

**Bilaga 2** till kommunfullmäktiges protokoll 2002-01-21, § 3

**Finansborgarrådet Carl Cederschiölds svar på interpellation nr 19 av Börje Vestlund (s) angående allmänflyget**

Börje Vestlund har i interpellation ställt följande fråga till mig:

1. Vad kommer Du att göra för att Stockholms allmänflyg skall ha någon flygplats i regionen?

Som svar på interpellationen vill jag anföra följande.

Jag vill först och främst klargöra vad som gäller avtalsmässigt mellan staten och staden när det gäller Bromma flygplats, vilket är något oklart uttryckt i interpellationen. 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, vilken utmynnade i ett tillfälligt avtal som gäller t o m 2001-09-30. I avtalet maximeras antalet flygrörelser till 88.000/år. Syftet med de förändringar som det tillfälliga avtalet innehöll var att dels skapa möjligheter till miljöförbättringar, dels möjliggöra för affärsflyget att trafikera Bromma året om med de flygplan som efterfrågas. Det kan konstateras att dessa mål har uppnåtts.

? Affärsflyget har kunnat flyga i full utsträckning på Bromma flygplats.

? Vidare har miljöförbättringar uppnåtts. Luftfartsverket har infört miljörelaterade trafikavgiftssystem med en hårdare miljöprofil för det tyngre flyget fr o m 2000-10-01.

Vidare har den justering av viktsgränsen från 12 till 14 ton, dvs att högst 16.500 flygrörelser/år med flygplan som överstiger denna gräns, inneburit att vissa flygplanstyper har kunnat ersättas av större men tystare plan.

Staden och staten har inte uttalat att skol- och allmänflyget ska bort från Bromma, vilket hävdas i interpellationen. Staden och staten har kommit överens om att utreda förutsättningarna att omlokalisera skolflyget och det lätta allmänflyget till en annan flygplats i Stockholmsregionen. För stadens del är detta av vital betydelse eftersom affärsflyget har en mycket stor betydelse för utvecklingen av näringslivet i staden, regionen och landet. Bromma har en nyckelroll för affärsflyget och en övervägande del av alla flygningar med affärsflyg i landet har Bromma som start eller slutpunkt. Brommas betydelse för såväl affärsflyget som för det reguljära flyget har ytterligare stärkts mot bakgrund av regeringens hantering av frågan om en flygplats på Södertörn. Det innebär att expansionsmöjligheterna för såväl affärsflyget som linjeflyget måste säkras för att flygplatsen ska kunna stödja näringslivets utveckling i Stockholm.

Som ett led i detta arbete har Luftfartsverket genomfört en utredning om allmänflyget i Stor-Stockholm. I utredningsuppdraget ingick bl a utveckla en allmänflygstrategi åt Luftfartsverket inklusive utpekande av lämpliga platser och att bistå KSAK med assistans i sökande av nya allmänflygplatser. Vidare har Luftfartsverket varit i kontakt med berörda kommuner i regionen.

Jag vill betona att för stadens del har Bromma flygplats roll att stödja näringslivets utveckling högsta prioritet. Det måste mot denna bakgrund inom ramen för ett bestämt högsta antal tillåtna flygplansrörelser finnas utrymme för nödvändig expansion av affärsflyg och reguljärflyg på flygplatsen, vilket förutsätter en minskning av skol- och allmänflyg, som idag står för ca hälften av flygrörelserna på Bromma. Det är dock min fasta förvisning att Luftfartsverket utformar alternativa och smidiga lösningar på detta problem. Det innebär dock inte att allmänflyget ska bort från Bromma, men att det kan ske en viss minskning. När det gäller allmänflygets situation i regionen som helhet så anser jag att det är en uppgift för Luftfartsverket att i samråd med allmänflygets organisationer fortsätta arbetet på alternativa placeringar.

Därmed anser jag interpellationen besvarad.

Stockholm den 7 juni 2001

CARL CEDERSCHIÖLD