



**STADSLEDNINGSKONTORET
STADSBYGGNADSKONTORET
MILJÖFÖRVALTNINGEN
EXPLOATERINGSKONTORET**

2007-10-29
GEMENSAMT TJÄNSTEUTLÅTANDE
slk 001-248/2008
DNR 2008-01208-30 SBN
M HN 2008-000674-217
E20087-000-00156

Ann Sjöberg, staben tel 508 29 413
slkasg@stadshuset.stockholm.se
Tomas Victorin, Ytterstad, Tel: 508 270 80
tomas.victorin@expl.stockholm.se
Christna Leifman, strategiska, tel 508272 68
christina.leifman@sbk.stockholm.se
Jörgen Bengtsson, Plan och miljö, tel 508 289 34
jorgen.bengtsson@miljo.stockholm.se

Till
Kommunstyrelsen
Exploateringsnämnden 08-03-13
Stadsbyggnadsnämnden 08-03-13
Miljö- och hälsoskyddsnämnden 08-03-18

Departementspromemorian Ny luftfartslag, supplement (Ds 2007:36). Remiss

Förslag till beslut

Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden och överlämnar och åberopar detta tjänstelåtande till kommunstyrelsen.

Kommunstyrelsen beslutar att som svar på remisen överlämnda och åberopa detta tjänstelåtande.

P g a remisstiden erfordras *omedelbar justering*.

Irene Svenonius Krister Schultz Ingela Lindh Gunnar Söderholm

UTLÅTANDE

Departementspromemorian ”Ny luftfartslag -Supplement Ds (2007:36)” - förslaget i sin helhet finns på

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/09/65/10/834100fa.pdf>

- med förslag till inriktning av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige har överlämnats för yttrande till kommunstyrelsen senast den 1 april 2008. Sammanfattning till promemorian saknas. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen (nedan kallade kontoren) anför följande.

Dagens luftfartslag är från 1950-talet, självfallet med många ändringar. Den reglerar civil och militär luftfart och regler om krav på och tillstånd för flygplan, flygplatser och piloter m m. Stockholms stad yttrade sig över *betänkandet Ny luftfartslag* (SOU 1999:42) 1999-09-08 (PM 1999 R1). Föredragande borgarråd kon-



staterade att utredningens förslag inte är av avgörande eller principiell betydelse för stadens vidkommande.

Sedan betänkandet lämnades har flera saker hänt på luftfartens område. Betänkandet kan, enligt näringsdepartementet, inte längre läggas till grund för lagstiftningsåtgärder. En uppdatering med många detaljändringsförslag görs i den remitterade promemorian som ska ses som ett supplement till det nio år gamla slutbetänkandet.

I övrigt är förslaget till ny luftfartslag, med anslutande sak- och konsekvensändringar, ett betydande lagstiftningsföretag. Av särskild räckvidd är fortsatt anpassning till internationella avtal, till EU-rätten m m. Regelverket berör till mycket liten del kommunal verksamhet.

Vissa konflikter i förhållande till bygglovhanteringen kan dock rymmas i föreslagna nya regler om uppsättning av märken, belysning e d som liknar signaler för luftfarten. Det är svåra bedömningar för bygglovmyndigheten. Självfallet är också Brommaflygets krav på höjdbegränsningar av bebyggelse i viss konflikt med stadens önskemål om högre bebyggelse i framtiden och de behöver ses över i framtiden. Kravet som gäller redan i dag på att byggherre ska skicka särskild flygsäkerhetsanmälan till Försvarsmakten vid bebyggelse över 20 m höjd (50 i tätbebyggelse) är rimligen ofrånkomligt men medför en viss komplicering av byggandets tillståndsprocesser.

Kontoren ser det slutligen som anmärkningsvärt att *miljön* knappast nämns i lagförslaget fastän flyget är en av vår tids stora miljöfrågor. Nu betyder detta självfallet inte i och för sig att dessa frågor inte i övrigt regleras tillräckligt i annan svensk och internationell lagstiftning. Redaktionella hänvisningar i luftfartslagen till resp lagrum i miljöfrågor, såsom föreslås för t ex luftfartsskydd på flygplatser, skulle dock både underlätta läsningen och markera luftfartens stora och växande beroende av vår miljölagstiftning. Ett exempel är möjligheten att använda miljöbalken för att föreskriva om vissa flygvägar, se mål nr M258-05 i Miljööverdomstolen.

Kontoren föreslår att detta tjänsteutlåtande överlämnas till näringsdepartementet som svar på remissen.

Slut