



Tomas Victorin  
Ytterstad  
Telefon: 08-508 270 80  
[tomas.victorin@expl.stockholm.se](mailto: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 Ballstaviken. Staden ges därmed förutsättningar att skapa en levande och innehållsrik stadsbygd av utvecklingsområdet Bromma-Ulvsunda-Mariehäll, av största betydelse för staden och regionen.

## 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 *tomträten 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 be- myndigas 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 till- sammans 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 inflygnings- hjälpmedel utanför arrendeområdet och röja buskar och träd för hindersfrihet.

Staden ska tillgodose flygplatsens intressen i fysisk planering och bygglov- givning. En rad bestämmelser reglerar vad som händer när arrendet upphör. Flygplat- sens 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 Minne- berg 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 Ballstaviken 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 emeller- tid klart - enligt denna överenskommelse och de ansökningar som tidigare inläm- nats 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 områ- det.

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 utvecklingsområdet 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**