

**Handläggare**  
Sara Nilsson  
Telefon: 08-508 28 934

**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2022-04-26, p. 19

## **Motion av Karin Wanngård (S) och Jan Valeskog (S) om att omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel – bygg 30 000 nya bostäder**

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr KS 2020/1220

### **Förvaltningens förslag till beslut**

1. Överlämna nedanstående synpunkter som svar på remissen
2. Justera beslutet omedelbart

Anna Hadenius  
Förvaltningschef

Gustaf Landahl  
Avdelningschef

### **Sammanfattning**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått Karin Wanngårds (S) och Jan Valeskogs (S) motion, om att omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel, på remiss. Motionärerna anger att det finns starka anledningar, sett till kapacitet, ekonomi och klimat att flytta trafiken från Bromma till Arlanda samt att Stockholms stad aktivt bör återuppta arbetet med stadsutvecklingsprojektet på Bromma flygplats och hos regeringen och riksdagens partier framställa om förhandlingar om Bromma flygplats framtid.

Kapacitet är inte längre en begränsande faktor för att flytta över flygtrafiken från Bromma till Arlanda enligt regeringens utredning om möjligheterna att avveckla Bromma flygplats i förtid. Vid sidan av linjetrafiken finns dock verksamheter som till exempel helikopterflyg, skolflyg och verkstäder som kan behöva omlokaliseras.

Vid en eventuell flytt av flygtrafiken behöver det säkerställas att den tillkommande flygtrafiken fortfarande ryms inom Arlandas miljötillstånd. Bullerfrågan behöver även hanteras vid eventuella

omlokaliseringar. Vad gäller klimateffekten av en avveckling av Bromma flygplats kan den påverkas i flera riktningar. Klimateffekten kan därmed bli försumbar. Förvaltningen bedömer att en fortsatt utveckling av elflyg och ökad användning av fossilfria bränslen har större betydelse för en positiv klimateffekt än att flytta flygtrafiken.

Nämnden instämmer med motionärernas bedömning om att det är långa ledtider. Det kommer dröja många år innan en ny stadsdel kan vara på plats. En stor orsak till detta är att det förekommer markföroreningar på flygplatsområdet som behöver utredas och omhändertas.

### **Bakgrund**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har fått Karin Wanngårds (S) och Jan Valeskogs (S), nedan *motionärerna*, motion, om att omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel – bygg 30 000 nya bostäder, på remiss från kommunstyrelsen (bilaga 1). Yttrandet ska vara kommunstyrelsen tillhanda senast den 29 april 2022, vilket innebär att ärendet behöver justeras omedelbart.

### **Ärendet**

Motionärerna anför att Stockholms stad:

- aktivt bör återuppta arbetet med stadsutvecklingsprojektet på Bromma flygplats i enlighet med stadens översiktsplan och möjliggöra mer än 30 000 nya bostäder.
- hos regeringen och riksdagens partier framställer om förhandlingar om Bromma flygplats framtid.

Motionärerna anger att det finns starka anledningar, sett till kapacitet, ekonomi och klimat att flytta trafiken från Bromma till Arlanda. De menar att utredning visat att Bromma flygplats inte längre behövs. Att kapacitet finns på Arlanda och att en flytt i sig skulle ha en positiv miljöeffekt, främst i form av minskat buller men att det även skulle innebära minskad klimatpåverkan. Som ekonomiska vinster lyfter motionärerna exploatering av området och menar att en omvandling av flygplatsen till en ny stadsdel på sikt innebär intäkter för staden samt att subventionering av flygtrafik skulle upphöra.

Motionärerna anger att om inget görs nu, innan arrendeavtalet löper ut, finns risk att stadsdelen skjuts långt bortom år 2038 eftersom flera av de processer som behöver initieras kommer ha långa ledtider.

## Förvaltningens synpunkter och förslag

### Tillståndspliktig verksamhet och tillsyn

Flygplatsen är en verksamhet som är tillståndspliktig enligt miljöbalken och har ett miljötillstånd från 1979. Detta tillstånd har kompletterats genom senare beslut och domar om bland annat ändring av villkor. Det finns t.ex. sju villkor som reglerar buller varav ett reglerar antal flygrörelser. I arrendeavtalet med staden, som gäller t.o.m. 2038, har flera miljöfrågor reglerats ytterligare. Villkoren i arrendeavtalet innebär i vissa avseenden längre gående krav än villkoren i tillståndet.

Nämnden följer löpande upp flygplatsens efterlevnad av miljötillståndet samt hur flygplatsen i övrigt följer miljöbalkens regleringar, bland annat genom att granska flygplatsens miljörapporter. Regleringarna i arrendeavtalet ligger utanför miljöbalkstillsynen men även de följs upp i Swedavias miljörapporter.

Utöver tillsynen så bedriver nämnden också ett projektorienterat klimatarbete för att nå stadens, av kommunfullmäktige beslutade, klimatmål. Flygets climateffekter uppstår främst genom själva flygresorna och har beräknats inom nämndens klimatarbete.

### Kapacitet

Kapaciteten att ta emot Brommas flygtrafik på Arlanda har tidigare varit en begränsande faktor när det gäller möjligheten att flytta Brommas flygtrafik till Arlanda. Det har inte varit möjligt att flytta över flygtrafiken utan att bygga en ny rullbana på Arlanda. Så tycks inte längre vara fallet, enligt regeringens utredning om möjligheterna att avveckla Bromma flygplats i förtid. Utredningen har sammanställts i betänkandet ”Bromma flygplats- underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) som nämnden yttrat sig om till kommunstyrelsen 8 november 2021 (KS 2021/1151).

I betänkandet framgår att kapacitet inte längre bedöms vara ett problem, till stor del med anledning av pandemin och dess effekt med minskad flygtrafik. Vidare bedöms linjetrafiken rymmas inom Arlandas nuvarande miljötillstånd. I betänkandet konstateras dock att det vid sidan av linjetrafiken finns verksamheter som till exempel helikopterflyg, skolflyg och verkstäder som kan behöva omlokaliseras. Den samhällsviktiga helikoptertrafik som bedrivs vid Bromma flygplats bedöms inte rymmas inom Arlandas nuvarande miljötillstånd. Baserings- eller tankmöjligheter behövs på annan plats, t.ex. på befintliga helikopterflygplatser i Stockholmsområdet eller på sikt vid Region Stockholms kommande baseringsplats i Ullna.

## Buller

Nämnden bedömer att de villkor som finns om buller i flygplatsens miljötillstånd och arrendeavtal efterlevs. Trots detta är det många medborgare som exponeras för ljudnivåer över de riktvärden som finns gällande buller från flygtrafik (FBN 55 dBA och 70 dBA max). Anledningen till det är att det inom ett visst geografiskt område i tillståndet har bedömts vara tillåtet att riktvärdet FBN 55 dBA (medelvärde för ett årsmedeldygn) överskrids. De värst utsatta har fått bullerisoleringsåtgärder, i och med ett av bullervillkoren i tillståndet, som medfört att inomhusnivån uppfyller riktvärdet för buller inomhus (30 dBA ekvivalent).

Nämnden instämmer i motionärernas slutsats om att en flytt av flygtrafiken från Bromma flygplats till Arlanda skulle leda till att ett stort antal personer får en minskad exponering för flygbuller. Bebyggelsen vid Arlanda flygplats ligger längre ifrån flygplatsen och är inte lika tätbebyggd som kring Bromma flygplats.

Nämnden anser att det vid en eventuell flytt av flygtrafiken, från Bromma till Arlanda, är viktigt att bullerfrågan följs upp. Det behöver säkerställas att den tillkommande flygtrafiken fortfarande ryms inom Arlandas miljötillstånd. Bullerfrågan behöver även hanteras vid eventuella omlokaliseringar av verksamheter som helikopterflyg och skolflyg som inte kan rymmas inom Arlandas verksamhet. Vid flytt till befintliga flygplatser behöver det t.ex. säkerställas att den nya flygtrafiken ryms inom nuvarande tillstånd och/eller anmälan enligt miljöbalken. Nya eller ändrade tillstånd enligt miljöbalken kan bli nödvändigt.

## Klimat effekter

Nämnden bedömer att Swedavia bedriver ett klimatarbete och eftersträvar minskad klimatpåverkan i likhet med flygbranschen i stort. Flygplatsen är ackrediterad på högsta nivån enligt det internationella programmet Airport Carbon Accreditation (ACA) som syftar till att gradera flygplatsers klimatarbete och minska klimatpåverkan. Det har de senaste åren varit en nedåtgående trend i flygplatsens klimatutsläpp, både för flygtrafiken (inom den så kallade LTO-cykeln) och för flygplatsdriften (i huvudsak uppvärmning, markfordon och utsläpp från brandövningar). Från och med januari 2021 bedrivs flygplatsens egen verksamhet utan fossila koldioxidutsläpp.

En av slutsatserna i betänkandet ”Bromma flygplats- underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25) var att en fortsatt utveckling av elflyg och ökad användning av fossilfria bränslen har större betydelse för en positiv klimateffekt än en avveckling av Bromma flygplats. Nämnden delar denna uppfattning.

Klimat effekten av en avveckling av flygplatsen kan, som det

konstateras i betänkandet, påverkas i flera riktningar. Klimateffekten kan därmed mycket väl bli försumbar. Flygvägar kan omfördelas och kortas ned vilket kan ge en positiv klimateffekt medan transportsträckor kan öka i och med att flygplatsen flyttar längre bort, vilket kan ge en negativ klimateffekt. Det är dock svårt att förutse hur resenärerna kommer att välja sin resväg till flygplatsen och nämnden vill därmed återigen understryka vikten av en god infrastruktur, särskilt vad gäller kollektiva färdmedel. För bästa möjliga klimateffekt ska det vara enkelt och inte alltför kostsamt att ta sig kollektivt till Arlanda vid en eventuell flytt av flygtrafiken dit.

Motionärerna lyfter att den tänkta investeringsvolymen för Bromma flygplats, vid en flytt till Arlanda, istället kan investeras i ökad biobränsleinblandning och elektrifiering av flyget. Nämnden ser positivt på ökad biobränsleinblandning och elektrifiering av flyget ur klimatsynpunkt.

#### Långa ledtider

Trots att flygtrafiken bedöms kunna flytta till Arlanda utan att en ny rullbana behöver byggas instämmer nämnden med motionärernas bedömning om att det är långa ledtider. Och att det kommer dröja många år innan en ny stadsdel kan vara på plats. En stor orsak till detta är att det förekommer markföroreningar på flygplatsområdet. Vanligt förekommande föroreningar är petroleumprodukter, metaller och PAH:er. Den allvarligaste kända föroreningen är PFAS (högfluorerande, toxiska och svårnedbrytbara ämnen) som tidigare spridits av brandsläckningsskum vid främst brandövningar.

Det är ett stort område som kommer att behöva efterbehandlas och graden av sanering som behöver göras beror på vad marken ska användas till. Det finns ingen heltäckande utredning av markföroreningar på flygplatsen utan det är enbart utrett för delar av flygplatsområdet vid tidigare markarbeten i samband med t.ex. ombyggnationer och avyttring av mark. En omfattande utredning kommer att behöva utföras med provtagningar och riskbedömningar för att komma fram till lämpligaste efterbehandlingsåtgärder, likt den utredning som för närvarande utförs av Swedavia med stöd av Sweco gällande PFAS.

Det är stora mängder massor som kommer att behöva tas omhand. Nämnden anser att det är viktigt att det säkerställs att det finns möjlighet för deponierna att ta hand om massorna på ett sätt som minimerar risk för vidare spridning av föroreningar. Exempelvis är det viktigt att deponierna har en tillfredsställande hantering av lakvatten. Vid eventuella förbränningsåtgärder är det viktigt att det först säkerställs att föroreningarna inte kan spridas vidare via luften. Det är t.ex. oklart vad gäller PFAS. Forskning på området pågår.

För att inte frågan om saneringsansvar ska vara en orsak till att ledtiderna förlängs anser nämnden att en fördjupad ansvarsutredning bör utföras, där det reds ut vilka delar av arrendeområdet som användes som flygplats och vilka områden som hade annan markanvändning, såsom naturmark, då det första arrendeavtalet skrevs.

### **Bilagor**

Bilaga Motion om att omvandla Bromma flygplats till Stockholms nya stadsdel – bygg 30 000 nya bostäder