. Regelbundna mätningar ska företas av miljöeffekter för att säkra att målen ovan uppnås, vilka kommer att utgöra ett underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling.

REMISSER

Ärendet har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade den 21 augusti 2001 att överlämna och återöppna kontorets utlåtande som svar på remissen till kommunstyrelsen.

Reservation anfördes av *Börje Vestlund m fl* (s), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Ann-Marie Strömberg m fl* (v), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Per Bolund* (mp), bilaga 1.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2001 redovisar i huvudsak följande.

I juni 1994 godkände kommunfullmäktige och regeringen ett förslag till avtal om fortsatt upplåtelse av Bromma flygplats under tiden 1997-01-01 --2011-12-31. 1999 träffades en tillfällig överenskommelse mellan staten och staden med vissa förändringar som gäller t o m 31 oktober 2001. Inför dennas utgång har nytt förslag till tilläggsavtal upprättats att gälla t o m 2011-12-31. Detta har, med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, 2001-07-04 överlämnats för gatu- och fastighetsnämndens yttrande senast 29 augusti.

Förslaget

Avtalsförslaget innebär bl a:

* *Öppethållandetiderna* befästs. Vad gäller veckoslut och helger ska staten verka för begränsning av flygverksamheten.

* Luftfartsverkets (LFV) åtagande att före 01-09-30 utarbeta förslag till *skärpning av de miljörelaterade trafikavgifterna* vid Bromma ersätts av ett allmänt åtagande att fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter som påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan.

* Det tillfälliga avtalets medgivna *16.500 flygrörelser/år för flygplan med startvikt över 14 ton* utgår. Det totala antalet flygrörelser begränsas till 80.000 i st f 88.000/år i det tillfälliga avtalet. Begränsande för flygtrafiken blir i stället total bullerenergi (134 TFBN, dvs 1999 års nivå), för enskilda flygplan max ljudemission 89 EPNdD, som anges vara "dagens nivå".

* I det tillfälliga tilläggsavtalet angavs att om parterna inte enats om annat ska antalet flygrörelser efter 01-10-01 återgå till 15 500/år över 12 ton. Antalet flygrörelser begränsas till 100.000. Det avsåg främst om miljörelaterade flygplatsavgifter inte införts. Detta krav har nu släppts i avtalsförslaget. Staten ska enligt detta dock fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter.

Stadens ekonomiska mellanhavanden med LFV

År 2000 var antalet flygplansrörelser drygt 70.000 varav ca 20.000 skolflyg som avses försvinna. Hur utrymmet om ca 30.000 flygplansrörelser/år upp till avtalets 80.000/år avses nyttjas är oklart. Den stora ökning av passagerartrafik som det tillfälliga avtalet möjliggjorde –då viktbegränsningen höjdes från 12 till 14 ton så att t ex flygplan av den vanliga typen Saab-Fairchild 340 inte längre föll under gränsen - har inte förverkligats. År 2000 var antalet passagerare 1.000.000.

Nu framlagt förslag betyder att Bromma kan nyttjas för linjetrafik flera gånger större och väsentligt tyngre än dagens. Det skulle ge stora inkomster på Bromma. Motsvarande antal slots (tidsutrymme för start/ landning) blir tillgängliga på Arlanda för den tyngsta, mest inkomstbringande trafiken. Avtalet ger inte bara säkrat s k VIP-flyg –en huvudfråga från stadens sida i förhandlingarna - utan också betydande expansion av linjetrafik på Bromma, och indirekt på Arlanda.

I tjänsteutlåtande med yttrande över det tillfälliga avtalet redovisade kontoret att enligt gällande flygplatsavtal har staden tillfört LFV engångsbelopp om ca 30 Mkr p g a de trafikrestriktioner som införts i avtalet, som godkändes i juni 1994 av fullmäktige och regering. Bromma redovisade år 2000 överskott om ca 8 Mkr. Detta speglar dock inte LFVs totala ekonomiska nytta av Bromma. Inrikeslinjerna genererar ju också landningsavgifter på andra flygplatser som Visby och Sturup.

F n ska LFV enligt gällande avtal erlægga 1 kr/år i arrendeavgift. I sitt tjänsteutlåtande med yttrande över det tillfälliga avtalet underströk kontoret att LFV bör betala en rimlig arrendeavgift för upplåtelsen av de ca 140 ha centralt belägen mark som flygplatsen omfattar, i relation till vinsterna från flygtrafiken och det värde marken har för staden. Föreliggande avtal möjliggör än större inkomster för LFV. Föredragande borgarrådet anförde vid prövningen av det tillfälliga avtalet:

”Gatu- och fastighetsnämnden erinrar dock om att staden utgivit kompensation till luftfartsverket om ca 30 Mkr p g a de inskränkningar i trafikmängden som gjordes i det avtal som kommunfullmäktige godkände 1994. Därtill erlägger luftfartsverket i dagsläget endast 1 krona per år i arrendeavgift till staden för Bromma flygplats. Gatu- och fastighetsnämnden menar att när nu staden och staten enas om att förändra trafikmängdsbegränsningen på Bromma flygplats på ett sätt som leder till ökade ekonomiska vinster för luftfartsverket, bör samtidigt arrendeavgiften höjas. I likhet med gatu- och fastighetsnämnden anser jag att sådana diskussioner bör föras mellan staden och staten. Enligt min mening bör det göras i de förhandlingar som måste genomföras om ett nytt avtal som ska gälla fr o m oktober 2001.”

Avtalsförslaget innehåller inget om detta. Gatu- och fastighetskontoret vidhåller uppfattningen att om 1994 års avtal ska omförhandlas bör det också gälla de ekonomiska grunderna. Staden bör yrka dels kompensation för kapitaltillskotten, dels ersättning för nyttjandet av stadens mark. Det gäller i vida högre grad för nu föreliggande avtalsförslag jämfört med det utgående, tillfälliga avtalet.

Miljöaspekter

Avtalsförslaget innebär att såväl totalt buller som max-buller från enstaka flygplan låses på dagens nivå. Det betyder att ev teknikutveckling inte nödvändigtvis ger tystare miljö för de kringboende, trots att utlåtandet anger att detta är möjligt. Det vore därför önskvärt om avtalet innehöll någon typ av incitament för att minska buller. Konsekvenser av LFVs åtagande att genomföra försök med brantare inflygning kan kontoret inte bedöma.

Omlokalisering av skolflyg och annat lättflyg m m

Gatu- och fastighetskontoret avser medverka i evakuering av en av de berörda flygskolorna. Syftet härmed är att frigöra en del av flygplatsområdet för andra ändamål. Eljest är detta frågor för luftfartsverket.

En huvudfråga för staden i förhandlingarna har som nämnts varit bättre villkor för affärsflyg, det s k VIP-flyget. LFV garanterar i avtalsförslaget affärsflyget full tillgänglighet ”inom det totala antalet flygrörelser”. Vad denna specificering innebär är inte helt klart – ger det LFV rätt att avvisa affärsflyg när man ligger nära taket? Eller ska alltid affärsflyget beredas utrymme och andra flygrörelser vid behov inställas? Båda tolkningarna – varandra motstridiga – synes rimliga.

Framtidsfrågor

Bromma flygplats är beroende av att en helhetslösning kan nås för hela Stockholmsregionens flygplatsförsörjning. Stockholmsregionen har idag ett behov av minst två flygplatser. Enligt uppgift har projekteringsarbetet för en flygplats på södertörn upphört. Det nu föreliggande avtalet reglerar Bromma flygplats framtid för tio års sikt. Frågan är dock vilken valfrihet staden har efter denna period. Sannolikheten att en alternativ flygplats finns färdig att ta i bruk år 2011 får bedömas som mycket liten, varför Bromma flygplats kommer att behövas för att klara regionens flygtransporter under mycket lång tid framöver.

Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 16 augusti 2001 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

Reservation anfördes av *Carin Jahn m fl* (s), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Dick Urban Vestbro m fl* (v), bilaga 1.

Reservation anfördes av *Cecilia Obermüller* (mp), bilaga 1.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 31 juli 2001 redovisar i huvudsak följande.

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat ett förslag till nytt tilläggsavtal till Bromma-avtalet om markupplåtelse mellan Luftfartsverket och staden, samt stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat 2001-07-02, till stadsbyggnadsnämnden för yttrande senast 2001-08-24 (Rotel I, dnr 310-918/01).

Bakgrund

Kommunfullmäktige beslutade 1994 att flygverksamheten på Bromma bör upphöra. Enligt stadens avtal med Luftfartsverket 1994 får flygplatsen finnas kvar till 2011. I stadens översiktsplan 1999, ÖP 99, är intentionen att flyget på Bromma inte kan avvecklas förrän en ny flygplats har etablerats söder om Stockholm. ÖP 99 betecknar området som stadsutvecklingsområde. Avsikten är att på sikt kunna bebygga Brommafältet med bostäder och lokaler samt att anlägga park- och grönområden. Tidpunkten anges dock som mycket osäker. Om Bromma läggs ner skapas också förutsättningar för ny stadsbebyggelse i angränsande områden, som idag begränsas av inflygningshöjder och höga bullernivåer. Enligt översiktsplanens bilaga om miljö- och riskfaktorer är det flygplanens starter och landningar som utgör flygplatsens huvudsakliga problem från risk-, buller- och luftföroreningssynpunkt.

Detaljplan saknas för flygplatsområdet. Nuvarande terminalbyggnad och den ursprungliga terminalen med flygledartornet är statliga byggnadsminnen. Övriga byggnader har enligt stadsmuseums klassificering visst kulturhistoriskt värde. Fråga om byggnadsminnesförklaring av flygplatsen som helhet är väckt hos Länsstyrelsen.

Detaljplanearbete pågår för hangarområdet i norra delen av det gamla flygplatsområdet, där områdets kulturhistoriska värden avses skyddas och nuvarande stormarknadsanvändning permanentas och kompletteras med nybebyggelse för arbetsplatser och närservice. I samband med detta ses utformningen av in- och utfarter mot Ulvsundavägen och Flygplatsinfarten över och görs en riskanalys för transporter med farligt gods på Ulvsundavägen och den del av flygverksamheten som berör hangarområdet. Förslaget till dragning av snabbspårvägen norrut från Alvik förbi Bromma flygplats utreds för närvarande.

Brommaavtalet

Brommaavtalet mellan staden och Luftfartsverket om upplåtelse av Bromma flygplats träffades 1994 och gäller till 2011-12-31. År 1999 gjordes en översyn av avtalet, som resulterade i tidsbegränsade förändringar av avtalet gällande till 2001-09-30 (främst ökning av tillåten trafikmängd med större flygplan) samt överenskommelse om att vissa utredningar skulle genomföras.

Förslaget till tilläggsavtal

Utredningarna och förhandlingar mellan staden, genom stadsledningskontoret, och staten, genom Luftfartsverket, har nu resulterat i ett förslag till ett nytt tilläggsavtal som avses gälla fram till 2011-12-31. Utöver de punkter som tas upp i tilläggsavtalet skall 1994 års avtal gälla oförändrat.

Utgångspunkterna för avtalet har dels varit att Bromma flygplats skall stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom en starkare inriktning på reguljär flygtrafik och affärsflyg, medan skolflyget och lättare privatflyg reduceras, dels att flygplatsens påverkan på miljön skall minskas.

Flygverksamhetens omfattning föreslås under den fortsatta avtalsperioden regleras genom att

- ? Totala antalet flygrörelser begränsas till 80.000 per år oavsett flygplansstorlek. Tidigare gällde 88.000, varav max 16.500 för flygplan med startvikt över 14 ton. Enligt siffror från gatu- och fastighetskontoret var antalet flygrörelser år 2000 drygt 70.000 varav 28 % var skolflyg och 20 % lättare privatflyg. Antalet passagerare år 2000 var ca en miljon.
- ? Den totalt uppmätta bullerenergin skall inte överstiga det värde som gällde för 1999 (134 TFBN). Varje flygplan får inte bullra mer än 89 EPNdD, vilket motsvarar dagens nivå.
- ? Tidigare begränsningar av öppettiderna till 07.00 – 22.00 (från 08.00 på lördag och söndag) bibehålls. Staten skall verka för att flygverksamheten under veckoslut och helger begränsas.

Staten åtar sig i avtalet att redovisa en plan för förbättring och standardhöjning av flygplatsens byggnader och yttre miljö och att senast år 2005 iordningställa en terminal med god standard för affärsflyget.

Staten skall utreda och ev göra försök med brantare inflygningsvinkel, vilket skulle minska bullerutbredningen vid landning.

Kontorets bedömning

Kontoret har följande synpunkter:

Bromma flygplats framtid är beroende av att en helhetslösning kan nås för hela Stockholmsregionens flygplatsförsörjning. Stockholmsregionen har idag ett behov av två flygplatser. Enligt uppgift har projekteringsarbetet för en ny flygplats på Södertörn upphört. Det nu föreliggande avtalet reglerar Bromma flygplats framtid på tio års sikt. Frågan är dock vilken valfrihet staden har efter denna period. Sannolikheten att en alternativ flygplats finns färdig att ta i bruk år 2011 får bedömas som mycket liten.

Osäkerheten om Bromma flygplats framtid har inte bara påverkat möjligheten för långsiktiga investeringar i själva verksamheten. Även planeringen och utvecklingen av intilliggande områden har påverkats negativt. För ett av stadens mest centrala utvecklingsområden har viktiga förutsättningar för investeringar i såväl bostäder som arbetsplatser varit oklara. Om inte besked snarast ges ifrån statens sida angående alternativa placeringar för Stockholmsregionens andra flygplats bör stadens planering nu utgå ifrån att Bromma flygplats blir kvar för överskådlig framtid. Detta ställer dock stora krav på miljöförbättringar.

Med tanke på Brommas utsatta läge mitt i stadsbebyggelsen ser kontoret det som mycket angeläget att systematiskt främja och utnyttja pågående teknikutveckling, för bl a tystare flygplan, för att kontinuerligt minska störningarna från flygplatsen. Kontoret ser positivt på åtgärder som kan minska bullerutbredningen och därigenom förbättra situationen för kringboende och möjliggöra bostadsbebyggelse närmare flygplatsen än idag.

Trots förslagets uttalade prioritering av miljöfrågorna så är avtalets krav på miljöförbättringar vagt och otydlig formulerade. De bör konkretiseras. En samlad plan med tydliga och kontrollerbara mål för hur, hur mycket och när buller och utsläpp skall minskas bör utarbetas och biläggas avtalet. Målen bör formuleras i samråd med

minskas bör utarbetas och biläggas avtalet. Målen bör formuleras i samråd med miljö- och hälsoskyddsnämnden. En sådan plan skulle kunna utgöra underlag för den fortlöpande utvärdering av flygverksamhetens omgivningspåverkan som skall ske enligt avtalsförslaget.

Avtalsförslaget öppnar möjligheter till en väsentlig ökning av antalet passagerare. Konsekvenserna i form av ökad gatutrafik och behov av kollektivtrafik till och från flygplatsen, risker vid ökade transporter av flygbränsle m m, är emellertid svåra att överblicka då remissmaterialet inte redovisar några prognoser eller konsekvensbeskrivningar. Kontoret anser att sådana prognoser och konsekvensbeskrivningar för antal passagerare, vägtrafik och risk kommer att behöva göras som underlag för planering och eventuella åtgärder.

Ändringar av flygplatsens byggnader och yttre miljö måste ske i samråd med länsstyrelsen och stadsmuseum så att områdets stora kulturvärden bevaras och byggnadsminnesklassningens skyddsföreskrifter följs.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 28 augusti 2001 att tillstyrka förslaget till nytt tilläggsavtal under förutsättning att de föreslagna förändringarna inte innebär att de kringboende utsätts för ett ökat antal bullerhändelser med maximalnivå över 70 dBA och att parterna visar att det förmodade ökade passagerarantalet inte leder till ökade störningar på grund av trafiken till och från flygplatsen.

Reservation anfördes av *Margareta Olofsson* (v), *Elisabet Lönngren* (s) och *Yildiz Kafkas* (mp), bilaga 1.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 17 augusti 2001 redovisar i huvudsak följande.

Bakgrund

1994 träffades ett avtal mellan staten och Stockholms stad om upplåtelse av marken där Bromma flygplats ligger. Avtalet innebär att staden hyr ut marken till och med 2011. 1999 tecknades ett tilläggsavtal som gäller till och med 2001-09-30. I tilläggsavtalet sägs bland annat

- ? att parterna ska utreda förutsättningarna för att flytta skolflyget och det lätta allmänflyget till en annan flygplats i stockholmsregionen,
- ? att flygplatsens öppethållande begränsas till 07.00 – 22.00 vardagar och till 08.00 – 22.00 lördagar och söndagar,
- ? att antalet flygrörelser per år begränsas till 88 000 i stället för till 100 000,
- ? antalet flygrörelser med tunga plan ökas från 15 500 till 16 500 per år och att gränsen för vad som räknas som tunga flygplan höjs från 12 till 14 ton,
- ? att ett miljöbaserat avgiftssystem ska ha utarbetats senast 2001-09-30.

Det sägs också i tilläggsavtalet att om parterna inte dessförinnan enats om annat ska från och med den 1 oktober 2001 överenskommelserna om antal flygrörelser, totalt och för tunga plan, samt definitionen av tunga plan återgå till vad som gällde tidigare.

Staten och staden har nu förhandlat fram ett förslag till nytt tilläggsavtal som ska ersätta avtalet från 1999. Detta förslag till tilläggsavtal har nu remitterats till stadsbyggnadsnämnden, gatu- och fastighetsnämnden och till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Handlingarna anlände till miljöförvaltningen den 9 augusti. Yttrande skulle ursprungligen vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 24 augusti. Detta datum har ändrats till snarast möjligt, vilket innebär att för att ärendet ska hinna behandlas innan tidsfristen ovan, 1 oktober, löper ut måste miljö- och hälsoskyddsnämnden behandla ärendet i augustisammanträdet och helst låta justera protokoll och påpeka att det sedan 1993 finns ett ärende i miljödomstolen om ändrade villkor för flygplatsen. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har yttrat sig flera gånger, senast den 15 maj 2001. Huvudförhandling i målet ska hållas med början den 16 oktober.

Förändringar i förslag till nytt tilläggsavtal jämfört med förra tilläggsavtalet

Nya förslaget	Nu gällande tilläggsavtal
<p>Det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen får uppgå till maximalt 80 000 per år. Riktvärdet 80 000 flygrörelser får överskridas endast då synnerliga skäl föreligger och om parterna så överenskommer. (Tidigare begränsning avseende antalet tunga plan försvinner helt)</p>	<p>... att i avvaktan på ovan angivna utredningar och längst till och med den 30 september 2001 begränsa antalet flygrörelser vid flygplatsen med flygplan som har en maximal startvikt överstigande 14 ton till 16 500 per år samt begränsa det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen till maximalt 88 000 per år som riktvärde. Den förstnämnda begränsningen omfattar inte statsflygplan. Riktvärdet 88 000 flygrörelser per år får överskridas om synnerliga skäl föreligger.</p>

Staten ska verka för att flygverksamheten begränsas under veckoslut och helger.	Regleras ej i nu gällande tilläggsavtal.
Den uppmätta bullerenergin ska inte överstiga 134 TFBN som gällde för år 1999, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från behörig myndighet. Staten ska med olika åtgärder successivt söka minska den bullerenergi som alstras från flygverksamheten	Regleras ej i nu gällande tilläggsavtal. (i Luftfartsverket förslag till villkor från 2000: 136 dBA TFBN)
flygverksamheten med ljudemission som överstiger 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, d v s dagens nivå tillåts trafikera flygplatsen, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från behörig myndighet. Staten ska med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen att införa flygplanstyper som har en lägre ljudemission än statens	Regleras ej i nu gällande tilläggsavtal. (överensstämmer med Luftfartsverkets förslag till villkor)
Staten ska fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter för luftfarten med syftet att ytterligare begränsa den bullerstörning som flyget utgör för de omkringboende. Avgifterna ska vara sådana att de påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan.	... senast den 30 september 2001 ha utarbetat förslag till skärpning av de miljörelaterade trafikavgifterna vid Bromma flygplats jämte en utredning om de förväntade effekterna härav.

I det tjänsteutlåtande som ställs till kommunstyrelsen kan man utläsa att det nya avtalsförslaget i huvudsak syftar till att dels trygga affärsflygets fortlevnad och den därför nödvändiga expansionen, dels till att ta så stora miljöhänsyn som möjligt.

Förslaget går ut på att genom att flytta bort ett stort antal av de små flygplanen från Bromma bereda plats för ett ökat antal större plan. De två största flygskolorna som i dag finns på Bromma planeras att flytta till Västerås respektive Eskilstuna under hösten. Skolflyg stod under år 2000 för 28% av flygrörelserna, eller 19 716 starter och landningar. De två största flygskolorna torde ha stått för en betydande del av dessa flygrörelser.

Det finns begränsningar av det totala antalet flygrörelser. Det nu gällande villkoret enligt miljöskyddslagen har bullerbegränsningar baserade på 160 300 rörelser per år. I den nu pågående villkorsprövningen har Luftfartsverket 1995 frivilligt åtagit sig 100

000 rörelser. 1999 begränsades detta i avtalet med Stockholms stad till 88 000 rörelser per år och nu föreslås 80 000. Dessa siffror bör jämföras med det faktiska antalet flygrörelser som år 2000 uppgick till 70 415.

Nu föreslås att man tar bort begränsningen av antalet tunga plan. I avtalet från 1994 skrevs in att antalet flygrörelser med flygplan som har en maximal startvikt över 12 ton inte fick överstiga 15 500 per år. I tilläggsavtalet från 1999 ändrades detta till 14 ton och 16 500 flygrörelser.

Resultatet av dessa förändringar är alltså att det blir möjligt att låta ett betydligt större antal stora plan trafikera flygplatsen. I stadsledningskontorets tjänsteutlåtande sägs att större men modernare plan leder till minskad miljöbelastning.

Förvaltningens synpunkter

Konsekvenserna av det föreslagna avtalet är att det blir möjligt att flyga med fler större plan. Stadsledningskontoret hänvisar till utredningar Luftfartsverket gjort och som kommit fram till "att genom att använda nya flygplan med bättre prestanda och därmed lägre bränsleförbrukning uppnås positiva miljöeffekter. Man uppnår härigenom lägre bullernivåer, d v s att man genom att öka antalet större plan t o m kan förbättra miljön i jämförelse med i dag." Där förs också ett resonemang om kommande flygplanstyper och om en jämförelse som gjorts mellan dagens flygplan och de som kommer att tas i drift de närmaste åren. Tjänsteutlåtandet säger "Det innebär att med större men modernare flygplan så minskar miljöbelastningen. Det skulle innebära fler passagerare med samma antal flygrörelser och lägre utsläppsvärden per passagerare. Det skulle i sin tur innebära lägre bullernivåer genom att det totala antalet flygrörelser minskar samt färre flygrörelser på helgerna p g a att skolflygplan minskar". Flygplanstypen på grund av kort remisstid inte kunnat granska de beräkningar som ligger till grund för resonemanget ovan. Förvaltningens bild av frågan är att den viktgräns som finns i dag, max 16 500 rörelser per år med flygplan över 14 ton, lägger hinder i vägen för nya flygplanstyper med bättre miljöprestanda. Däremot finns det i dag äldre plan som klarar viktgränsen men som bullrar mer.

Buller kan beskrivas på ett antal olika sätt. För flygbuller använder man ofta FBN som uttrycker en slags ekvivalent, eller genomsnittlig, ljudnivå. FBN viktas så att buller på kvällar och nätter väger tyngre än buller dagtid. Det brukar redovisas som kurvor på kartor. Ett annat sätt att beskriva flygbuller är TFBN som är ett mått på den totala bullerenergin som flygplanen avger till ett definierat område på marken. Ytterligare ett sätt är maximalnivån som enkelt uttryckt är den bullernivå som uppstår momentant vid betraktaren då ett flygplan passerar.

De plan som försvinner från Bromma är i första hand de minsta, kolvmotordrivna propellerplanen. Ett givet antal sådana bullrar avsevärt mindre än samma antal större jetdrivna plan. På förvaltningen finns jämförelsematerial som visar detta för de äldre planen som nämns ovan. Jämförelsematerial för kommande flygplanstyper saknas dock. Tanken i det nya förslaget till avtalstext är ju att man tar bort flera små och ersätter med färre stora. Då kan man naturligtvis få den önskade effekten med avseende på FBN och TFBN. En fråga är dock hur många små man behöver ta bort

för varje nytt stort. Begränsningen av totalantalet flygrörelser, från 88 000 per år till 80 000, torde inte garantera att bullernivån sjunker. Särskilt inte som antalet flygrörelser år 2000 var drygt 70 000. Ett sätt att säkerställa den önskade effekten skulle kunna vara att begränsa det totala antalet betydligt hårdare. Att det totalt sett inte ska bli mer buller regleras dock av den skrivning i avtalet som säger att den totala bullerenergin inte ska överstiga 134 TFBN som gällde för år 1999. Förvaltningen tillstyrker denna reglering.

Vad som händer med antalet höga maximalbullerhändelser är mer oklart. Antalet höga maximalnivåer ökar troligen.

I stadsledningskontorets tjänsteutlåtande hänvisas till en opinionsundersökning Luftfartsverket låtit utföra under år 2000. (Vad tycker brommaborna och andra stockholmare om Bromma flygplats? Inregia AB, december 2000.) I hänvisningen sägs bland annat att majoriteten av de boende inte tycker att det är någon skillnad i störningsgrad mellan stora och små flygplan och att ett byte av många små flygplan mot färre stora sannolikt skulle accepteras. I undersökningen ställde man just den frågan, färre flygrörelser med större plan och minskning av helgtrafiken, eller nuvarande trafikbild. Av de som anser att flygplatsen bör försvinna fick de båda alternativen praktiskt taget lika många sympatisörer men av de som vill ha kvar flygplatsen efter år 2011 ville 74% ha kvar den nuvarande trafikbilden och 26% föredrog färre och större plan som företrädesvis flyger på vardagar. På frågan om små eller stora plan stör mest svarade 69% att det inte är någon skillnad, 24% att de stora stör mest och 7% att de små stör mest.

Förvaltningen menar att maximalnivåerna är en viktig faktor att ta hänsyn till när man bedömer bullerstörningarna och att det är troligt att antalet bullerhändelser med höga nivåer kommer att öka av avtalsförslaget. För att undvika en sådan ökning av antalet höga bullerhändelser kan antingen en reglering av antalet flygrörelser med tunga plan ingå även i det nya avtalet eller så kan avtalsförslaget kompletteras med ett villkor där antalet flygplansrörelser som ger maximalnivåer över 70 dBA, i en eller flera fördefinierade punkter, regleras.

För att nå den önskade effekten krävs ju att flygplatsen faktiskt kommer att trafikeras med moderna och kommande flygplanstyper, något som Luftfartsverket inte har absolut rådighet över. I avtalet står därför "Staten skall med olika åtgärder successivt söka minska den bullerenergi som alstras från flygverksamheten." och "Staten skall fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter för luftfarten med syftet att ytterligare begränsa den bullerstörning som flyget utgör för de omkringboende. Avgifterna skall vara sådana att de påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan."

Ett annat syfte, eller i varje fall en konsekvens av avtalsförslaget, är att passagerarantalet kommer att öka. Detta innebär sannolikt också en ökning av biltrafiken till och från flygplatsen. Under de senaste åren har 70-80% av de avresande resenärerna anlänt till flygplatsen i bil. Bussandelen har dock ökat och låg under 1999 på omkring 10%. Ett förhållande när det gäller Bromma flygplats är att det dels finns ett tillstånd enligt miljöskyddslagen för verksamheten, detta är också förenat med villkor

som för närvarande är under omförhandling, dels regleras ett antal mycket viktiga miljöfrågor i markupplåtelseavtalet mellan staden och staten. Det är i detta sammanhang värt att notera att miljö- och hälsoskyddsnämnden endast är tillsynsmyndighet enligt miljöbalken. När det gäller vad som regleras i avtalet ”skall samverkan ske mellan staten och stadens kommunstyrelse om tillämpningen av detta avtal.”

RESERVATIONER M M

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av Börje Vestlund m fl (s) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att avstyrka förslaget till tilläggsavtal, att i övrigt i huvudsak godkänna kontorets förslag samt att därutöver anför följande

Det är uppenbart att detta är ytterligare ett steg på vägen mot ett permanentande av Bromma flygplats och ett steg bort från tidigare kommunfullmäktigebeslut om ett avskaffande av densamma. Det står dessutom i strid med den översiktsplan som nyligen antagits av fullmäktige.

Den utveckling som kan skönjas, med Bromma flygplats som permanent flygplats och ett ökat antal flygrörelser med tunga flygplan, reguljär flygtrafik och ökad satsning på affärsflyget, kommer att påverka den omgivande miljön i stor utsträckning. Detta kommer att innebära långt större antal persontransporter, något som ökar biltrafiken och belastningen på kollektivtrafiken. Någon konsekvensbeskrivning som behandlar detta återfinns inte i ärendet.

Vidare saknas en riskbedömning. Flygplatsen är belägen i tät stadsbebyggelse. Vad ökad trafik, framtida flygtrafik, bränsletransporter, mm, innebär för risk för de omkringboende berörs inte heller i ärendet.

I förslaget till tilläggsavtal förklarar man att detta är en del i den långsiktiga utvecklingen av Stockholm och dess näringsliv. Det innebär att man gör ytterligare en strategisk satsning på den norra regionhalvan. Stockholmsregionen har idag två stora flygplatser. Dess är båda belägna i den norra delen av regionen. Vi kan konstatera att det här berörda tilläggsavtalet är ett steg i en riktning som, om den får fortsätta, kommer att förstärka den regionala obalans som redan är ett faktum.

Till sist förklarar kontoret att projekteringen av en flygplats på södertörn har avbrutits och att det är ovisst vilken valfrihet staden har när det nu gällande avtalet går ut. Det framhålls att det är mycket otroligt att någon annan flygplats finns att ta i bruk vid avtalsperiodens slut. Vi vill understryka att det till största delen beror på hur de två avtalsslutande parterna, Luftfartsverket och Stockholms stad, agerar.

Kontoret nämner i sitt tjänsteutlåtande allmänflygets situation men redovisar inga konkreta förslag på hur lokaliseringsfrågan ska lösas.

Reservation anfördes av Ann-Marie Strömberg m fl (v) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att avslå avtalet, samt besvara remissen enligt följande

Stadens intresse av Bromma flygplats är att snarast få marken tillgänglig för bostadsbebyggelse. Staden torde få betydligt större ekonomiskt och miljömässigt utbyte av marken om nuvarande verksamhet upphörde, än om den tilläts fortsätta.

av marken om nuvarande verksamhet upphörde, än om den tilläts fortsätta. Staden bör därför klargöra sin inställning att flygplatsen snarast bör läggas ned. Om ytterligare flygkapacitet behöver tillföras regionen skall Skavsta utvecklas.

Reservation anfördes av Per Bolund (mp) enligt följande.

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att avslå kontorets tjänsteutlåtande, lägga ned Bromma som flygplats och därför omförhandla tidigare förslag om förlängning av avtal med staten samt att överlämna och återopa följande

Flygtrafiken på Bromma leder till oacceptabla miljökonsekvenser, både lokalt i form av avgaser, olycksrisker och buller, och globalt i form av stora utsläpp av klimatpåverkande växthusgaser. Det föreslagna tilläggsavtalet kommer att ytterligare förvärra dessa miljöeffekter eftersom det kommer att leda till en ökning av antalet flygresenärer. Staden kan därför inte godkänna tilläggsavtalet. Istället bör staden verka för att Bromma flygplats läggs ner snarast möjligt. Marken behövs för att bygga bostäder i Stockholm. Idag förhindras även nytillskott av bostäder i flygplatsens närhet pga buller, jämför ärendet om bostadsprojekt intill Solvalla.

Behovet av kapacitet för flygtransporter i regionen bör betraktas mot bakgrund av flygplatskapaciteten i hela Mälardalsregionen. Flera orter i Mälardalsregionen bl.a. Västerås utökar nu sin kapacitet. I det ljuset finns ännu mindre behov av Bromma än tidigare.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av Carin Jahn m fl (s) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak godkänna kontorets förslag samt att därutöver anför följande

Det är uppenbart att detta är ytterligare ett steg på vägen mot ett permanentande av Bromma flygplats och ett steg bort från tidigare kommunfullmäktigebeslut om ett avskaffande av densamma. Det står dessutom i strid med den översiktsplan som nyligen antagits av fullmäktige.

Den utveckling som kan skönjas, med Bromma flygplats som permanent flygplats och ett ökat antal flygrörelser med tunga flygplan, reguljär flygtrafik och ökad satsning på affärsflyget, kommer att påverka den omgivande miljön i stor utsträckning. Detta kommer att innebära långt större antal persontransporter, något som ökar biltrafiken och belastningen på kollektivtrafiken. Någon konsekvensbeskrivning som behandlar detta återfinns inte i ärendet.

Vidare saknas en riskbedömning. Flygplatsen är belägen i tät stadsbebyggelse. Vad ökad trafik, framtida flygtrafik, bränsletransporter, mm, innebär för risk för de omkringboende berörs inte heller i ärendet.

I förslaget till tilläggsavtal förklarar man att detta är en del i den långsiktiga utvecklingen av Stockholm och dess näringsliv. Det innebär att man gör ytterligare en strategisk satsning på den norra regionhalvan. Stockholmsregionen har idag två stora flygplatser. Dessa är båda belägna i den norra delen av regionen. Vi kan konstatera att det här berörda tilläggsavtalet är ett steg i en riktning som, om den får fortsätta, kommer att förstärka den regionala obalans som redan är ett faktum.

Till sist förklarar kontoret att projekteringen av en flygplats på södertörn har avbrutits och att det är ovisst vilken valfrihet staden har när det nu gällande avtalet går ut. Det framhålls att det är mycket otroligt att någon annan flygplats finns att ta i bruk vid avtalsperiodens slut. Vi vill understryka att det till största delen beror på hur de två avtalsslutande parterna, Luftfartsverket och Stockholms stad, agerar.

Reservation anfördes av Dick Urban Vestbro m fl (v) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden avslår kontorets förslag till tjänsteutlåtande, och istället anför följande

Bromma flygplats bör läggas ner snarast möjligt. Flyget är en av de främsta källorna till luftföroreningar och växthuseffekt i den rika delen av världen. Internationella miljökrav måste uppfyllas även för denna verksamhet. Skattebefrielsen för flygbränslet måste upphöra. Krav måste ställas på minskade föroreningar. På de medellånga sträckor, där järnväg är ett alternativ, ska snabbare och bekvämare rälsbunden transport prioriteras på flygets bekostnad. Allt detta gör att behovet av flera flygplatser i Stockholmstrakten kommer att minska. Om det i Östra Svealand behövs en flygplats utöver Arlanda är en upprustning av Skavsta ett intressant alternativ. Under inga omständigheter ska Bromma vara kvar som flygplats. Den ligger alltför nära bostadsbebyggelsen. Stömingarna i form av buller och föroreningar är oacceptabla. Istället ska Bromma användas för bostadsbebyggelse.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att i huvudsak besvara remissen med stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande, dock uttalar sig nämnden för att avstyrka tilläggsavtalet i sin nuvarande form, hemställa att kommunstyrelsen skyndsamt upptar förhandlingar med regeringen om avveckling av Bromma flygplats samt att därutöver anför följande

Den utökade kapaciteten som föreslås för större plan riskerar att permanenta flygverksamheten på Bromma för all framtid.

Vi har en svår buller- och luftmiljösituation i Brommaområdet som flygtrafiken förorsakar. Bromma flygplats är idag, med hänsyn till de bostads- och naturområden som finns kring flygplatsen ytterst olämpligt placerat.

Bromma flygplats består av ett 146 000 kvm stort område inom Stockholms kommun som bör utnyttjas för bostadsbyggande. Det är definierat som ett stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP

lingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP 99) Ett stadsutvecklingsområde av stor betydelse. Flygverksamheten blockerar samtidigt även byggande i närområdet, då hushöjder och bostadsbyggande begränsas på grund av säkerhetsrisker.

Med anledning av att flygplatsen både förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa i Stockholm och kräver stora markområden anser vi att det vore klokt att avveckla den snarast möjligt. Detta istället för att utöka passagerarkapaciteten ytterligare och investera i nya anläggningar.

Med anledning av ovanstående föreslår vi att kommunstyrelsen inte antar detta tilläggsavtal. I stället bör kommunstyrelsen kontakta regeringen för att inleda avvecklingen av Bromma flygplats och börja planeringen av ett ekologiskt bostadsområde på Bromma flygplats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av Margareta Olofsson (v), Elisabet Lönngren (s) och Yildiz Kafkas (mp) enligt följande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att avstyrka förslaget till nytt tilläggsavtal för Bromma flygplats och anför därutöver följande

Buller från Bromma flygplats innebär redan idag stora besvär för närboende. Att ersätta flera mindre flygplan med få stora löser inte detta problem. Förvaltningen konstaterar i sitt tjänsteutlåtande att antalet höga maximalnivåer troligen ökar – med negativa effekter för de omkringboende. Det är också uppenbart att ett ökat antal passagerare på något sätt måste ta sig till flygplatsen, vilket innebär en stor risk för ökade trafikstörningar i flygplatsens omgivning.

I ärendet finns heller ingenting om förändrade förutsättningar för säkerheten i samband med ett skifte från små till stora plan. För övrigt anser vi att Bromma flygplats ska läggas ned.

Förslaget till tillägg till markupplåtelseavtal innebär såsom miljöförvaltningen påpekar ett säkerställande av affärsflygets fortlevnad och expansion av flygverksamheten. Det ursprungliga avtalet från år 1994 sträcker sig till år 2011. Det rimliga är att inleda förhandlingar med staten så att Bromma flygplats läggs ned senast år 2011 och helst tidigare. Ett nytt avtal som syftar till en expansion av nuvarande verksamhet försvårar nedläggningen av flygverksamheten som bedrivs i en tätbefolkad stadsdel och med de säkerhetsrisker och miljöstörningar som detta innebär.

Staten genom Luftfartsverket (LFV), nedan kallad staten, och Stockholms kommun, nedan kallad staden, träffar härmed följande

TILLÄGGSAVTAL

till 1994 års avtal om upplåtelse av Bromma flygplats.

1. Bakgrund

1.1 Bromma flygplats 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,

1.2 Bromma flygplats spelar en viktig roll för att dels ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid, dels säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Parterna anser därför att det är av väsentlig betydelse att flygföretagen på Bromma kan utveckla sin trafik på flygplatsen och är därför överens om att tillåta vissa ökningar av den reguljära flygtrafiken. Detta sker genom att ersätta den nuvarande begränsningen för flygtrafik med flygplan med en maximal startvikt över 14 ton med begränsningar i den ljudemission som flygplanen avger när flygplanen framförs i trafik till och från Bromma flygplats. Flygplatsen skall dock inte tillåtas trafikeras med flygplan med en startvikt överstigande 50 ton.

1.3 Flygplatsen skall utvecklas i samspel med omgivningen.

2. Parterna är ense om att 3 § i 1994 års avtal skall ha följande lydelse.

3 § Flygplatsområdets användning m.m.

Arrendeområdet skall användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan stadens skriftliga samtycke. I förekommande fall krävs dessutom bygglov.

Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i flygplatsens tillstånd enligt miljöskyddslagen och miljöbalken.

Staten förbinder sig till dess nya villkor för verksamheten har fastställts i en lagakraftvunnen dom att bedriva verksamheten i enlighet med vad staten 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 staten 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.

Stadens miljö- och hälsoskyddsnämnd utövar tillsyn över verksamheten enligt miljöbalken. Dessutom skall samverkan ske mellan staten och stadens kommunstyrelse om tillämpningen av detta avtal.

Staten förbinder sig att gentemot staden och tredje man svara för skada som är ersättningsgill enligt miljöbalken och som kan uppkomma till följd av den verksamhet som beskrivs i denna paragraf.

Flygplatsen är öppen för flygtrafik måndagar-fredagar kl. 07.00-22.00, lördagar 09.00-17.00 och söndagar kl. 10.00-20.00. För ambulans- och räddningsflyg samt för statsflygplan baserade på Bromma kan flygplatsen hållas öppen under andra tider på dygnet. Tiderna för öppethållande under lördag och söndag ändras fr o m 2002-07-01. Till dess att öppethållande tiderna för lördag och söndag ändras gäller tiderna 0800 – 2200.

Flygplatsen får enbart trafikeras med flygplan upp till en maximal startvikt på 50 ton.

Flygplatsens rullbana skall också fortsättningsvis för linjefart vara klassificerad enligt bankod 2 i enlighet med Luftfartsverkets nu gällande Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F). Omklassning till annan bankod får bara ske efter skriftligt samtycke från staden.

3. Övriga åtaganden och begränsningar i verksamheten

Definitioner i detta avtal: Med linjefart avses regelbunden luftfart i reguljär tidtabellsbunden trafik. Med affärsflyg avses taxiflyg och firmaflyg (med firmaflyg menas flygning med eget eller inhyrt flygplan som utförs i förvärvssyfte dock ej skolflyg). Statsflygplan är trafik med flygplan på uppdrag av kungahus och regeringar.

Staten förbinder sig att inom ramen för detta avtal bedriva verksamheten vid flygplatsen i enlighet med punkt 2 ovan och i enlighet med följande åtaganden och begränsningar.

3.1 Det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen får uppgå till maximalt 65 000 per år från och med år 2003. Riktvärdet 65 000 flygrörelser får överskridas endast då synnerliga skäl föreligger och om parterna överenskommer om detta. Trafik med ambulans- och räddningsflyg samt statsflygplan omfattas inte av ovanstående begränsning av antalet flygrörelser.

Av det totala antalet flygplanrörelser får antalet flygplanrörelser med flygplan i linjefart inte överstiga 35 000 per år.

3.2 Inom det totala antalet flygrörelser skall affärsflyget alltid ha tillgänglighet till flygplatsen.

3.3 Inför varje trafikprogramperiod fastställer staten med beaktande av punkt 3.1 och 3.2 ovan, den kvot av flygrörelser som görs tillgänglig under perioden för linjefart.

3.4 Staten åtar sig att under veckoslut (lördag och söndag) begränsa antalet flygplanrörelser med flygplan med en ljudemission som överstiger 86 EPNdB enligt punkt 3.7 (affärsflyg undantaget). Den tillåtna årliga volymen för lördagar och söndagar per kalenderår skall fortsättningsvis inte överstiga det antal som rådde under år 2001.

Därutöver åtar sig staten att för flygplan i linjefart under veckoslut öka landnings- och miljöavgifter så att dessa har en nivå som är dubbelt så hög som under veckodagar för flygplan med en maximal startvikt överstigande 5,7 ton.

3.5 Den uppmätta bullerenergin skall inte överstiga 134 TFBN, det värde som gällde för år 1999, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från behörig myndighet. Staten skall med olika åtgärder successivt söka minska den bullerenergi som alstras från flygverksamheten.

3.6 Inga luftfartyg med ljudemission som överstiger 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, dvs. dagens maxnivå tillåts trafikera flygplatsen, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från koncessionsnämnd eller miljödomstolen. Staten skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen att införa flygplanstyper som har en lägre ljudemission än maxvärdet. Detta innebär att flygplan av exempelvis typen Bae 146/RJ100 fortsätter att vara de största förekommande flygplanen.

3.7 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 86,0 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3.

Större jetflygplan med en passagerarkapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart samt affärsflyg i motsvarande storlek, 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 total antal flygplanrörelser per kalenderår på maximalt 18 000.

3.8 Staten skall fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter för luftfarten med syftet att ytterligare begränsa den bullerstörning som flyget utgör för de omkringboende. Avgifterna skall vara sådana att de påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan. Staten skall införa ekonomiska sanktioner mot flygoperatörer som bryter mot gällande regler för flygning till och från Bromma flygplats.

3.9 Staten medverkar till att omlokalisera skolflyget vid Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen i vid mening.

3.10 Staten skall fortlöpande utvärdera verksamhetens påverkan på flygplatsens omgivningar.

Utvärderingen skall omfatta samtliga komponenter som ingår i detta avtal. Utvärderingarna skall utgöra underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling. Ett särskilt program med kontinuerliga bullermätningar skall införas för flygplatsen. Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten enligt punkt 3.5 ovan och ljudemission enligt punkt 3.6 ovan. En särskild samrådsgrupp ska bildas av parterna för att följa verksamheten.

3.11 Staten ska redovisa en plan över hur man avser att genomföra åtgärder för förbättringar och standardhöjningar av flygplatsens byggnader och yttre miljö. Staten åtar sig att för affärsflyget iordningställa en för verksamheten välanpassad terminal med god standard.

3.12 Staten skall verka för att inflygningsvinkeln kan ökas från nuvarande 3,5 grader med målet att söka nå 4,5-5,5 grader för flygplan som är certifierade för högre inflygningsvinklar. LFV skall i en utredning senast den 1 oktober 2002 redovisa vilka åtgärder som kan vidtas för att öka inflygningsvinkeln ytterligare utöver de 3,5 grader som för närvarande gäller. LFV åtar sig att därefter successivt under avtalstiden vidta sådana åtgärder som parterna bedömer som miljömässigt rimliga och kostnadseffektiva, och som Luftfartsinspektion godkänner med syftet att öka inflygningsvinkeln och därmed minska bullerexponeringen vid inflygning.

4. Avtalets omfattning.

I övrigt skall 1994 års avtal gälla oförändrat.

5. Avtalets giltighet.

Detta tilläggsavtal gäller från och med den 15 april 2002 till och med den 31 december 2011 i enlighet med parternas avtal om upplåtelse av Bromma flygplats. Tilläggsavtalet från den 2 november 1999 upphör därmed att gälla.

6. Godkännande av avtal

Detta tilläggsavtal är för sin giltighet beroende av att det har godkänts för statens del av regeringen och för stadens del av kommunfullmäktige genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta tilläggsavtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt

Norrköping den xx xx 2002

Stockholm den xx xx 2002

För staten genom Luftfartsverket

För Stockholms kommun genom
dess kommunstyrelse

Lars Rekke

Carl Cederschiöld

Yvonne Modén