



Motion om att Stockholms stad bör sluta subventionera flygets kostnader

I kommunfullmäktiges debatt den 30 september 2019 blev det uppenbart att den nuvarande majoriteten inte tänker göra något för att flytta trafiken från Bromma Flygplats till Arlanda för att på så sätt möjliggöra såväl minskad klimatpåverkan från flyget som en utveckling av den nya stadsdelen Bromma Parkstad.

Det är på många sätt beklagligt, inte minst eftersom en majoritet i fullmäktige tillhör partier som lovat väljarna att inleda en sådan omställning.

Om nu ingen process för att avveckla Bromma flygplats kommer inledas under denna mandatperiod bör i alla fall Stockholm stad inleda ett arbete för att upphäva villkoren i det absurda arrendeavtal som staden nu har med Swedavia.

Detta avtal beslutades om 2008 med en löptid om 30 år utan någon som helst bred parlamentarisk enighet. Tvärtom var Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet emot avtalet. Inte bara avtalets löptid och Moderaternas ovilja att bredare förankra stadens ställningstagande var föremål för kritik. Också dåvarande Luftfartsverkets ensidiga rätt att säga upp avtalet och den hyresnivå som skulle erläggas var föremål för kritik.

Den ekonomiska ersättning som Swedavia (dåvarande Luftfartsverket) erlägger innebär att Stockholms skattebetalare subventionerar flygtrafiken och ökande klimatutsläpp med minst 50 miljoner kronor per år.

Det är orimligt och omoraliskt. Om flygplatsen inte kan läggas ner på grund av den borgerliga majoritetens överenskommelse bör därför staden åtminstone inleda ett arbete för att i första hand begära omförhandling och i andra hand söka häva avtalet i denna del.

Subventionen kan räknas på olika sätt. För staden innebär Bromma flygplats flera negativa aspekter.

Först och främst leder subventionen fel ur klimatsynpunkt. Genom att staden inte tar ut full kostnad av flyget kan biljettpriiser hållas nere och därmed gynnas exempelvis inrikesflyget på bekostnad av tåg och annan kollektivtrafik. Flyget är generellt subventionerat givet att flyget är befriat från koldioxidbeskattning. Även med den lilla flygskatt som riksdagen beslutat om kvarstår subventionen i jämförelse med de kostnader flyget förorsakar i form av klimatpåverkan. Detta förstärks därtill av att staden subventionerar hyran jämfört med såväl andra transportslag och andra användningsområden.



För det andra leder subventionen fel även sett till andra kostnader. VTI har exempelvis i sin rapport ” Redovisning av regeringsuppdrag kring trafikens samhällsekonomiska kostnader” visat hur Bromma flygplats subventioneras kraftigt sett till de samhällsekonomiska kostnaderna för buller.

För det tredje innebär subventionen kostnader sett till uteblivna investeringar till följd av stadens begränsade intäkter av markanvändningen. I de fall staden tar ut marknadsmässig hyra/kostnadstäckning investerar staden i infrastruktur i närområdet. Investeringar som nu till stor del uteblir.

Enligt avtalet ska Luftfartsverket betala hyra med en (1) krona samt därutöver fem (5) kronor per avresande. Denna har förvisso indexerats men de totala intäkterna för 1 400 000 kvadratmeter mark uppgår därmed till cirka 7 miljoner kronor per år. Som jämförelse kan noteras att Stockholm hamnar AB betalar mellan 50 och 60 miljoner kronor för 1 100 000 kvadratmeter (och det för mark som i praktiken har en betydligt mindre alternativ användning). Även denna hyra är i praktiken mindre hyra än vad alternativa användningsområden skulle ha gett staden därför att de bedöms innebära samhällsnytta. Men även i jämförelse med denna lägre hyra för sjö- och landtransporter är det alltså uppenbart att Stockholm stad genom avtalet ytterligare subventionerar flyget på Bromma flygplats.

Subventionen i avtalet är uppenbart oriktig och bör betraktas som sådan. Subventionen blir än större om man ställer den i förhållande till alternativ användningen. I det mest lönsamma alternativet för staden utvecklas en ny stadsdel med uppemot 30 000 bostäder, Bromma Parkstad. Denna skulle inbringa ett kapitaltillskott på cirka 30 miljarder vilket skulle halvera stadens nuvarande skuldsättning. En sådan halverad skuld skulle innebära minskade årliga kapitalkostnader om närmare 500 miljoner kronor per år. Därtill ska läggas minskad bostadsbrist och trängsel som också för med sig vinster. Även i andra alternativa användningar som bygger på att marken hyrs ut eller säljs till andra verksamheter är intäkterna betydligt högre än dagens hyresavtal med Swedavia.

Den subvention som staden idag ger är alltså minst 50 miljoner kronor – i den mest försiktiga beräkningen. Då är inte samhällsekonomiska kostnader för buller och klimatutsläpp inräknade. Skulle man beakta det i enlighet med beräkningar från VTI är subventionen mångdubbelt högre.

Sedan avtalet skrevs har uppskattningar för samhällsekonomiska kostnader till följd för klimatpåverkan reviderats upp mångfalt. Även för kommuner är den kostnaden uppenbar – inte minst i form av klimatanpassningsåtgärder. Trots detta gäller avtalet. Sedan avtalet skrevs har marknadsvärderingen av mark i Stockholm mångfaldigats. Trots detta gäller avtalet.

Att skriva på avtalet 2008 var sannolikt ett av de sämsta besluten i Stockholms historia, ur såväl ekonomisk som klimatpolitisk aspekt. Det är dock inte för sent att göra om och göra rätt. Avtalet bör därför omförhandlas.



Socialdemokraterna

Därför föreslår vi

- Att Kommunstyrelsen ges i uppdrag att ta initiativ till förhandlingar med Swedavia för att revidera avtalet om Bromma flygplats med syfte att hyra ska betalas utifrån principen om att flygtrafik inte ska subventioneras av Stockholms skattebetalare.
- Att Kommunstyrelsen för den skull bolaget visar sig ointresserad av en sådan diskussion i första hand initierar en dialog med bolagets ägare om det rimliga i fortsatta fossilsubventioner.
- Att Kommunstyrelsen i den mån det inte är framkomligt att ändra avtalet denna väg istället prövar möjligheten att jämka avtalet utifrån frågeställningen om villkoren i avtalet är oskäligen med hänsyn till avtalets innehåll, omständigheterna vid avtalets tillkomst, senare inträffade förhållanden och omständigheterna i övrigt.
- Att Stockholms stad antar som princip att staden inte ska subventionera fossila utsläpp.

Stockholm den

Karin Wanngård (S)