

Utlåtande 2008:33 RI (Dnr 314-4285/2007, 310-1231/2001)

**Avtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen
av Stockholm-Bromma flygplatsområde
Hemställan från exploateringsnämnden**

Avveckling av Bromma flygplats
Motion av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp)
(2001:52)

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 3 mars 2008

Kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Avtal samt tilläggsavtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde enligt *bilagor 3.1-3.10* godkänns.
2. Exploateringsnämnden bemyndigas att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av medgiven trafikvolym enligt avtalet.
3. Motion (2001:52) av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anfört.

Föredragande borgarrådet Kristina Axén Olin anför följande.

Ärendena

Nuvarande avtal för Stockholm-Bromma flygplats från 1994, med tilläggsavtal från våren 2002, upphör att gälla den 31 december 2011. För att angeläget

underhåll och investeringar ska kunna bedrivas planenligt är det viktigt att en förlängning av avtalet sker i god tid. Ett nytt avtal har förhandlats fram mellan staden och Luftfartsverket (LFV). Avtalet ska träda i kraft första dagen i första kalendermånaden efter att beslut från regeringen samt kommunfullmäktige vunnit laga kraft. Regeringen har den 15 november 2007 bifallit LFV:s hemställan om godkännande av avtalet.

Av avtalet framgår att Stockholm-Bromma flygplats ska vara en flygplats för reguljär trafik, med extra kapacitet under högrafiktid samt för affärsflyg. För icke flygplatsanknuten verksamhet krävs enligt avtalet stadens skriftliga samtycke. Avtalet innebär en arrendeupplåtelse fram till 2038. I samband med att tvärspårvägen till Kista byggs kommer gränsen mot handelsområdet att justeras ytterligare. Verksamheten inom området begränsas till 80 000 flygrörelser per år, dvs. 40 000 starter. Den årliga arrendeavgiften blir en krona. Därtill kommer att staden under avtalstiden får tillgodogöra sig en del av flygplatsens intäkter, fem kronor per avresande passagerare, vilket bedöms uppgå till cirka 4 mnkr per år.

Exploateringsnämnden har för egen del godkänt avtalsförslaget och överlämnat det till kommunfullmäktige för godkännande samt begärt bemyndigande att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av enligt avtalet medgiven trafikvolym.

Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) har den 17 september 2001 lämnat in en motion om avveckling av Bromma flygplats. Motionärerna anför att eftersom flygplatsen både förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa och kräver stora markområden bör flygplatsen avvecklas och marken istället användas för bostadsbebyggelse som ska byggas i enlighet med moderna ekologiska principer.

Kommunfullmäktige beslutade den 3 mars 2008 att minoritetsåterremittera ärendet.

Beredning

Ärendet angående förlängt upplåtelseavtal med Luftfartsverket avseende Stockholm-Bromma flygplatsområde har remitterats till brand- och räddningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Kungsholmen, Spånga-Tensta och Södermalm samt till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret är positivt till en förlängning av avtalet med LFV om Stockholm-Bromma flygplats och anser att flygplatsen är en viktig del i stadens och regionens infrastruktur och dess utveckling. Stadsledningskontoret

anser att Stockholm-Bromma flygplats behövs som ett komplement till Stockholm-Arlanda, Stockholm-Skavsta och Stockholm-Västerås flygplatser, som en citynära flygplats och som ett alternativ för affärsflyg, regeringsflyg m.m. som ej är tidtabellsbundet.

Förlängningen ligger också i linje med stadens mål i Vision 2030 om att staden ska ha ett välfungerande och attraktivt transportsystem och erbjuda bekväma flyg-, båt- och tågförbindelser. Avtalet ger LFV möjlighet till långsiktiga planeringsförutsättningar för verksamheten på flygplatsområdet, vilket också bör vara positivt för staden och regionen.

Kontoret anser att ersättningen för upplåtelsen av marken för flygplatsen måste betraktas som osäker och låg men anser ändå att avtalet måste bedömas som godtagbart för staden då flygplatsen medför andra positiva effekter för både staden och regionen. Avtalet ger också väsentligt högre intäkter för staden i jämförelse med nuvarande avtal.

Stockholms brandförsvaret har i sitt kontorsyttrande ingen erinran mot att upplåtelseavtalet mellan Stockholms stad och Luftfartsverket om Bromma flygplatsområde förlängs. Brandförsvaret vill dock i sammanhanget påtala att konsekvenserna av ett flyghaveri i anslutning till flygplatsen självfallet blir allvarigare om flygplatsen finns i tätbebyggt område. Brandförsvaret förutsätter därför att Luftfartsverket även fortsättningsvis vidtar erforderliga åtgärder för att minimera risken för flyghaveri i anslutning till Bromma flygplats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömer att det med nuvarande sammansättning av flygplansflottan inte är möjligt för LFV att utnyttja hela den ökning av trafiken som avtalet medger. Överskrider ett villkor i tillståndet enligt miljöbalken är nämnden skyldig att åtalsanmäla LFV för brott mot villkoret.

Att bygga nya bostäder inom det område där bullret från flygverksamheten i dag inte överskrider 55 dBA FBN men där det enligt villkoret får göra det riskerar leda till att staden får fler invånare som störs av flygbuller och som varken miljö- och hälsoskyddsnämnden som tillsynsmyndighet eller staden som avtalsslutande part kan hjälpa. En annan risk för staden är att länsstyrelsen kan komma att överpröva och stoppa detaljplanläggning i dessa områden, med konsekvens att staden inte kan utnyttja det man förhandlat sig till i avtalet.

Stadsbyggnadsnämnden har nyligen tagit ställning till Brommas betydelse tillsammans med framför allt Arlanda för regionens näringsliv och invånare vad gäller affärs- och turism- och privatresandet till Stockholm och regionen. Nämnden ser avtalet som ett led i arbetet med stadens framtidsmål som de uttryckts i den av kommunfullmäktige i juni antagna Vision 2030.

Stadsbyggnadsnämnden tillstyrker upplåtelseavtalet som ger långsiktiga förutsättningar för markanvändningsplaneringen av flygplatsområdet och dess

omgivningar. Den förstudie för översiktsplanens stadsutvecklingsområde, ”Vision Bällstaviken”, som pågår och där Bromma ingår, visar att en utbyggnadspotential finns med bibehållen flygplatsverksamhet. De nya möjligheter som avtalet ger att planera för ny bostadsbebyggelse inom områden nordost och sydväst om flygplatsområdet blir avgörande för utvecklingen.

För den formella planeringen enligt plan- och bygglagen blir det naturligt för nämnden att inom arbetet med nästa översiktsplan behandla hur Stockholm-Bromma flygplats som riksintresse enligt miljöbalken ska tillgodoses i förhållande till bebyggelseplaneringen.

Trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att avtalet innebär att Stockholm-Bromma flygplats under lång tid framöver kommer att kunna spela sin roll som citynära flygplats i stadens infrastruktur. Stockholm-Bromma är ett komplement till Arlanda och bidrar till kommunfullmäktiges inriktningsmål.

Den jämförelsevis långa arrendetiden medger att förutsättningar skapas för investeringar i flygplatsområdet, vars attraktivitet därmed kan höjas. Att ansvaret för flygplatsinfarten från Ulvsundavägen fram till flygplatsgrindarna övergår till staden anser nämnden vara högst rimligt.

I avtalet stadgas att staden ska bygga en ny trafikplats mellan Bromma Center och flygplatsen, mot vilket nämnden inte har några invändningar. Nämnden förutsätter att trafikplatsen, i enlighet med avtalets stadgande, finansieras inom ramen för Bromma Center-projektet.

Trafik- och renhållningsnämnden vill i sammanhanget betona kollektivtrafikens möjlighet att på ett smidigt sätt trafikera Bromma flygplats och konstaterar att en bussförbindelse mellan Ulvsundavägen och flygplatssslingan vid terminalen avsevärt skulle förbättra tillgängligheten till flygplatsen ur kollektivtrafikperspektiv.

Avslutningsvis noterar nämnden med tillfredsställelse att avtalet tar hänsyn till tvärbanans Kistagren varmed tillgängligheten till flygplatsen avsevärt förbättras.

Bromma stadsdelsnämnd anser att Stockholm behöver en citynära flygplats och att det i dagsläget inte finns något alternativ till Bromma. Även om andra alternativ kan komma på tal skulle det ta mycket lång tid innan detta kan bli verklighet, varför det är bra att ett långsiktigt avtal nu tecknats.

Nämnden vill påminna om att Bromma flygplats inte bara är en lokal fråga utan en nationell; flygplanen förbinder inte bara Stockholm med landet utan lika mycket landet med Stockholm. I en ny utredning från Näringsdepartementet listas Bromma och Arlanda som två av de tio viktigaste flygplatserna för hela Sverige.

Föreliggande avtal ger förutsättningar till upprustning av flygplatsen. Avtalets längd gör också att planeringsförutsättningarna för bebyggelse förbättras. Den ökning av tillåtna flygrörelser som föreslås ligger inom gällande gränsvärden och kommer inte att tillåtas medföra en ökning av emissioner och buller.

Kungsholmens stadsdelsnämnd konstaterar att en flygplats med Brommas centrala läge anses vara en stor tillgång för staden och dess och regionens möjligheter till utveckling. Stadsdelsnämnden noterar att ljud och buller från flygtrafiken påverkar Kungsholmen. Flygets störningar är dock betydligt mindre än störningarna från väg- och spårtrafik. Vid en samlad bedömning menar stadsdelsnämnden därför att avtalet kan tillstyrkas.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd anser att Stockholm behöver en citynära flygplats och att det i dagsläget inte finns något alternativ till Bromma. Även om andra alternativ kan komma på tal skulle det ta mycket lång tid innan detta kan bli verklighet, varför det är bra att ett långsiktigt avtal nu tecknats.

Föreliggande avtal ger förutsättningar till upprustning av flygplatsen. Avtalets längd gör också att planeringsförutsättningarna för bebyggelse förbättras. Stadsdelsnämnden konstaterar avslutningsvis att det är rimligt att med beaktande av den tekniska utvecklingen förvänta sig tystare och energisnålare flygplan framöver.

Södermalms stadsdelsnämnd anser att det finns både för- och nackdelar vad gäller en förlängning av avtalet med LFV om upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde. De affärs- och konkurrensmässiga fördelarna för näringslivet torde vara en fördel för utvecklingen av hela storstadsregionen och får vägas mot förlusten av mark för bostadsbyggande samt de miljö- och riskkonsekvenser som den fortsatta verksamhet vid Bromma flygplats medför.

Stadsdelsnämnden avstår från att kommentera föreslagna överenskommelser om teknisk försörjning, nyttjanderätt, underhåll av byggnader och fysisk planering med mera utanför arrendområdet då plan-, bygg- och markfrågor hanteras av berörda facknämnder samt Bromma stadsdelsnämnd.

Efter kommunfullmäktiges beslut om minoritetsåterremiss har ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontorets anför att om någondera parten vill häva avtalet blir det fråga om förhandling parterna emellan. Eventuella anspråk för nedlagda kostnader eller skadestånd blir då en fråga i denna förhandling. Avtalet stipulerar inte några ersättningar till någondera parten vid eventuellt hävande av avtal.

Christopher Ödmanns och Cecilia Obermüllers motion har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden och näringslivsnämnden samt till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret anser att motionen bör avstyrkas. Flyget har en central betydelse för stockholmsregionens attraktionskraft och tillväxt. En förbättrad flygplatskapacitet är en nödvändighet för att regionen skall kunna konkurrera som etableringsområde och utvecklas som mötesplats.

Att avveckla Bromma skulle enligt kontoret vara förenat med stora problem, inte minst säkerhetsmässiga, om allt privat- och affärsflyg skulle samlas på Arlanda. Bromma flygplats kommer även fortsättningsvis att behövas som komplement till Arlanda.

Stadsledningskontoret instämmer i vikten av att det skapas nya och fler bostäder i Stockholm. Det finns dock enligt kontorets mening många områden som är angelägnare att exploatera än Bromma.

Gatu- och fastighetsnämnden konstaterar att det inte föreligger några alternativ till Bromma flygplats. Att nu inleda planering av ett bostadsområde inför en eventuell nedläggning kan enligt nämnden inte anses vara motiverat.

Näringslivsnämnden konstaterar att det är viktigt att understryka vilken betydelse Bromma har för utvecklingen av näringslivet i stockholmsregionen.

Mina synpunkter

Sedan 1936 har Bromma flygplats varit en viktig transportknytpunkt för Stockholm och Sverige. Bromma flygplats används av affärsresenärer såväl som privatresenärer och knyter på ett effektivt sätt samman Stockholm med Öresundsregionen, Göteborg och Bryssel. Bromma flygplats bidrar till att göra stockholmsregionen mer lättillgänglig för företag som redan är etablerade i vår region och förbättrar regionens möjligheter att locka till sig nyetableringar. En citynära flygplats har stor vikt för näringslivet som i allt högre grad behöver snabb tillgänglighet till mycket goda kommunikationer. Bromma flygplats ska bevaras så länge en alternativ, citynära flygplats inte finns.

Flygets betydelse har tenderat att öka i takt med globaliseringen, och Bromma är ett oundgängligt komplement till Arlanda när det blir allt viktigare för företag med huvudkontor i vår region att ha tillgång till en flygplats nära för egna och inhyrda flygplan. Utan en sådan möjlighet skulle Stockholms attraktionskraft minska och våra möjligheter att konkurrera med andra regioner försämrats därmed.

Bromma flygplats har utpekats som en nationellt strategisk flygplats i den statliga flygplatsutredningen (SOU 2007:70). Skälet är bland annat att tillgängligheten och åtkomligheten till Stockholm är viktig för andra orter i Sverige. När tillgången till attraktiva start- och landningstider minskar vid Arlanda påverkar det vanligtvis inrikesflyget som har svårast att konkurrera om de

attraktiva tiderna. En god tillgänglighet till Stockholm är av stor betydelse för andra svenska orter.

Som en liten flygplats kan Bromma konkurrera med en snabb och smidig hantering vilket innebär att den största konkurrensfördelen – närheten till Stockholms centrala delar – ökar ytterligare. Det är vanligt med citynära flygplatser i många av de städer som vi konkurrerar med. För Köpenhamns vidkommande är behovet av en citynära flygplats av mindre betydelse eftersom den internationella flygplatsen Kastrup är belägen nära Köpenhamns centrum.

Sett över tid har tillgänglighet och åtkomlighet försämrats. Detta gäller såväl för inrikes- som utrikesresor. Om Bromma flygplats inte fanns skulle tillgänglighet och åtkomlighet försämrats ytterligare. Statens transportpolitiska målsättning är att öka tillgängligheten och åtkomligheten. Genom att säkra Bromma ökar möjligheterna att nå de transportpolitiska målen.

När Bromma flygplats invigdes präglades området av landsbygd, men sedan dess har staden vuxit och Bromma är i dag en stor och viktig stadsdel i Stockholm. En avvägning mellan miljöproblem och bullerstörningar och Stockholms förutsättningar som en attraktiv storstadsregion med goda förbindelser är nödvändig att göra. Det är min uppfattning att Bromma flygplats är helt nödvändig för att Stockholm framgångsrikt ska kunna konkurrera om företagsetableringar och nya jobb.

Bromma flygplats har i flera decennier arbetat intensivt med miljöfrågor och med att minimera bullerstörningarna. Sedan 1960-talet har det upplevda bullret minskat med 70 procent och bullermattan har minskat med 90 procent. Ytterligare utveckling väntas som kan sänka bullret i än högre utsträckning. Förutsättningarna för att minimera den störning som flygplatsen innebär ökar om verksamheten kan ges möjligheter att planera för en längre tidsperiod. Därmed blir investeringar i ny, modern teknik möjliga att göra vilket ökar möjligheterna att minska miljö- och bullerpåverkan. Bromma flygplats har också ett väl utvecklat program för dialog och utbyte med de kringboende.

Som flygplats är Bromma ett föredöme avseende miljö. Flygplatsen omhändertar t.ex. större delen av de ämnen som krävs vid avisning och har övergått till fjärrvärme för uppvärmning av anläggningen. Luftfartsverket har aviserat att man kommer att intensifiera diskussionerna med bl.a. Storstockholms lokaltrafik för att öka kollektivtrafikandelen i resandet till och från flygplatsen. Samtliga dessa åtgärder är viktiga i det lokala miljöarbetet. Genom att flygplatsen ges ett 30-årigt avtal ökar möjligheterna till ytterligare investeringar som minskar miljöpåverkan och bullerstörningarna lokalt. Långsiktigt stabila förutsättningar är därmed positivt för samtliga berörda parter. Luftfartsverket har de senaste åren genomfört bullerdämpande åtgärder i samtliga fastigheter

de blivit ålagda av miljödomstol att åtgärda och avvaktar nu ny miljödom för att fortsätta det arbetet. Jag förutsätter att det arbetet sker snabbt och i god dialog med berörda fastighetsägare.

Flygindustrins utveckling är svår att förutspå. En slutsats som kan dras från historien är dock att flyget vuxit i betydelse och idag är det ett transportmedel som är tillgängligt för alla. Vi ser en utveckling där det genomsnittliga antalet passagerare per flygning ökar, vilket beror på att antalet landningar minskar samtidigt som antalet passagerare per landning ökar. Oron för den påverkan vi människor har på vårt klimat ska tas på allvar. Jag menar att det är det politiska systemets ansvar att göra avvägningar som är kloka så att vi på bästa sätt kan fatta rätt politiska beslut. Den tekniska utvecklingen kan i samverkan med väl övervägda regleringar skapa förutsättningar för ett offensivt miljöarbete inom flygindustrin. En sådan utveckling har redan börjat. I den bredare miljöfrågan bör Bromma flygplats inte hanteras annorlunda än andra flygplatser. Snarare är det så att Bromma flygplats miljöpåverkan är relativt andra flygplatser mindre. Brommas citynära läge medför kortare transportsträckor till och från flygplatsen, vilket också är positivt ur miljösynpunkt.

Jag menar att ur såväl ett regionalt perspektiv som från stadens utgångspunkter används marken vid Bromma flygplats bäst så som den används idag. Att lägga ned flygplatsen och bygga bostäder på marken skulle vara mycket kostsamt. Det beror dels på att markförhållandena inte är lämpliga för bostäder, men också på att marken är delvis förorenad. Från andra stadsutvecklingsprojekt vet vi att kostnaderna för att exploatera mark som är olämplig för bostäder tenderar att bli mycket höga. Infrastrukturen är också otillräcklig och ett omfattande bostadsbyggande i området skulle kräva avsevärda investeringar i nya vägar och ny kollektivtrafik. Utvecklingsmöjligheterna vid Bromma flygplats tillvaratas bäst om flygplatsen finns kvar och om handelsplatsen som är etablerad där kan vidareutvecklas. Avtalets längd ger nödvändig trygghet för verksamheterna och skapar förutsättningar för områdets vidareutveckling. Initiativ har redan tagits av näringsidkare i området att tillsammans förbättra och utveckla området kring flygplatsen.

Mina synpunkter efter minoritetsåterremiss

Jag instämmer i stadsledningskontorets bedömning om att om någon av parterna vill häva avtalet blir det en fråga för förhandling mellan parterna. Eventuella anspråk för nedlagda kostnader eller skadestånd blir då en fråga i denna förhandling.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2001:52) av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) om avveckling av Bromma flygplats
- 3.1. Avtal mellan Luftfartsverket och staden avseende förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde
- 3.2. Del till avtalet (bilaga 2a till avtalet)
- 3.3. Karta (bilaga 2b till avtalet)
- 3.4. Karta (bilaga 3 till avtalet)
- 3.5. Del till avtalet (bilaga 4a till avtalet)
- 3.6. Karta (bilaga 4b till avtalet)
- 3.7. Del till avtalet (bilaga 5a till avtalet)
- 3.8. Karta (bilaga 5b till avtalet)
- 3.9. Karta (bilaga 6 till avtalet)
- 3.10. Tilläggsavtal mellan Luftfartsverket och staden (bilaga 7 till avtalet)

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden *Carin Jämtin* och *Roger Mogert* (båda s) enligt följande.

Vi föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anför följande.

Det finns en rad goda skäl att avslå ärendet. Miljö-, säkerhets-, näringslivs- och stadsutvecklingsskäl talar för en avveckling av Bromma flygplats.

Det finns också en rad goda skäl att avslå det här specifika avtalet. Det är ett avtal som ensidigt gynnar den ena avtalsparten, nämligen Luftfartsverket, medan stockholmarna bakbinds i 30 år framåt utan möjlighet att säga upp avtalet.

Till sist bör ärendet avslås mot bakgrund av den slarviga och hafsiga beredningen. Kommunfullmäktige och stockholmarna undanhålls uppenbarligen de verkliga konsekvenserna av det avtal man ingår.

Miljö och säkerhet

Bromma innebär att stockholmarna bidrar med en kraftig subvention av en verksamhet som alla vet är miljöskadlig och som därmed inte behöver bära sina egna kostnader. Klimatfrågan är det knappt någon som ifrågasätter vikten av. Att stockholms skattebetalare då ska subventionera denna verksamhet blir än mer orimligt.

För de som berörs är givetvis den miljöpåverkan som sker kring flygplatsen till följd av trafiken ett ständigt problem. Buller, liksom utsläpp av kemiska substanser och avgaser, är ständigt närvarande och påverkar vardagslivet. Det handlar om avbrutna samtal, störd sömn, oro för att barnen ska äta frukt från trädgården, o.s.v. I och med det nya avtalet ökar antalet flygrörelser från 65 000 till 80 000, vilket är en stor ökning.

Dessa frågor blir ännu mer problematiska eftersom skador från buller även drabbar dem som inte upplever bullret som störande. Alla stadsdelsförvaltningar lyfter i sina remissvar fram bullerfrågan, något som torde motiveras av att frågan är en levande problematik för dem. Till skillnad från vad man kanske spontant tror så väljer inte alla att bo där de bor. Inte minst barnen saknar möjlighet att välja.

Säkerhet

Till sist kan man aldrig bortse från olycksrisken. Brandförsvaret lyfter i sitt remissvar fram det olyckliga med en flygplats i en tätbebyggd miljö. Den handfull haverier och krascher som hittills skett i västerort till följd av Bromma flygplats verksamhet har som mest krävt 22 döda, men oftast mindre än 5 personer. Till det ska läggas en rad incidenter ända in på 90- talet. Då har dock störtade flygplan på ett nästan mirakulöst sätt, trots den täta bebyggelsen, inte lett till några döda, bara materiell förödelse och skador.

Det är också värt att notera att den stadsdelsnämnd inom vars område den största olyckan, med flest döda, inträffade inte fått ärendet på remiss.

Näringsliv och stadsutveckling

Det enda skäl som ärendet lyfter fram till förmån för Bromma flygplats är vikten av en citynära flygplats för regionens näringsliv. Tyvärr finns detta behov inte dokumenterat eller analyserat någonstans i ärendet och Stockholm Business Region har inte fått ärendet på remiss.

Det som brukar framhållas i detta sammanhang är vikten av utrymme för det så kallade ”affärsflyget”. I de enda seriösa utredningar som gjorts av behovet av Bromma, i mitten på 90- talet, är det också detta som lyfts fram som problematiskt. All övrig trafik – då som nu – skulle med lätthet kunna få plats på andra flygplatser.

Affärsflyget handlar om trafik med små plan där företag och andra köper specifika flygresor. Enligt Stockholmsberedningen rör det sig om 7000 – 8000 landningar per år. Restiden till och från City och Bromma flygplats respektive Arlanda är ungefär likvärdig. Faciliteterna på själva flygplatsen är dock bekvämare och smidigare för resenärerna på Bromma. Däri ligger också flygplatsens attraktivitet. För detta syfte ianspråkades idag mer än 1 400 000 kvadratmeter mark i en attraktiv och central del av Stockholm till en hyra om 1 krona per år. Det vore orimligt att förvänta sig att affärsflygets resenärer inte skulle vilja ha kvar denna verksamhet.

Det är dock inte självklart att verksamheten är positiv för näringslivet i Stockholm. Som Svenskt Näringsliv framhållit i sitt remissvar till Rogestams utredning ”Framti-

dens flygplatser” finns bara en flygplats som har ett nationellt strategiskt intresse, nämligen Arlanda. Arlanda har rasat från att vara Nordens största flygplats till att vara den tredje största. Svenska resenärer får idag regelmässigt åka via Helsingfors till långväga destinationer. Ska Stockholm kunna kalla sig Skandinaviens huvudstad bör det också finnas en stark internationell flygplats. Den enda flygplats som skulle kunna fylla en sådan roll är Arlanda.

Tyvärr undergräver Bromma flygplats Arlandas ställning. Det finns ingen anledning för Sveriges näringsliv att vilja se ett svagare Arlanda- tvärtom! Det finns dock en logik för det affärsdrivande verket Luftfartsverket att vilja bevara Bromma flygplats eftersom de då kan erbjuda fler attraktiva slot- tider för den inrikes linjetrafiken. Inrikes linjetrafik minskar sedan en tid och man förlorar marknadsandelar till tågtrafiken. Det är givetvis ett bekymmer för Luftfartsverket, inte minst som man har flera mindre flygplatser runt om i landet som måste finansieras. Luftfartsverket får ju en intäkt, inte bara vid start och landning på Bromma flygplats, utan också på flygplatsen i andra änden av linjen. På så sätt underlättar givetvis Bromma flygplats för Luftfartsverket som har flygplatser på en rad mindre orter i Sverige. På så sätt fyller Bromma en funktion för dessa mindre flygplatser och orter. På så sätt bidrar stockholmarna också ekonomiskt, genom sämre miljö, genom mindre säkerhet och genom utebliven utveckling till att vidmakthålla flygplatser runt om i Sverige.

Stockholm och övriga Sverige har dock allt att vinna på att istället stärka Arlanda som nav för flygtrafiken i vår del av Europa. Köpenhamn har 21,4 miljoner Oslo 19,0 miljoner Arlanda 17,9 miljoner och Helsingfors 13,1 miljoner passagerare per år. Goda flygtransporter är mycket viktigt för den internationella konkurrenskraften. Ett mer internationellt konkurrenskraftigt Arlanda är något som många aktörer lyfter fram t.ex. Invest in Sweden Agency och Svenskt Näringsliv. Även den internationella näringslivsorganisationen World Economic Forum anser att Arlanda måste förbättras. Bromma flygplats är inte lösningen för Stockholm. Bromma flygplats är inte en del i internationellt nav, utan bidrar istället till att splittra upp trafiken till Stockholm.

Bromma flygplats ligger dessutom idag i ett av Stockholms mer attraktiva områden (när den byggdes var det landsbygd). Området bör istället användas för att utveckla Stockholm och västerort med ett tillskott av bostäder, rekreationsområden och nya trafiklösningar i en ansträngd del av Stockholms trafiksystem. I den debatt som förts kring Bromma de senaste 15 åren har det funnits konkreta förslag på allt från 1500 bostäder till de mest vidlyftiga förslagen på ca 10 000 bostäder. En rimlig uppskattning är en potential på 4 – 5000 bostäder och tillhörande grönområden och infrastruktur. Vad det skulle innebära samhällsekonomiskt och för skatteunderlaget och arbetsmarknaden i Stockholm går att uppskatta och bör räknas som en kostnad i sammanhanget. Det finns dock inget sådant material i ärendet.

Avtalet

Avtalet är skrivet så att Luftfartsverket har alla fördelar och Stockholm har alla nackdelar. Stockholm får 1 krona i fast ersättning, samt en rörlig ersättning som beräknas till 4 miljoner kronor per år, för en yta på över 1 400 000 kvadratmeter. Stockholm

bidrar också med att acceptera de miljöproblem och säkerhetsrisker som en centralt belägen flygplats innebär. Till det ska läggas de uteblivna fördelar som en alternativ användning av marken skulle kunna innebära.

Alla förpliktiganden faller också på staden, alla rättigheter tillfaller Luftfartsverket och staden bara kan hoppas på Luftfartsverkets goda vilja:

- Luftfartsverket ska "söka stimulera" flygbolagen att använda tystare flygplan - istället för att åta sig att göra detta.

- Luftfartsverket ska löpande utvärdera behov av åtgärder inom ramen för gällande miljötillstånd, något som ska utgöra underlag för "parternas samråd" om verksamhetens utveckling.

- Luftfartsverket ska "sträva" efter att bedriva verksamheten så att bullerstörningarna minimeras.

Det finns inga formulerade mål, inga mått och inga sanktionsmöjligheter. Luftfartsverket har dock rätt att:

- Säga upp avtalet i förtid.

- Omförhandla ersättningen till staden om flygplatsens parkeringsintäkter (sic!) minskar utan att kompenseras av andra intäkter.

- Ersätta staden med utgångspunkt från den egna verksamhetens intäkter istället för utifrån markens värde och alternativkostnaden för staden.

Det är ett avtal med villkor som alla andra affärsdrivande verksamheter i staden skulle vilja ha men – förhoppningsvis - ingen skulle få.

Ärendets beredning

Sedan avtalet presenterades av ansvarigt borgarråd har diskussionen om uppsägningsklausul förts. Mot den bakgrunden återremitterade minoriteten i kommunfullmäktige ärendet för att få klarhet i vad det skulle innebära för staden om man ville gå ur avtalet före 2038.

Nu återkommer ärendet till kommunstyrelsen mindre än ett dygn senare. Det rymmer dock inget svar på den fråga som motiverade återremissen, och inte ens den fakta som finns och är väl känd redovisas för kommunfullmäktige. Någon orsak till brådskan finns inte heller eftersom avtalet inte behöver godkännas förrän till halvårsskiftet.

Med några enkla telefonsamtal till berörda förvaltningar hade man dock kunnat få information och svar på frågor som stadsledningskontoret nu uppenbarligen inte ville eller förmådde prestera.

Några exempel:

- Den bild som stadsledningskontoret och föredragande borgarrådet ger av avtalsförhållandena är inte riktig. Det är inte två likvärdiga parter som ingått ett avtal. Vill Luftfartsverket avveckla Bromma behövs ingen förhandling. De har den rätten enligt avtalet. Det är dock riktigt att Stockholm måste förhandla med Luftfartsverket och sannolikt betala ett skadestånd.

- Förra gången en borgerlig majoritet bundit staden i ett avtal om Bromma förlorade man nästkommande val. Då landade diskussionerna om skadestånd i storleksord-

ningen 100 – 250 mnkr per år. Siffrorna gäller dock dåtidens penningvärde, så man kan anta att det borde kosta något mer idag. Sannolikt har inte avtalets värde sjunkit med den utökade trafiken heller. En rimlig grund skulle vara att i alla fall räkna fram dessa siffror till dagens penningvärde och därmed ge kommunfullmäktige en aning om en tänkbar nivå på kostnaden för att gå ur avtalet.

Det hade inte varit svårt att klargöra dessa enkla fakta för kommunfullmäktige inför beslut. Det borde heller inte vara alltför svårt att uppskatta ett tänkbart skadeståndsanspråk från en väl känd offentligt driven verksamhet inom stadens gränser.

Att heller inte göra det på en uttrycklig begäran från en stor kommunfullmäktige-minoritet är orimligt.

Reservation anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till nytt avtal samt tilläggsavtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde
2. avveckla Bromma flygplats senast år 2011 när det gällande avtalet går ut
3. Stockholms stad ska uppvakta regeringen för att den ska ge Luftfartsverket i uppdrag att lägga ner Bromma flygplats
4. ingen förlängning av avtalet till år 2038 ska genomföras utan att det föregås av en folkomröstning
5. bifalla motionen (2001:52) av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller
6. därutöver anför följande:

Den borgerliga alliansen kör över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. Ett beslut av den digniteten kräver en större demokratisk diskussion än att hastas igenom på några få månader. Möjlighet till inflytande från Stockholms medborgare måste garanteras i processen. Frågan om en eventuell förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket bör avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010.

Miljöpartiet anser att Bromma flygplats bör avvecklas senast 2011 när det nu gällande avtalet går ut och att Stockholms stad ska uppvakta regeringen för att den ska ge Luftfartsverket i uppdrag att lägga ner Bromma flygplats.

Förslaget till nytt avtal med Luftfartsverket om förlängning av markupplåtelsen av Bromma flygplats i 30 år, till år 2038, medger inte att Stockholms stad säger upp avtalet. Det är endast den andra avtalsparten som har en sådan möjlighet. Det är oklart vilka kostnader det skulle innebära för Stockholm att häva avtalet innan avtalstidens utgång, om kommunen och dess invånare önskar göra så. Detta är oansvarigt och allvarligt då detta kommer att påverka många människors vardag och Stockholms framtida utvecklingsmöjligheter för lång tid framöver.

Flygtrafik i tätbebyggda områden innebär stora miljöstörningar. Bullret från Bromma påverkar stora delar av Stockholm och många tusen människors hälsa och

dagliga liv. Miljöförvaltningens bullerkartor ger en tydlig bild av hur flygbullret ökar bullret kraftigt i många delar av staden som annars skulle ha en acceptabel bullernivå och i områden som är kraftigt bullerstörda av vägtrafik, försämrar bullernivåerna ytterligare. Även luftföroreningarna från flygtrafiken är en hälsofara i så tätbebyggda områden.

Flygplatsen riskerar att hämma Stockholms utveckling. Den utbyggnadspotential kring flygfältet som påstås finnas med bibehållen flygverksamhet är ytterst tveksam. Bromma flygplats tar i anspråk 142 000 kvm, en yta stor som Östermalm, i ett mycket värdefullt citynära läge. Det innebär ett ineffektivt markanvändande. Området är utpekad som ett möjligt stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP 99).

På Brommafältet skulle det kunna byggas flera tusen nya bostäder samtidigt som grönområden bevaras och rekreationsområden skapas. Det är vad Stockholm behöver för att vara en attraktiv, god miljö. När man planerar ett nytt område från grunden finns det goda förutsättningar att skapa en klimatsmart stadsdel.

Vi står inför en stor klimatomställning där utsläppen av växthusgaser måste minska kraftigt de närmaste åren. Det föreslagna avtalet är negativt ur klimatsynpunkt på flera sätt och det är anmärkningsvärt att inte klimatfrågan tas upp överhuvudtaget. Den långa avtalstiden innebär att konsekvenserna kan sträcka sig flera decennier in i framtiden. Avtalet medger en ökning av flygtrafiken och innebär begränsningar i möjligheten att använda vissa styrmedel för att påverka flygtrafiken (begränsning av flygplatsernas kapacitet, landningsavgifter som staden råder över). Antal flygningar ökar från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, d.v.s. en ökning med 15 000 flygrörelser eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att öka antal flygrörelser när man talar om åtgärder mot klimatförändringar.

Förutom att det saknas analys utifrån klimatperspektiv, saknas samhällsekonomiska analyser av flygplatsen. Underlaget till avtalet saknar redogörelse av de ekonomiska aspekterna som flygplatsens fortlevnad innebär för staden. Marken är mycket värdefull och om bostäder och arbetsplatser kan byggas istället skulle det ge betydande överkott till staden. De 4 mnkr/år som staden får i ersättning för upplåtelsen i mark är en droppe i havet jämfört med annan användning. Dessutom är ersättningsnivån villkorad med att parkeringsintäkterna från Bromma flygplats inte sjunker, då har Luftfartsverket rätt att omförhandla avtalet. I praktiken innebär det att om kollektivtrafikresorna till Bromma flygplats skulle öka och bilismen minska, ett eftersträvt mål, riskerar staden att förlora pengar. Det är en konstruktion som är helt orimlig.

Bromma flygplats är en utpräglad inrikesflygplats, där mer än hälften av resorna går till Malmö och Göteborg. Många av dessa resor skulle bättre lämpa sig för tåg. Dessutom har Bromma flygplats de senaste åren tagit resenärer från Arlanda, vilket är en önskad utveckling och som visar att resenärernas kan välja andra resesätt än att just flyga från Bromma. Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet för reguljärflyget. Affärsflyget kan lokaliseras till Arlanda eller Skavsta

beroende på vilken del av regionen det berörda näringslivet finns verksamma. Resandet till dessa kan utvecklas med tågförbindelser.

Anmärkningsvärt är också att skattebetalarnas pengar som i detta fall investerats i mark för flygplatsen skänks bort för en symbolisk summa, även om Luftfartsverket LFV (statligt) omvandlas till ett aktiebolag (privat). Eftersom vid en överlåtelse av LFV till privatbolag ska samma villkor gälla som för alla bolag, indirekt innebär det att staden/staten ger otillbörliga subventioner till ett visst aktiebolag som strider klart mot kommunallagen.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta att

1. avslå förslaget till nytt avtal samt tilläggsavtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde
2. avveckla Bromma flygplats senast år 2011 enligt gällande avtal
3. Att därefter anföras:

Det är oansvarigt att binda upp stockholmarna i 30 år när vi vet att förutsättningarna för kollektiva spårförbindelser snabbt förändras. Stockholm stad ska istället bygga ut kollektivtrafiken och satsa på bra och snabba tågförbindelser till övriga landet. Spårväg till Skavsta är redan planerad vilket kommer att öka tillgängligheten till en flygplats i söder. Idag är 60 % av flygningarna från Bromma resor till Göteborg och Malmö. Inom en snar framtid kommer tågförbindelserna till dessa städer att bli tillräckligt snabba och bra för att ersätta flyget i både bekvämlighet och tid.

Det saknas en analys av Bromma flygplats ur klimatsynpunkt. I dag vet vi att klimatförändringarna redan börjat och att flyget måste minska, inte öka. I hela världen pågår diskussioner om hur samhället kan ställas om så att det blir hållbart ur klimatsynpunkt. I Stockholm vill den borgerliga majoriteten istället gå att rakt motsatt håll och öka klimatutsläppen. Ur säkerhetssynpunkt är det mycket riskfyllt med en flygplats mitt i ett bostadsområde, händer en olycka får det katastrofala följder. De boende i området störs av buller och utsläpp från flygtrafiken. Särskilt barn är känsliga för buller, de blir stressade och får koncentrationssvårigheter. Ingen ska behöva utsättas för den stress som flygtrafiken innebär.

Det saknas också en samhällsekonomisk analys av Bromma flygplats. De ekonomiska aspekterna av flygplatsens framtid för staden är inte utredda. Marken där Bromma flygplats ligger är mycket attraktiv. Där skulle kunna byggas bostäder och arbetsplatser med både närhet till övriga staden och grönområden. En framtida exploatering och bebyggelse skulle inbringa mycket mer än de 4 miljoner kronor per år som staden får genom avtalet med Luftfartsverket.

Stockholm gör anspråk på att vara en attraktiv stad både för de boende och för företagen. I dagsläget tar det 20 minuter till Arlanda, och i framtiden kanske lika lång tid till Skavsta. Ingen företagare kan mena att 20 minuter är för lång tid för att ta sig till en

flygplats. Den flygtrafik på Bromma som anses absolut nödvändig kan flyttas över till Arlanda och Skavsta. En riktigt attraktiv stad har frisk luft, närhet till rekreation och grönområden, och bra kollektiva transporter. Buller, dålig luft och höga utsläpp av klimatgaser är det mest oattraktiva som finns.

Vänsterpartiet anser inte att skattebetalarnas pengar som investerats i marken kring Bromma ska skänkas bort till en symbolisk summa. Luftfartsverket är idag ett statligt bolag men kan på sikt omvandlas till ett privat. Vid en eventuell överlåtelse av Luftfartsverket till ett privat bolag bör samma regler gälla som för alla bolag. I och med marköverlåtelsen skulle staden subventionera ett enskilt bolag vilket strider mot kommunallagen.

Vänsterpartiet vill bygga en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel på flygplatsen med 4 000 nya bostäder. Vår vision är Bromma Ekostad, en bilfri stadsdel med goda kollektivtrafiklösningar. Området ska också vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser. Genom att bygga så kallade passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol, kan bostäderna på det sättet bli nästan självuppvärmade. Stadsdelen ska ha en väl fungerande kollektivtrafik och lågt antal parkeringsplatser. Park- och grönområden ska vara en viktig del av boendemiljön.

En ny ekologisk stadsdel istället för Bromma flygplats skulle innebära mindre buller för de som bor och arbetar i området. Alla Stockholmarna skulle dessutom få fler områden att välja på för boende, fler grönområden och mindre buller.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår kommunfullmäktige besluta följande

1. Avtal samt tilläggsavtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde enligt *bilagor 3.1-3.10* godkänns.
2. Exploateringsnämnden bemyndigas att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av medgiven trafikvolym enligt avtalet.
3. Motion (2001:52) av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 5 mars 2008

På kommunstyrelsens vägnar:
KRISTINA AXÉN OLIN

Anette Otteborn

Reservation anfördes av *Tomas Rudin, Roger Mogert, Teres Lindberg och Malte Sigemalm* (alla s) med hänvisning till reservationen av (s) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

Ersättaryttrande gjordes av *Per Ankersjö* (c) enligt följande.

Om jag hade haft yrkanderätt i kommunstyrelsen skulle jag föreslagit kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande

1. Avslå föredragande borgarrådets förslag till beslut.
2. Därutöver anföra följande

Att starta och landa stora flygplan i ett tätbebyggt område leder till stora problem med buller, utsläpp och säkerhet – därför måste verksamheten på Bromma flygplats fasas ut. De boende i området har i ett flertal skeden förespeglats att så ska ske, inte minst när nuvarande avtal beslutades.

Ett 30-årigt avtal som inte kan sägas upp av staden begränsar stadens handlingsmöjligheter inför framtida behov av exploatering. Avtalets längd minskar även drastiskt incitamenten att finna alternativ till Brommaflyget. Konkreta åtaganden om att minska buller och miljöpåverkan saknas helt i avtalsförslaget. Den symboliska ersättningen för markanvändningen skiljer sig drastiskt från marknadsvärdet och innebär i realiteten att stadens skattebetalare subventionerar flygtrafiken.

Centerpartiet vill att verksamheten på Bromma flygplats fasas ut på ett ansvarsfullt sätt. Under tiden detta sker ska staden i samverkan med regionen och staten arbeta för att ta fram alternativ som kan fungera i väntan på utbyggnad av snabbtåg till Skavsta flygplats. När denna förbindelse, den s.k. Ostlänken står färdig är restiden Stockholm-Skavsta nere på 35 minuter. Den långsiktiga inriktningen ska därutöver vara att erbjuda alternativ till inrikesflyg i form av höghastighetståg mellan storstäderna.

Den alternativa användningen av marken på Bromma flygplats ska enligt Centerpartiet bestå av en försiktig bebyggelse kombinerat med grönområden och mark reserverad för framtida behov av bostäder.

ÄRENDET

Stockholm-Bromma flygplats 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. Nuvarande avtal upphör att gälla 2011-12-31 utan uppsägning. I dagsläget återstår knappt fyra år av avtalsperioden men för att angeläget underhåll och investeringar ska kunna bedrivas planenligt är det viktigt att en förlängning av avtalet sker i god tid.

Ett förslag till avtal mellan staden och Luftfartsverket (LFV) om en förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde har förhandlats fram av en förhandlingsgrupp med företrädare från stadsledningskontoret och exploateringskontoret. Avtalet är villkorat av kommunfullmäktiges och regeringens godkännande före årsskiftet 2007/2008, i ett tilläggsavtal anges att avtalet ska ha godkänts för LFV:s del av regeringen och för stadens del av kommunfullmäktige samt att beslutet ska ha vunnit laga kraft senast den 30 juni 2008. Regeringen har den 15 november 2007 bifallit LFV:s hemställan om godkännande av avtalet.

Av avtalet framgår att Stockholm-Bromma flygplats ska vara en flygplats för reguljär trafik, med extra kapacitet under högtrafiktid, samt för affärsflyg. För icke flygplatsanknuten verksamhet krävs enligt avtalet stadens skriftliga samtycke. Det föreslås att kommunfullmäktige ger exploateringsnämnden i uppdrag att göra sådana medgivanden.

Avtalet innebär en arrendeupplåtelse fram till 2038. Avtalets längd medför att investeringar möjliggörs med en rimlig avskrivningstid. I stort sett avser avtalet dagens arrendeområde men ansvaret för flygplatsinfarten utanför grindarna övergår till staden. Detta område är en viktig tillfart till det intilliggande handelsområdet Bromma Center. Genom avtalet åtar sig staden att bygga en trafikplats för trafik mellan flygplatsen och handelsområdet. Markområdet med den nya återvinningscentralen vid Lintaverket återgår också till staden. I samband med att den planerade tvärspårvägen till Kista byggs kommer gränsen mot handelsområdet att justeras ytterligare. Staden kommer också att ha möjlighet att återta ett markområde vid Bällstavägen per den 31 december 2019. Staden får också genom avtalet säga upp eller förlänga tomträtten Riksby 1:5 inom flygplatsområdet efter samråd med LFV.

Verksamheten inom området begränsas till 80 000 flygrörelser per år, dvs. 40 000 starter, om inte synnerliga skäl föreligger för ett överskridande och staden och LFV är överens om detta. I antalet flygrörelser inräknas ej ambulans-, räddnings- och statsflyg. Det föreslås att kommunfullmäktige ger explo-

ateringsnämnden i uppdrag att göra sådana medgivanden om tillfälliga överskridanden. Inga flygplan med ljudemission över 89 EPNdB (Effective Perceived Noise in decibels) får trafikera flygplatsen. 20 000 flygrörelser om året med större jetplan, dvs. över 60 passagerarplatser, får göras med flygplan med ljudemission 86 och 89 EPNdB.

I tilläggsavtalet regleras att avtalet ska träda i kraft första dagen i första kalendermånaden efter att beslut från regeringen samt kommunfullmäktige vunnit laga kraft. Enligt avtalet kan LFV lägga ner flygplatsverksamheten i förtid medan staden inte kan säga upp arrendet före 2038. Parterna kan dock i samförstånd besluta om att flygplatsen ska läggas ner alternativt flyttas. Avtalets uppsägningstid är tre år.

I övrigt reglerar avtalet bl.a. andrahandsupplåtelser, LFV:s rätt att upprusta och underhålla byggnader och stadens åtagande att bekosta nytt stängsel. LFV medges enligt avtalet rätt att disponera mark utanför arrendeområdet för och underhålla inflygningshjälpmedel samt att röja buskar och träd för hindersfrihet. Staden ska tillgodose flygplatsens intressen i fysisk planering och bygglovgivning. En rad bestämmelser reglerar också vad som händer när arrendet upphör. Flygplatsens öppethållande nattetid begränsas även fortsättningsvis och endast med en marginell ändring jämfört med dagens öppettider. Även helgtrafiken begränsas.

Buller och bebyggelse

Avtalet innebär också en ny begränsning av flygverksamhetens buller vilket innebär att verksamheten på flygplatsen framöver inte kommer att behöva utnyttja bredden på den bullermatta som ingår som villkor i Trafikfall 4, dvs. i gällande koncessionstillstånd från 1979-1982, där 55 FBNdB (flygbullernivå) är högsta nivå. Denna gräns har setts som ett praktiskt taget totalt hinder för ny bostadsbebyggelse (med undantag för kv. Rostugnen och Minneberg som byggdes under en tid då det var beslutat att flyget skulle upphöra). 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 Bällstaviken har uppmärksamats att de verkliga bullerstörningarna idag är vida mindre än vad som anges i det teoretiska Trafikfall 4, som utgick från ett planerat men aldrig tillverkat flygplan och som i sina beräkningar starkt underskattade markens bullerdämpning.

Bromma flygplats är ett riksintresse, vilket innebär att bostäder som hindrar flygplatsens verksamhet inte får byggas. Nu står det emellertid klart, dels enligt denna överenskommelse och dels enligt de ansökningar som tidigare in-

lämnats av LFV i miljöståndsfrågan, att detaljplaner och bygglov för bostäder är möjliga omedelbart utanför den i avtalets kartbilaga visade linjen (yttre gränsen för verklig FBNDb och max 80 dBA) och inom det skrafferade området. Detta innebär att det öppnas möjligheter för nya bostäder. Enbart inom Ulvsunda strandområde, öster om den planerade tvärbanan, beräknas 2 800-4 000 bostäder vara möjliga att uppföra. Bromma Golfbana blir också möjlig att bebygga med bostäder.

Ekonomiska konsekvenser

Den årliga arrendeavgiften blir fortsättningsvis symbolisk, en krona. Därtill kommer att staden under avtalstiden får tillgodogöra sig en del av flygplatsens intäkter, fem kronor per avresande passagerare, vilket kommer att räknas upp med konsumentprisindex. Stadens intäkter bedöms uppgå till cirka 4 mnkr per år.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 11 oktober 2007 i enlighet med exploateringskontorets tjänsteutlåtande följande

1. Exploateringsnämnden godkänner för egen del föreliggande avtalsförslag och överlämnar det till kommunfullmäktige för godkännande.
2. Nämnden hemställer om bemyndigande att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av enligt avtalet medgiven trafikvolym.
3. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat.

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Bakgrund

Bromma flygplats, som öppnades 1936, disponerades av staten under perioden 1946-1996 enligt det sk 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 *tomträppen 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 bemyndigas 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 tillsammans 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 inflygningshjälpmedel utanför arrendeområdet och röja buskar och träd för hindersfrihet.

Staden ska tillgodose flygplatsens intressen i fysisk planering och bygglovgivning. En rad bestämmelser reglerar vad som händer när arrendet upphör. Flygplatsens öppethållande på natten begränsas också fortsättningsvis, med en marginell ändring jämfört med dagens öppettider, och begränsad heltrafik.

Buller och bebyggelse

En av de viktigaste frågorna är en ny begränsning av flygverksamhetens buller (kartbilaga 6 till avtalet). I dag gäller det sk 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 Minneberg 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 sk Vision Bällstaviken 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 emellertid klart - enligt denna överenskommelse och de ansökningar som tidigare inlämnats 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 området.

Möjligen skulle länsstyrelsen kunna rikta invändningar mot sådana planer med hänvisning till riksintresset. Exploateringskontoret anser dock att detta inte är troligt. 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 stadsfunktioner* 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.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till brand- och räddningsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsdelsnämnderna Bromma, Kungsholmen, Spånga-Tensta och Södermalm samt till stadsledningskontoret.

Efter kommunfullmäktiges beslut om minoritetsåterremiss har ärendet har remitterats till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 14 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret är positivt till en förlängning av avtalet med LFV om Stock-

holm - Bromma flygplats. Kontoret anser att flygplatsen är en viktig del i stadens och regionens infrastruktur och dess attraktivitet för företag, turism och privatpersoner och därmed också för stadens och regionens utveckling. Förlängningen ligger också i linje med stadens mål i Vision 2030 om att staden ska ha ett välfungerande och attraktivt transportsystem och erbjuda bekväma flyg-, båt- och tågförbindelser.

I den statliga utredningen Framtidens flygplatser – Utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) lämnas förslag till inriktning av det långsiktiga statliga ansvaret för flygplatser i Sverige. I utredningen delas samtliga flygplatser som idag har linjetrafik in i tre kategorier; nationellt strategiska flygplatser, regionalt strategiska flygplatser och övriga flygplatser. Stockholm – Arlanda och Stockholm - Bromma kategoriseras båda som nationellt strategiska flygplatser. För Stockholm – Bromma konstateras att flygplatsen är trafikmässigt sammanhållen med Stockholm – Arlanda och att flygplatsen är ett viktigt komplement bl.a. för att klara trafiken vid de tider på dygnet då efterfrågan är som störst.

Stadsledningskontoret anser att Stockholm - Bromma flygplats behövs som ett komplement till Stockholm - Arlanda, Stockholm - Skavsta och Stockholm -Västerås flygplatser, som en citynära flygplats och som ett alternativ för affärsflyg, regeringsflyg m.m. som ej är tidtabellsbundet och därmed i behov av flexibla start- och landningstider.

Avtalet ger LFV möjlighet till långsiktiga planeringsförutsättningar för verksamheten på flygplatsområdet då avtalstiden möjliggör större investeringar i verksamheten och inom området. Detta bör också vara positivt för staden och regionen, exempelvis genom att investeringar med positiv påverkan på miljö och buller skulle kunna genomföras.

Området kring flygplatsen är idag lågt exploaterat bl.a. till följd av bullerkonsekvenser och höjdrestrktioner som av säkerhetsskäl krävs för flygplatsens existerande. Kontoret anser det positivt att det genom avtalet frigörs mark som skulle kunna användas för bostadsbyggande. Länsstyrelsen har dock ännu inte gjort sin provat om detta är möjligt.

Stadsledningskontoret anser att ersättningen för upplåtelsen av marken för flygplatsen måste betraktas som osäker och låg men anser ändå att avtalet måste bedömas som godtagbart för staden då flygplatsen medför andra positiva effekter för både staden och regionen. Avtalet ger också väsentligt högre intäkter för staden i jämförelse med nuvarande avtal. Bostadsbyggande på mark som återgår till staden i samband med avtalet kan medföra ett ekonomiskt tillskott till staden.

Stadsledningskontoret vill tillägga att eventuella investeringar för staden som följer av avtalet, exempelvis ny trafikplats mellan Bromma Center och flygplatsen måste finansieras inom de av kommunfullmäktige beslutade investeringsnivåerna för berörda nämnder i budgetar för kommande år. Genomförandet av stadens investeringar nära flygplatsen får prövas gentemot övriga investeringsbehov inom respektive nämnd.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige godkänner avtalet mellan staden och Luftfartsverket och ger exploateringsnämnden i uppdrag att besluta om medgivande för icke flygplatsanknuten verksamhet och för tillfälligt överskridande av medgiven trafikvolym enligt avtalet.

Brand- och räddningsnämnden

Stockholms brandförsvaret har inkommit med ett kontorsyttrande daterat den 3 december 2007 som i huvudsak har följande lydelse.

Brandförsvaret har ingen erinran mot att upplåtelseavtalet mellan Stockholms Stad och Luftfartsverket ang. Bromma flygplatsområde förlängs.

Vi vill i sammanhanget påtala att konsekvenserna av ett flyghaveri i anslutning till flygplatsen blir självfallet allvarigare om flygplatsen finns i tätbebyggt område. De flesta flygolyckor inträffar i anslutning till start eller landning.

Vi förutsätter att Luftfartsverket även fortsättningsvis vidtar erforderliga åtgärder för att minimera risken för flyghaveri i anslutning till Bromma flygplats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (v), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Avtalets och miljöbalkens roller

Miljö- och hälsoskyddsnämndens är tillsynsmyndighet enligt miljöbalken och har att kontrollera att verksamhetsutövaren uppfyller bestämmelserna i balken. Flygplatsen är tillståndspliktig enligt balken och har fått villkor fastställda för verksamheten. Dessa villkor reglerar verksamheten vid flygplatsen, samtidigt som det finns punkter i såväl

gällande som föreslaget markupplåtelseavtal som också reglerar verksamheten. Miljö- och hälsoskydds nämnden ska i sin tillsynsroll även kontrollera att LFV följer meddelade villkor. Nämnden är skyldig att åtsanmäla överträdelser av villkoren. (Miljöbalken 26 kap 1 och 2§§.) Miljö- och hälsoskydds nämnden är inte tillsynsmyndighet vad gäller markavtalet.

Villkoren enligt miljöbalken är bindande. Vid Bromma flygplats finns även ett civilrättsligt avtal som är bindande för avtalsparterna. Man kan dock aldrig i ett civilrättsligt avtal förhandla bort vad som gäller enligt villkor i ett miljötillstånd. Detta faktum är också inskrivet i förslaget till nytt avtal.

Villkor enligt miljöbalken

Det finns i dagsläget några villkor avseende buller. Det viktigaste av dem är det som avser bullerspridning. En bullermatta finns inritad på karta och utanför den bullermattan får bullret från flygverksamheten inte överstiga 55 dBA FBN. FBN står för flygbullernivå och är ett genomsnittsvärde som är vägt genom att flygrörelser på kvällen räknas som tre på dagtid och rörelser på natten räknas som 10 dagrörelser. Det finns också en inre bullermatta som avser 65 dBA FBN.

Dessutom finns ett villkor som säger att flygplatsen inte får öppnas för trafik med trafikflygplan tidigare än klockan 06.20. Ett annat villkor anger att LFV ska vidta de åtgärder som behövs för att undvika sena starter under lördags- och söndagsdygnen.

Övriga villkor för buller är föråldrade och avser trafik med en flygplanstyp som inte längre används.

Omprövning av villkoren

År 1993 påbörjades ett ärende i dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd om omprövning av flygplatsens samtliga villkor, med ett viktigt undantag, det om bullerspridning. Nya villkor som gäller utsläpp till luft och till vatten har fastställts. Andra och kompletterande villkor om buller har föreslagits men sådana villkor har ännu inte fastslagits. Ärendet ligger hos Miljödomstolen som övertagit den nu nerlagda Koncessionsnämndens för miljöskydd arbetsuppgifter. Domstolen har aviserat att ett beslut i frågan om villkor för buller kommer någon gång efter september 2007.

De kompletterande villkor som föreslagits för buller är bland annat ett som kommer att reglera skyddsåtgärder i form av tilläggsisolering mot buller i befintliga hus. Vid vilken bullernivå de skyddsåtgärderna ska vidtas är föremål för prövning.

LFV har också föreslagit att man lyfter in de paragrafer i nu gällande avtal som behandlar buller som formellt gällande villkor enligt miljöbalken. Eftersom det nya avtalet innehåller förändringar av dessa paragrafer kommer flygplatsen i så fall att få två olika regleringar med olika innehåll i sak. Domstolens villkor blir då gällande. För att få in texten från det nya avtalet som villkor måste någon av parterna yrka på det i Miljödomstolen. Domstolen bör då höra övriga parter innan den fattar beslut, vilket skulle fördröja villkorsärendet ytterligare.

En fråga som är reglerad i det nu gällande markavtalet är flygplatsens öppettider. Regleringen där är mer långtgående och mycket tydligare än i villkoren enligt miljöbalken.

Förvaltningen noterar att öppettiderna under söndagar förskjuts i avtalet från kl 10.00 – 20.00 till kl 12.00 – 22.00. Vi bedömer att de flesta som utsätts för flygbuller föredrar att ha tyst på kvällen framför att ha tyst på tidig förmiddag. Bedömningen stärks av att riktvärden kvällstid är strängare än dagtid i de fall man skiljer på värdet för dag respektive kväll. Några sådana riktvärden finns visserligen inte för flyg men riktvärdet FBN tar starkare hänsyn till de flygrörelser som sker kvällstid än till de som sker dagtid. Dessutom finns, som nämnts ovan, ett bindande villkor enligt miljöbalken som säger att LFV ska vidta de åtgärder som behövs för att undvika sena starter under lördags- och söndagsdygnet.

Konflikt mellan avtal och villkor

Om LFV väljer att låta trafiken på flygplatsen uppgå till de nivåer som avtalet medger, 80 000 flygrörelser varav 20 000 med certifieringsvärde upp till 89 EPNdB, bedömer förvaltningen att villkoret överskrids, det vill säga bullret kommer att överstiga 55 dBA FBN utanför det område som specificerats i villkoret. Att det är så har LFV uppgett på en direkt fråga från Miljöförvaltningen. Vid en sådan bullerspridning med nu gällande villkor skulle Miljö- och hälsoskyddsnämnden enligt 26 kap 2 § miljöbalken vara tvungen att anmäla LFV för brott mot miljöbalken.

Exakt vid vilken trafikmängd ett sådant överstigande skulle ske går inte att ange. Vilket utfall man får vad gäller bullerspridning beror av antalet flygrörelser med var och en av de aktuella flygplanstyperna. För de flesta flygplan är bullerspridningen olika vid start och landning varför även variationer i start- och landningsriktning kan påverka bullerutfallet. Andra faktorer som kan spela in är stignings- och landningsvinkel samt förfaringsätt med till exempel gaspådrag och klaffsättning.

Det finns olika sätt för LFV att klara villkoret som avser bullerspridning inom ramen för avtalet. Vilken bullerspridning man får beror på antalet flygrörelser och på den aktuella flygplansflottans sammansättning, eller egentligen dess bullerprestanda. Villkoret kan klaras genom att ha ett fåtal flygrörelser som i så fall kan utföras med bullriga flygplan. Man kan också välja att ha många flygrörelser men då med betydligt tystare flygplan.

För att klara gällande villkor och samtidigt använda den trafikmängd som avtalet medger krävs dock tystare flygplan. Det sker en produktutveckling på flygplan som leder till tystare flygplan men den utvecklingen sker mycket långsamt. Att utvecklingen är långsam beror bland annat på att livslängden för ett flygplan uppges vara ungefär 30 år. Det finns såvitt förvaltningen känner till inget som tyder att det kommer att ske ett genombrott med radikalt tystare flygplan inom överskådlig framtid.

Sammantaget ser förvaltningen det som svårt för LFV att utnyttja utökningen av trafiken som medges i avtalet utan att detta innebär ett överskridande av tillståndets villkor.

Bebyggelseplanering

I förslaget till avtal möjliggörs nyplanering av bostäder inom ett område som framgår av bilaga 6 till avtalet. Det aktuella området ligger innanför det område där bullret enligt villkoren får överstiga 55 dBA FBN. Med nuvarande trafikmängd och sammansättning av flygplansflottan understiger det faktiska bullret 55 dBA FBN. Det finns också en paragraf i avtalet som säger att ”LFV skall vidare, från och med detta avtals ikraftträdande och under avtalstiden sträva efter att vid varje tidpunkt bedriva verksamheten på flygplatsen så att bullerstörningar inom de områden som är streckade på bilaga 6 inte överskrider 55 dBA FBN och MAX 80...”

Eftersom tillståndet enligt miljöbalken gäller mot envar kommer LFV att vara i sin fulla rätt att utsätta området för bullernivåer över 55 dBA FBN, utan att tillsynsmyndigheten kan ingripa mot LFV. Staden som avtalslutande part lär inte heller kunna ingripa med den föreslagna avtalsformuleringen.

Den synpunkten framfördes också tidigare då förvaltningen fick möjlighet att under tiden som förhandling pågick om avtalet lämna synpunkter. Bilaga 2. Även om bullret i dag inte överstiger 55 dBA FBN kan det komma att göra det i framtiden. Vad som sker då är att de boende kommer att utsättas för bullernivåer över riktvärdet vilket ökar risken för störningar och hälsoeffekter.

En sådan situation, med ökat buller, kan uppstå vid en ändring av flygplansflottans sammansättning, införande av nya flygplanstyper med ett annorlunda bullerspridningsmönster eller helt enkelt genom utökad flygtrafik.

Anledningen till att bullret i dag inte överstiger 55 dBA FBN är att olika flygplan har olika spridningskaraktäristik med avseende på buller. Olika flygplan bullrar alltså olika mycket i sidled respektive rakt under flygvägen. En faktor som är särskilt oroande när det gäller bullerspridningen i sidled är landningsvinkeln. Det har bland annat i förhandlingarna om nya villkor framförts önskemål om en brantare landningsvinkel. I dag landar alla flygplan på Bromma med 3,5 graders vinkel mot landningsbanan. Om den vinkeln skulle ändras till en brantare vinkel skulle bullerstörningarna minska. Många av de flygplan som trafikerar flygplatsen kan landa med upp till 5,5 graders vinkel men alla kan inte det. LFV har fört diskussioner med Luftfartsstyrelsen om att ha två olika landningsvinklar men det är för närvarande inte möjligt av säkerhetsskäl.

Att i framtiden införa en brantare landningsvinkel skulle vara mycket värdefullt ur bullerspridningssynpunkt. Det kan möjliggöras genom förbättrad teknik på inflygningshjälpmedlen, så att olika landningsvinklar kan tillämpas, eller genom att de flygplan som inte klarar en brantare landning fasas ut. Problemet är att en brantare landningsvinkel är en faktor som leder till en bredare bullermatta och därmed kan komma i konflikt med formuleringarna i avtalet.

En annan risk med avtalskonstruktionen är att Länsstyrelsen kan göra en annan bedömning än staden. Skulle Länsstyrelsen finna att det orsakar risk för hälsa och säkerhet att nyplanera för bostäder inom det område där villkoren enligt miljöbalken medger bullernivåer över 55 dBA FBN kan den komma att upphäva sådana detaljplaner.

Uppföljning

Avtalet reglerar inte hur det ska följas upp. Det finns en formulering om att parterna ska göra de mätningar och så vidare ”som ankommer på parten enligt vid varje tidpunkt gällande regler.” Förvaltningen anser fortfarande att det bör skrivas in i avtalet att ett kontrollprogram ska upprättas för uppföljning av avtalet.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 december 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (s) samt ledamoten Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Maria Hannäs (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Lukas Forsslund (c), *bilaga 1*.

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 28 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadsnämnden har nyligen i remissyttrandet 2007-10-18 över Framtidens flygplatser – utveckling av det svenska flygplatssystemet (SOU 2007:70) framhållit att närhet till flygplatser med täta och goda in- och utrikesförbindelser är av strategisk vikt för stadens och Stockholm-Mälardalensregionens attraktions- och konkurrenskraft. I första hand fullgör Arlanda denna roll men också Bromma och andra flygplatser i regionen har stor betydelse, såväl för regionens näringsliv och invånare som för affärs- och turism- och privatresandet till Stockholm och regionen. Vision 2030, som antogs som strategisk inriktning för stadens arbete av kommunfullmäktige i juni 2007, förutsätter att Stockholm-Bromma förblir en av de flygplatser i Stockholm-Mälardalensregionen som avlastar Stockholm-Arlanda. Kontoret ser avtalet om förlängd upplåtelse av flygplatsområdet för Stockholm-Bromma som ett led i arbetet mot stadens framtidsmål.

Avtalet ger långsiktiga förutsättningar för markanvändningsplaneringen av flygplatsområdet liksom av omgivningarna. I gällande översiktsplan, Öp99, ingår flygplatsen med omgivningarna i det stadsutvecklingsområde som utgör ett av stadens större omvandlings- och utbyggnadsområden. Den förstudie av stadsutvecklingsområdets närmare användning som pågår inom staden, ”Vision Ballstaviken”, visar att en större

utbyggnadspotential, även för bostäder, finns inom området med bibehållen flygplatsverksamhet. Den avsiktsförklaring från Luftfartsverkets sida som avtalet innebär vad gäller stadens möjligheter att inom områdena nordost och sydväst om flygplatsen planera för ny bostadsbebyggelse är avgörande för stadsutvecklingsområdets framtid.

Avtalet bygger i denna del på att flygplatsverksamheten framöver inte kommer att behöva utnyttja bredden på den bullermatta som ingår som villkor i gällande koncessionstillstånd från 1979/80 – det s.k. Trafikfall 4 med bl.a. angiven FBN 55 bullernivå. Däremot kommer bullermattans hela längd enligt Trafikfall 4, dvs. från Flysta i nordväst till Traneberg i sydost, att bestå framöver, vilket hindrar planering för ny bostadsbebyggelse, inklusive förtätningar inom befintliga småhusområden. Sedan 1993 har ett ärende pågått om omprövning av villkoren för flygplatsverksamheten hos miljödomstolen, nu som miljötillståndsärende enligt miljöbalken. Genom att omprövningen inte avser bullervillkoren enligt Trafikfall 4, blir det upplåtelseavtalet som kommer att begränsa flygverksamheten i förhållande till bullermattans bredd.

Bullerstörningar förekommer även i form av maximal ljudnivå, vilket uppmärksammas i Boverkets och Naturvårdsverkets aktuella remisser. Genom att Stockholm-Bromma är stängd nattetid anser kontoret att ny bostadsbebyggelse kan planeras där maximala ljudnivån inte överstiger 80 dBA enligt riktvärdet. I de områden som särskilt uppmärksammas i avtalet för ny bostadsbebyggelse kommer enligt kartan den maximala ljudnivån inte att överstiga 80 dBA. Avtalet berör i övrigt inte frågan om maximal ljudnivå.

För kontorets fortsatta planering av stadsutvecklingsområdet är frågan huruvida bullerstörningarna i förhållande till ny bostadsbebyggelse är tillräckligt klarlagda genom avtalet för att kunna ligga till grund för formell planering enligt plan- och bygglagen. En utgångspunkt är att Stockholm-Bromma utgör flygplats av riksintresse enligt miljöbalkens hushållningsbestämmelser (3 kap 8 §) och att riksintresset ska tillgodoses vid beslut enligt plan- och bygglagen. Dvs. åtgärder får inte vidtas som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen, som t.ex. bostadsbebyggelse o.d. inom bullerstörda områden. Hittills har koncessionstillståndets Trafikfall 4 legat till grund också för riksintresset, men en närmare precisering av riksintressets innebörd har nyligen aviserats av den ansvariga myndigheten – Luftfartsstyrelsen.

Det blir därför naturligt att kontoret inom det arbete med nästa översiktsplan som nu inleds behandla frågan om hur riksintresset Stockholm-Bromma ska tillgodoses i bebyggelseplaneringen med utgångspunkt från det nya upplåtelseavtalet och Luftfartsstyrelsens inledda preciseringsarbete.

Sammanfattningsvis tillstyrker stadsbyggnadskontoret avtalet om fortsatt upplåtelse av Stockholm-Bromma flygplatsområde.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa trafikkonto-

rets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Då avtalet gått ut på en bred remiss behandlas i det följande främst konsekvenserna vad avser Trafikkontorets specifika ansvar och verksamhet. Allmänt kan dock konstateras att avtalet innebär att Stockholm Bromma flygplats under lång tid framöver kommer att kunna spela sin roll som citynära flygplats i stadens infrastruktur. Stockholm-Bromma är ett komplement till Arlanda och bidrar till kommunfullmäktiges inriktningsmål *Stockholm ska vara en attraktiv, trygg och växande stad för boende, företagande och besök* samt målet för verksamhetsområdet *Stockholm stad ska bli norra Europas mest företagsvänliga stad*.

Den, i jämförelse med tidigare, kortare avtal, långa arrendetiden, medger att förutsättningar skapas för investeringar i flygplatsområdet, var attraktivitet därmed kan höjas.

Enligt avtalet övergår ansvaret för Flygplatsinfarten från Ulvsundavägen fram till flygplastgrindarna (där den övergår till att vara en enkelriktad slinga) till staden. Trafikkontoret finner förändringen högst rimlig - flygplatsinfarten betjänar såväl flygplatsen som handelsområdet.

I avtalet stadgas att Staden ska bygga en ny trafikplats mellan Bromma Center och flygplatsen (avtalets bilaga 2a och b)), mot vilket Trafikkontoret inte har några som helst invändningar. Det stadgas att trafikplatsen ska finansieras inom ramen för Bromma Center-projektet, vilket kontoret förutsätter också blir fallet. I sammanhanget bör nämnas att förändringar av korsningen Ulvsundavägen-Flygplatsinfarten också kommer att aktualiseras med anledning av Bromma Center-projektet. Dessa förändringar bedöms medföra en ökad tillgänglighet till flygplatsen, inte minst under morgonrusningen, då affärerna fortfarande är stängda.

Trafikkontoret vill i sammanhanget betona kollektivtrafikens möjlighet att på ett smidigt sätt trafikera Bromma flygplats. Avtalets parter uttrycker en gemensam ambition att verka för att en busslinje mellan Bromma/Alvik och Kista via flygplatsen bör inrättas.

Kontoret konstaterar att en bussförbindelse mellan Ulvsundavägen vid det s k SAS-huset och flygplatsslingan vid terminalen avsevärt skulle förbättra tillgängligheten till flygplatsen ur kollektivtrafikperspektiv. Härigenom skulle t ex den linje som

idag trafikeras sträckan Brommaplan – Kista (nr 155) kunna angöra flygplatsen. En sådan trafikering kräver dock vissa förändringar såväl på hangarplattan som inom flygplatsens område, varför det förutsätter att alla berörda parter har ett intresse i frågan. SL har redan nu aviserat intresse.

Trafikkontoret noterar också med tillfredsställelse att avtalet tar hänsyn till tvärbansens Kistagren och tillerkänner den en stor betydelse för flygplatsen. Med ett planerat hållplatsläge inom gångavstånd från flygplatsen förbättras tillgängligheten till flygplatsen avsevärt.

Avslutningsvis konstaterar kontoret med tillfredsställelse att det område som hyser Bromma ÅVC utgår ur arrendet vid nuvarande avtals utgång 2012 och då återgår till staden.

Bromma stadsdelsnämnd

Bromma stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande, samt att därutöver anföra

Stockholm behöver en citynära flygplats. I dagsläget finns inte något alternativ till Bromma.

Samtliga majoritetspartier i Stockholms stad har också i samband med valet tydligt deklarerat att vi vill bevara Bromma flygplats. Även om andra alternativ kan komma på tal skulle det ta mycket lång tid innan detta kan bli verklighet, därför är det bra att ett långsiktigt avtal nu är på gång att tecknas.

Det är värt att påminna att Bromma flygplats inte bara är en lokal fråga utan en nationell, flygplanen förbinder inte bara Stockholm med landet utan lika mycket landet med Stockholm. I en ny utredning från näringsdepartementet listas Bromma och Arlanda som två av de tio viktigaste flygplatserna för hela Sverige. Liksom vi förväntar oss att övriga landsdelar är med och betalar för infrastruktursatsningar i Stockholm som hela landet har nytta av så kan övriga landet förvänta sig att vi upplåter mark åt infrastruktur som är viktig för hela Sverige.

Föreliggande avtal ger förutsättningar till upprustning av flygplatsen. Det gör också att spelreglerna blir tydliga, i planeringshänseende vet alla parter vad som gäller. Avtalets längd gör också att planeringsförutsättningarna för bebyggelse förbättras både vad avser bostäder och t ex förskolor.

Den ökning av tillåtna flygrörelser som föreslås ligger inom gällande gränsvärden och kommer inte att tillåtas medföra en ökning av emissioner och buller.

Som framgår av förvaltningens svar är fortsatt flygverksamhet heller inget hinder för bostadsbyggande. Uppemot tiotusen nya bostäder och sextusen arbetsplatser kan byggas i området med flyget kvar. Det som begränsar byggandet är inte markbrist utan stadsdelens överfulla trafikleder.

Reservation anfördes av ledamoten Johan Heinonen m.fl. (s), ledamoten Eie Herlitz (mp) samt ledamoten Lillemor Samuelsson (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Eie Herlitz (mp), *bilaga 1*.

Bromma stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Nu gällande bullergränser för flygplatsen är inte anpassade efter dagens situation. Avtalets nya gränser innebär att markområden öppnas för möjlig bostadsexploatering. Stadsbyggnadskontoret har skissat på ett antal framtida utvecklingsmöjligheter, med respektive utan flygplats. Enligt "Vision Bällstaviken" kan det vara möjligt att bygga närmare 10 000 bostäder och 6000 nya arbetsplatser med Bromma flygplats kvar. Vid en nedläggning av flygplatsen kan ytterligare 3000 – 4000 bostäder byggas.

Om avtalet förlängs till 2038 innebär det förutsättningar för investeringar med lång avskrivningstid. Större krav på moderna och miljöanpassade flygplan med låga buller- och utsläppsnivåer kan då ställas. Vi anser det angeläget att staden tar initiativ till att, så långt det är möjligt, anpassa flygplatsen så att dess miljöpåverkan för de kringboende minimeras.

Frågan om Bromma flygplats framtid har diskuterats under mycket lång tid och meningarna går vitt isär. Många av Brommas invånare anser sig mycket störda av flygplatsens buller varför de önskar att flygplatsen läggs ner alternativt flyttas till annat läge. Förvaltningen saknar resurser och kompetens att, under den korta remisstiden, genomföra en analys över flygplatsens påverkan på närboende avseende buller och avgasutsläpp.

Andra medborgare menar att flygplatsen bör vara kvar eftersom den är en stor tillgång för enskilda resenärer samt stadsdelens och stadens näringsliv. Hur stor samhällsnytta en citynära flygplats utgör kan förvaltningen inte bedöma, men vi kan konstatera att exploateringskontoret i sitt ärende inte jämför den symboliska arrendeavgiften på en krona samt fem kronor per avresande passagerare i förhållande till andra flygplatsers arrenden och avgifter.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Kungsholmens stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Håkan Wahlén m.fl. (s) samt ledamoten Reijo Kittilä (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Jakop Dalunde (mp), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (m), ledamoten Lars Lundqvist (fp) samt ledamoten Robert Rydefjärd (kd), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Oscar Fredriksson (c), *bilaga 1*.

Kungsholmens stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 7 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

En flygplats med Brommas centrala läge anses vara en stor tillgång för staden och stadens/regionens möjligheter till utveckling. I avtalsförslagets portalparagraf sägs att flygplatsens verksamhet i huvudsak ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm.

Bullerfrågorna har hanterats inom avtalet. Frågor om luftföroreningar och säkerhet berörs dock inte. Förvaltningen konstaterar att andra remissinstanser (miljö- och hälso- skydds nämnden respektive brand- och räddningsnämnden) bättre bedömer de eventuella problem som finns här.

Ljud och buller från flygtrafiken påverkar Kungsholmen. Främst är bostäder, skolor m.m. i Kristineberg berörda. Flygets störningar är dock betydligt mindre än störningarna från väg- och spårtrafik. Vid en samlad bedömning menar förvaltningen att avtalet kan tillstyrkas.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande, samt att därutöver anföra

Stockholm behöver en citynära flygplats. I dagsläget finns inte något alternativ till Bromma. Samtliga majoritetspartier i Stockholms stad har också i samband med valet tydligt deklarerat att vi vill bevara Bromma flygplats. Även om andra alternativ kan komma på tal skulle det ta mycket mycket lång tid innan detta kan bli verklighet, därför är det bra att ett långsiktigt avtal nu är på gång att tecknas. Det ger förutsättningar till upprustning av flygplatsen. Det gör också att spelreglerna blir tydliga, i planeringshänseende vet alla parter vad som gäller. Avtalets längd gör också att planeringsförutsättningarna för bebyggelse förbättras både vad gäller bostäder och t. ex. förskolor.

Vi instämmer också i förvaltningens yttrande vad beträffar rimligheten att den tekniska utvecklingen gör att man kan förvänta sig tystare och energisnålare flygplan framöver.

Reservation anfördes av ledamoten Ornina Younan m.fl. (s), ledamoten Awad Hersi (mp) samt ledamoten Jonas Ljungstedt (v), *bilaga 1*.

Spånga-Tensta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 8 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Buller från flyget upplevs som en olägenhet och miljöproblem av flera boende och verksamma i Flysta och Sundby även om flygverksamheten inte bryter mot gällande bullernormer. Det nya avtalsförslaget innebär ingen förändring av dessa normer.

Buller är ett omfattande miljöproblem i ett storstadsområde. Samtidigt som en högre tolerans mot buller kan förväntas av boende i en storstad är det av stor vikt att begränsa bullret så mycket som möjligt. Stadsdelsförvaltningen bedriver förskoleverksamhet vid flera enheter inom det bullerstörda området och har behov av kunna planera för utökning verksamheterna. En hög bullernivå i området är en begränsande faktor i den planeringen liksom den är ett miljöproblem inte minst för barn i de befintliga verksamheterna. Genom teknisk utveckling och reglering kan bullret begränsas och det är rimligt att kunna förvänta sig tystare flygplan framöver. Det är förvaltningens uppfattning att en förväntan om avsevärt minskande bullernivåer tydligt bör uttryckas i ett avtal om flygtrafik på Bromma, exempelvis genom kontrollstationer med ett antal års mellanrum, i synnerhet om avtalstiden är så lång som 31 år.

Södermalms stadsdelsnämnd

Södermalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 29 november 2007 att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av vice ordföranden Maria Palme m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Anders Källhed (mp), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av tjänstgörande ersättaren Heinz Spira (v), *bilaga 1*.

Ersättarytrande gjordes av ersättaren Annika Ivarsson (c), *bilaga 1*.

Södermalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 30 oktober 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen ser att det finns både för och nackdelar vad gäller en förlängning av avtalet med LFV om upplåtelsen av Stockholm - Bromma flygplatsområde.

De affärs- och konkurrensmässiga fördelarna för näringslivet torde vara en fördel för utvecklingen av hela storstadsregionen. De fördelar som det innebär får vägas mot förlusten av mark för bostadsbyggande samt de miljö- och riskkonsekvenser som den fortsatta verksamhet vid Bromma flygplats medför.

I remissen föreslås att exploateringskontoret ges befogenhet att godkänna överskridande av beviljad trafikmängd om det finns synnerliga skäl. Förvaltningen kan även se miljöförvaltningen som lämplig för uppdraget mot bakgrund av deras särskilda kompetens inom områden som buller och luftkvalitet.

Förvaltningen avstår från att kommentera föreslagna överenskommelser om teknisk försörjning, nyttjanderätt, underhåll av byggnader och fysisk planering med mera utanför arrendeområdet då plan- bygg och markfrågor hanteras av berörda fackförvaltningar samt Bromma stadsdelsförvaltning.

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2008 är i huvudsak av följande lydelse

Kontoret är av den uppfattningen att det inte har framkommit några nya aspekter. Vad gäller eventuell uppsägning av markavtalet mellan staden och Luftfartsverket krävs det båda parter medverkan. Det är själva idén med avtalet, att parterna gemensamt förbinder sig under innevarande avtalsperiod. Om någondera parten vill häva avtalet blir det fråga om förhandling parterna emellan. Eventuella anspråk för nedlagda kostnader eller skadestånd blir då en fråga i denna förhandling. Avtalet stipulerar inte några ersättningar till någondera parten vid eventuellt hävande av avtal.

ÄRENDET

Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) har den 17 september 2001 lämnat in en motion till kommunfullmäktige om avveckling av Bromma flygplats. Motionärerna anför att eftersom flygplatsen både förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa och kräver stora markområden bör flygplatsen avvecklas och marken istället användas för bostadsbebyggelse. Det nya bostadsområdet ska enligt motionärerna byggas i enlighet med moderna ekologiska principer.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till gatu- och fastighetsnämnden och näringslivsnämnden samt till stadsledningskontoret.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 januari 2002 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att motionen bör avstyrkas. Flyget har en central betydelse för Stockholmsregionens attraktionskraft och tillväxt. En förbättrad flygplatskapacitet är en nödvändighet för att regionen skall kunna konkurrera som etableringsområde och utvecklas som mötesplats. Luftfartsverket har i samverkan med regionplane- och trafikkontoret gjort bedömningen att fram till år 2010 kommer en 70-procentig ökning av antalet passagerare och en 40-procentig ökning av antalet flygplansrörelser att ske. Bromma har en nyckelroll för affärsflyget och en övervägande del av flygningar med affärsflyg i landet har Bromma som start eller slutpunkt. Det gäller företag med huvudkontor såväl i Stockholm som på andra platser i landet. Flera utlandsägda företag nyttjar också Bromma för affärsflyg. En stor del av den internationella delen av denna trafik går till och från huvudstäder i Europa. Brommas betydelse för såväl affärsflyget som för det reguljära flyget har ytterligare stärkts genom att frågan om flygplats på Södertörn har skjutits på framtiden. För närvarande föreligger inte några alternativ till Bromma flygplats efter att regeringen har sagt nej till Hall som ny flygplats.

När det gäller miljöaspekterna så kan konstateras att användande av både idag existerande flygplanstyper och de som kommer att tas i drift de närmaste åren kan reducera miljöeffekterna jämfört med nuvarande nivåer.

Att avveckla Bromma skulle vara förenat med stora problem, inte minst säkerhetsmässiga, om allt privat- och affärsflyg skulle samlas på Arlanda. Bromma flygplats kommer även fortsättningsvis att behövas som komplement till Arlanda. Dessutom kommer en fjärde rullbana på Arlanda att behövas.

Stadsledningskontoret instämmer i vikten av att det skapas nya och fler bostäder i Stockholm. Det finns dock många områden som är angelägnare att exploatera än Bromma. I dagsläget planeras för 18 500 nya bostäder i staden åren 2001-2015.

Gatu- och fastighetsnämnden

Gatu- och fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 6 november 2001 att som svar på remissen överlämna och återropa gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Karin Wanngård m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Marie Strömberg m.fl. (v), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Per Bolund (mp), *bilaga 1*.

Gatu- och fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 8 oktober 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Då fullmäktige inom kort kommer att fatta beslut i anledning av förslag till nytt tilläggsavtal till gällande upplåtelseavtal, som gäller t o m 2011, utgår kontoret från att det inte är aktuellt att ånyo ta upp förhandlingar med staten om förtida avveckling av flygplatsen. F n föreligger heller inte några alternativ till Bromma flygplats. Att nu inleda planering av ett bostadsområde inför ev nedläggning om 10 år kan heller inte vara motiverat.

Näringslivsnämnden

Näringslivsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 februari 2002 att som svar på remissen överlämna och återropa näringslivskontorets tjänsteutlåtande, samt att därutöver anföra följande

I nästa månad kommer kommunfullmäktige få ta ställning till ett förslag till nytt tilläggsavtal för Bromma flygplats. Det är viktigt att understryka vilken betydelse Bromma har för utvecklingen av näringslivet i Stockholmsregionen och detta har tillsammans med ambitionen att ytterligare förbättra miljöförhållandena varit vägledande i utformningen av avtalet. Bromma flygplats betydelse för såväl affärsflyget som det reguljära flyget har ytterligare stärkts mot bakgrund av att frågan om en ny flygplats på Södertörn har skjutits på framtiden.

Redan genom 1999 års tilläggsavtal infördes ett miljörelaterat trafikavgiftssystem

med en hårdare miljöprofil och just miljöfrågorna har givits högsta prioritet i utformningen av det nya avtalet. Totalantalet flygrörelser begränsas ytterligare och genom att förskjuta tyngdpunkten från begränsningen vad gäller flygplansvikt till bullerbegränsning skapas incitament för en modernisering av flygplansflottan. Med modernare plan minskas miljöpåverkan samtidigt som konkurrensen inom inrikesflyget säkerställs.

Luftfartsverket kommer att kontinuerligt genomföra bullermätningar och en samsrådsgrupp inrättas för att följa och utvärdera verksamhetens effekter på omgivningen. I syfte att ytterligare minska bullret ska inflygningsprocedurena studeras och försök genomförs för att landande flygplan ska orsaka buller över ett avsevärt mindre område än idag. För att de boende i Bromma ska åsamkas mindre störning från flygplatsen begränsas heltrafiken genom att flygplatsen både öppnar senare och stänger tidigare på lördagar och söndagar. De i avtalet ingående åtgärderna innebär både lägre totala bullerenerginivåer och lägre utsläppsvärden per passagerare. Genom det framtagna avtalet stärks Bromma flygplats roll för näringslivets utveckling samtidigt som miljöförhållandena förbättras märkbart.

Reservation anfördes av vice ordföranden Elisabeth Brandt Ygeman m.fl. (s), *bilaga 1*.

Reservation anfördes av ledamoten Claes-Göran Jacobsson m.fl. (v), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Christopher Ödmann (mp), *bilaga 1*.

Näringslivskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 oktober 2001 har i huvudsak följande lydelse.

Bromma flygplats är sedan snart två decennier en ofta diskuterad fråga. Nedan formuleras tre aspekter.

1. Stockholms attraktionskraft kräver goda flygförbindelser

All tillgänglig statistik såväl som näringslivskontorets egna erfarenheter pekar på ett snabbt växande behov av ökad flygkapacitet för att befästa och utveckla Stockholms attraktionskraft för affärsresenärer och beslutsfattare från övriga landet. Inte minst har de senaste årens samarbete med de nya marknaderna på andra sidan Östersjön, inneburet att såväl svenska som utländska företagare fått nytta av Bromma och dess konkurrenskraftiga ickereguljära flygförbindelser österut.

Det är nödvändigt med en realistisk hållning för att Stockholmsregionen inte ska förlora i den internationella konkurrensen eftersom externa transportfunktioner utgör en mycket viktig faktor för företag och organisationer när de ska fatta beslut om lokaliseringar och investeringar. Särskilt för Stockholm kan ett relativt sett perifert geogra-

fiskt läge kompenseras med utökade och bättre flygförbindelser. (I Healey & Bakers årliga rankinglista över Europas populäraste städer att etablera verksamhet anges "internationella transportmöjligheter" som den näst tyngsta av lokaliseringsfaktorer. Stockholms anseende är här lägre sedan årtal: 18:e plats av 30 europeiska storstäder, medan Stockholm totalt intar en 15:e plats vad gäller internationell attraktionskraft. Källa Healey & Baker European Cities Monitor, October 2001.)

Målsättningen är att Stockholm inom tio år ska vara en av Europas bästa städer att driva företag i och att etablera sig i. För att uppnå detta mål måste Stockholm erbjuda ett internationellt konkurrenskraftigt företagsklimat.

Trots den senaste tidens terrorhandlingar och en begynnande lågkonjunktur kommer flygtrafikens betydelse för Stockholmsregionen öka. På kort sikt kan en viss nedgång i flygtrafiken skönjas, vilket också avspeglas i den senaste tidens flygstatistik. På längre sikt kommer dock antalet flygrörelser i Stockholmsområdet att öka. Därför fyller Bromma en strategisk roll.

Detta bekräftas också av Luftfartsverket, som i samverkan med Regionplane- och trafikkontoret utrett hur det utökade flygplatsbehovet i Stockholmsregionen i framtiden ska kunna tillgodoses. Möjliga lägen har studerats och jämförts sinsemellan. Alternativet med fyra banor på Arlanda har studerats.

Luftfartsverket gör bedömningen att trafikutvecklingen i regionen innebär en 70-procentig ökning av antalet passagerare fram till år 2010 och en 40-procentig ökning av antalet flygplansrörelser. Detta stöds också av internationella prognosmakare. Om prognoserna uppfylls, kommer trängseffekterna att vara lika stora som idag någon gång mellan 2007-2010. Luftfartsverkets uppfattning är därför att ytterligare rullbanekapacitet måste skapas kring år 2010 för att tillgodose efterfrågan.

I rapporten lanserade Luftfartsverket platsen Hall söder om Stockholm, som en möjlig plats för att tillgodose ökningen i flygtrafiken (om Bromma avvecklas). Sedan rapporten presenterades har regeringen emellertid avfärdat Hall som en tänkbar plats för en ny storflygplats.

I dagsläget är den enda realistiska lösningen en fjärde bana på Arlanda i kombination med Bromma. Om Bromma avvecklas utan att något alternativ erbjuds uppstår ett allvarligt problem. Det visar inte minst olyckan i Milano i början av oktober i år. I dagsläget hänvisas i princip allt privatflyg i Stockholmsområdet till Tullinge och Bromma. Om Bromma avvecklas (Tullinge är på väg att läggas ned) tvingas allt privat- och affärsflyg över till Arlanda. Olyckan visar på problemet med att blanda mindre erfarna piloters små plan med stora plan i linjetrafik. På stora flygplatser som Arlanda med många taxivägar kors och tvärs är det inte lätt att ta sig fram.

2. Brommaavtalet

Det nya Brommaavtalet mellan staden och staten innebär att det totala antalet flygrörelser begränsas. Öppethållandetiderna senareläggs med en respektive två timmar på vardagar respektive lördags- och söndagsmorgnar. Bakgrunden till det nya avtalet är att avtalet från 1994 bl a reglerar antalet flygrörelser med plan över 12 ton till högst

15 500 per år. Denna begränsning, som utgör en reglering utöver gällande miljötillstånd, har visat sig begränsa såväl den miljömässiga som affärsflygmässiga utvecklingen vid Bromma flygplats.

3. Bromma som stadsutvecklingsområde

Därutöver stämmer det, som motionärerna påvisar, att Bromma är markerat som ett stadsutvecklingsområde i översiktsplanen. Översiktsplanen utgör en vägledande ram för markanvändning och bebyggelseutveckling på 30 års sikt. I sin helhet syftar översiktsplanen till en långsiktigt positiv utveckling för företag individer, och organisationer i hela Stockholm. I balansen mellan olika krav är det viktigt att i ökad grad vara öppen för de krafter som kan skapa tillväxt. Fortsatt trafik på Bromma utgör i dagsläget den enda realistiska lösningen.

Kontoret vill därför nämna några andra områden som känns angelägnare än Bromma att exploatera med bostäder och företag; ytterligare etapper av Hammarby Sjöstad, Liljeholmen-Årstadal, Centrala Älvsjö, Beckomberga, Nordvästra Kungsholmen samt Värtan-Frihamnen. Till dessa omfattande områden kan gluggutredningen läggas.

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Mirja Räihä Järvinen m.fl. (s) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar
att avslå kontorets förslag till beslut, samt
att därutöver anföra följande:

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en onödigt stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en onödig miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande att inte ha boende, verkande, kollektivtrafik och rekreationsområden i en så tätbebyggd miljö.
- Det avtal som är föremål för beslut är orimligt av flera skäl:
- Det rymmer inga incitament för Luftfartsverket att finna alternativ till Bromma.
- Det rymmer inga incitament för regeringen att utveckla alternativ till Bromma
- Det innebär inga nya miljöåtgärder i förhållanden till gällande avtal.
- Det innebär att Luftfartsverket ensidigt kan säga upp avtalet, men inte Stockholms stad.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm. Boende kring Bromma flygplats kan inte låta sina barn äta frukten i trädgården. Verksamhetsutövaren har ingen grundkostnad som motiverar en avveckling ens i händelse av trafikminskningar. Stockholm kan inte säga upp avtalet – men det kan verksamhetsutövaren. Det säger sig självt att detta är orimligt.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande

Exploateringsnämnden beslutar
att avslå förslaget till nytt avtal,
att påbörja arbetet med nedläggning av Bromma flygplats och planeringen av ett klimatneutralt bostadsområde och rekreationsområden på Brommafältet,
att därutöver anföra följande:

Förslaget om att förlänga Bromma flygplats i 30 år, till 2038, utan möjlighet att säga upp, är ett mycket omfattande beslut som både kommer påverka många människors vardag och påverka Stockholms framtida utveckling. Ett beslut av den digniteten krä-

ver en större demokratisk diskussion än att hastas igenom på några få månader. Möjlighet till inflytande från Stockholms medborgare måste garanteras i processen.

Bullret från Bromma påverkar stora delar av Stockholm och många tusen människors dagliga liv. Miljöförvaltningens bullerkartor ger en tydlig bild av hur flygbullret ökar bullret kraftigt i många delar av staden som annars skulle ha en acceptabel bullernivå och i områden som är kraftigt bullerstörda av vägtrafik, försämrar bullernivåerna ytterligare. Flera bostadsområden i flygplatsens närhet, t ex Minneberg, har planerats och byggts utifrån förutsättningen att flygverksamheten ska läggas ner. Både bullernivåerna och säkerhetsriskerna med att ha en flygplats i ett så centralt läge innebär att en död hand läggs över ett stort område som annars skulle kunna vara en viktig del i Stockholms utveckling. Flygplatsen riskerar att hämma Stockholms utveckling.

Bromma flygplats tar i anspråk 142 000 kvm, en yta stor som Östermalm, i ett mycket värdefullt citynära läge. Området är utpekad som ett möjligt stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen (ÖP 99). På Brommafältet skulle det kunna byggas flera tusen nya bostäder samtidigt som grönområden bevaras och rekreationsområden skapas. Det är vad Stockholm behöver för att vara en attraktiv, god miljö. När man planerar ett nytt område från grunden finns det goda förutsättningar att skapa en klimatsmart stadsdel.

Underlaget till avtalet saknar redogörelse av de ekonomiska aspekterna som flygplatsens fortlevnad innebär för staden. Det nämns i förbigående i tjänsteutlåtandet att marken är mycket värdefull och att om bostäder och arbetsplatser kan byggas istället skulle det ge betydande överkott till staden. De 4 mnkr/år som staden får i ersättning för upplåtelsen i mark är en droppe i havet jämfört med annan användning. Dessutom är ersättningsnivån villkorad med att parkeringsintäkterna från Bromma flygplats inte sjunker, då har Luftfartsverket rätt att omförhandla avtalet. I praktiken innebär det att om kollektivtrafikresorna till Bromma flygplats skulle öka och bilismen minska, ett eftersträvanvärt mål, riskerar staden att förlora pengar. Det är en konstruktion som är helt orimlig.

Till sammanhanget hör också att staden hyr tillbaka en del av flygplatsområdet för en återvinningscentral till en kostnad av 1 mnkr/ år. Den kostnaden kommer fortsätta flera år till, även sedan det nya flygplastavtalet börjat gälla.

Att teckna ett avtal om flygplatsen som inte går att säga upp är att på ett oacceptabelt sätt att låsa upp staden för lång tid framöver. Vi står inför en stor klimatomställning där utsläppen av växthusgaser måste minska kraftigt de närmaste åren. Även flygtrafiken på Bromma flygplats måste analyseras utifrån ett klimatperspektiv och i det sammanhanget är ett avtal på 30 år en orimligt lång tid.

Bromma flygplats är en utpräglad inrikesflygplats, där mer än hälften av resorna går till Malmö och Göteborg. Många av dessa resor skulle bättre lämpa sig för tåg. Dessutom har Bromma flygplats de senaste åren tagit resenärer från Arlanda, vilket är en önskad utveckling och som visar att resenärernas kan välja andra resesätt än att just flyga från Bromma.

Sammanfattningsvis saknas några grundläggande aspekter i underlaget till avtalet och i avtalets konstruktion. Det saknas samhällsekonomiska analyser av flygplatsen,

det saknas analys utifrån klimatperspektiv, bulleraspekter och lokala miljöaspekter berörs alltför lite, det saknas en uppsägningsklausul och det saknas en bred samrådsprocess.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Lotten von Hofsten (v) enligt följande

att säga upp avtalet med Bromma flygplats,
att planera för Bromma Ekostad, en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel,
att därutöver anföra:

Vi vill bygga en ny miljösmart och mänsklig stadsdel på Bromma flygplats, med minst 4000 nya bostäder. I Bromma Ekostad finns möjligheterna att skapa något helt nytt, en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Genom en internationell arkitekttävling vill vi skapa en debatt om hur Bromma skulle kunna bli en ekologisk och demokratisk spjutspets. Vi vill skapa en stadsdel för och av människor, där det ges utrymme för gröna oaser och det förs ett aktivt arbete för att gynna den biologiska mångfalden.

Bromma Ekostad ska bli en bilfri stadsdel där det kollektiva resandet, cykling och gång är det självklara valet. Området ska vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser.

Bebyggelsen ska vara passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol. Bostäderna blir på det sättet nästan självuppvärmande. Det finns tusentals passivbostäder i Tyskland, Österrike och Schweiz. Göteborg utreder nu hur andelen passiva hus ska kunna öka, både i ny bebyggelse och i befintlig. I Stockholm finns ett flertal stora byggprojekt där passiva hus skulle kunna bli en självklar del, som till exempel Bromma Ekostad.

När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

Istället för en klimatfientlig och bullrande flygplats vill vi göra Bromma Ekostad till en internationell mötesplats och spjutspets för ekologi och sociala möten. Så skapas verklig attraktivitet.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Åsa Romson (mp) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att

1. i huvudsak bifalla förvaltningens förslag till beslut.
2. avveckla Bromma flygplats senast 2011 enligt gällande avtal.

3. i frågan om förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket bör det avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010.
4. planera för Bromma Ekostad, en ny miljösmart och mänsklig stadsdel.
5. komplettera med följande:

Insikten om klimatförändringens allvar har ökat dramatiskt det senaste året, både globalt och i Sverige. Det finns nu en bred acceptans för behovet att minska utsläppen av koldioxid och andra drivhusgaser. I Sverige diskuteras inom t.ex. inom klimatberedningen mål om minskning med 30 eller 40 procent till 2020. Drivhuspåverkan av flygets utsläpp förstärks av att utsläppen sker högt upp. Det är också möjligt att internationella åtaganden i framtiden kommer att inkludera utsläppen från flyget.

Det föreslagna avtalet är negativt ur klimatsynpunkt på flera sätt och det är anmärkningsvärt att förvaltningens underlag inte tar upp klimatfrågan. Den långa avtalstiden innebär att konsekvenserna kan sträcka sig flera decennier in i framtiden.

- Avtalet medger en ökning av flygtrafiken.
- Avtalet innebär begränsningar i möjligheten att använda vissa styrmedel för att påverka flygtrafiken (begränsning av flygplatsernas kapacitet, landningsavgifter som staden råder över).
- Avtalet innebär att staden måste bekosta en trafikplats till en ospecificerad kostnad [s. 2 7§ sista meningen], vilket tar resurser från andra ändamål.
- Avtalets konstruktion med rätt för LFV att omförhandla ersättningen till staden om inkomsterna från parkeringsverksamheten skulle minska kraftigt i framtiden ger staden ekonomiska incitament att motverka förbättringar i kollektivtrafikförsörjningen i området. [s. 4 i mitten]
- Avtalet innebär att Luftfartsverket eller annan part som i framtiden kan överta Luftfartsverkets befogenheter enligt avtalet [§19.1 i avtalet] kan kräva ersättning för möjligheten att dra snabbspårvagn genom området (vilket framgår av BIL 4a till avtalet). Detta är anmärkningsvärt oförmånligt för staden då arendet för hela området fastställs till enbart en (en) krona per år.

Reservation anfördes av ledamoten Eva Louise Erlandsson Slorach m.fl. (s) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar

1. att överlämna förvaltningens tjänsteutlåtande som en del av remissvaret
2. att uttala att avtalet ej bör godkännas av kommunfullmäktige
3. att därutöver anför följande
 - Det innebär en stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
 - Det innebär en omfattande miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
 - Det innebär ett ineffektivt markanvändande

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet för reguljärflyget. Det så kallade beslutsfattarflyget kan lokaliseras till Arlanda eller Skavsta beroende på vilken del av regionen det berörda näringslivet som önskar ha egna flygresurser finns verksamma. En lokalisering till Arlanda skulle stärka denna flygplats som nav för flygtrafiken i Skandinavien vilket också skulle stärka Stockholm som Gateway i denna del av Europa.

Att på detta kuppstartade sätt driva igenom ett trettioårigt avtal är både oskäligt och oansvarigt. Det uppfattas med rätta som mycket provokativt av alla dem som idag lider av buller och flygfotogen över hus och trädgårdar. Det riskerar också att innebära att ytterst lite resurser kommer att sättas in för att stärka andra flygplatser i regionen som i olika delar skulle kunna bli ett bra alternativ till Bromma.

Reservation anfördes av ledamoten Stellan Hamrin (v) enligt följande

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att

1. säga upp avtalet med Bromma Flygplats
2. planera för Bromma Ekostad, en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel.
3. därutöver anföras:

Vi vill bygga en ny miljösmart och mänsklig stadsdel på Bromma flygplats, med minst 4000 nya bostäder. I Bromma Ekostad finns möjligheterna att skapa något helt nytt, en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Genom en internationell arkitektävling vill vi skapa en debatt om hur Bromma skulle kunna bli en ekologisk och demokratisk spjutspets. Vi vill skapa en stadsdel för och av människor, där det ges utrymme för gröna oaser och det förs ett aktivt arbete för att gynna den biologiska mångfalden.

Bromma Ekostad ska bli en bilfri stadsdel där det kollektiva resandet, cykling och gång är det självklara valet. Området ska vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser.

Bebyggelsen ska vara passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol. Bostäderna blir på det sättet nästan självuppvärmande. Det finns tusen tals passivbostäder i Tyskland, Österrike och Schweiz. Göteborg utreder nu hur andelen passiva hus ska kunna öka, både i ny bebyggelse och i befintlig. I Stockholm finns ett flertal stora byggprojekt där passiva hus skulle kunna bli en självklar del, som till exempel Bromma Ekostad.

När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

Istället för en klimatfientlig och bullrande flygplats vill vi göra Bromma Ekostad till en internationell mötesplats och spjutspets för ekologi och sociala möten. Så skapas verklig attraktivitet.

Stadsbyggnadsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Teres Lindberg m.fl. (s) samt ledamoten Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att avslå kontorets förslag till beslut, samt att därutöver anför följande.

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en omfattande miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet för reguljärflyget. Det så kallade beslutsfattarflyget kan lokaliseras till Arlanda eller Skavsta beroende på vilken del av regionen det berörda näringslivet som önskar ha egna flygresurser finns verksamma. En lokalisering till Arlanda skulle stärka Stockholm som Gateway i denna del av Europa.

Att på detta kupppartade sätt driva igenom ett trettioårigt avtal är både oskäligt och oansvarigt. Det uppfattas med rätta som mycket provokativt av alla dem som idag lider av buller och flygfotogen över hus och trädgårdar. Det riskerar också att innebära att ytterst lite resurser kommer att sättas in för att stärka andra flygplatser i regionen som olika delar skulle kunna bli ett bra alternativ till Bromma.

Reservation anfördes av ledamoten Maria Hannäs (v) enligt följande

Stadsbyggnadsnämnden beslutar att säga upp avtalet med Bromma Flygplats, att planera för Bromma Ekostad, en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel, samt att därutöver anför följande.

Vi vill bygga en ny miljösmart och mänsklig stadsdel på Bromma flygplats, med minst 4000 nya bostäder. I Bromma Ekostad finns möjligheterna att skapa något helt nytt, en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Genom en internationell arkitekttävling vill vi skapa en debatt om hur Bromma skulle kunna bli en ekologisk och demokratisk spjutspets. Vi vill skapa en stadsdel för och av människor, där det ges utrymme för gröna oaser och det förs ett aktivt arbete för att gynna den biologiska mångfalden.

Bromma Ekostad ska bli en bilfri stadsdel där det kollektiva resandet, cykling och gång är det självklara valet. Området ska vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser.

Bebyggelsen ska vara passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol. Bostäderna blir på det sättet nästan självuppvärmande. Det

finns tusentals passivbostäder i Tyskland, Österrike och Schweiz. Göteborg utreder nu hur andelen passiva hus ska kunna öka, både i ny bebyggelse och i befintlig. I Stockholm finns ett flertal stora byggprojekt där passiva hus skulle kunna bli en självklar del, som till exempel Bromma Ekostad.

När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

Istället för en klimatfientlig och bullrande flygplats vill vi göra Bromma Ekostad till en internationell mötesplats och spjutspets för ekologi och sociala möten. Så skapas verklig attraktivitet.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) enligt följande

Miljöpartiet anser att Bromma flygplats bör avvecklas senast 2011 enligt gällande avtal och att frågan om en eventuell förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket bör avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010. Det bör påbörjas ett planarbete för Bromma Ekostad, en ny miljösmart och mänsklig stadsdel.

Insikten om klimatförändringens allvar har ökat dramatiskt det senaste året, både globalt och i Sverige. Det finns nu en bred acceptans för behovet att minska utsläppen av koldioxid och andra drivhusgaser. I Sverige diskuteras inom t.ex. inom klimatberedningen mål om minskning med 30 eller 40 procent till 2020. Drivhuspåverkan av flygets utsläpp förstärks av att utsläppen sker högt upp. Det är också möjligt att internationella åtaganden i framtiden kommer att inkludera utsläppen från flyget.

Det föreslagna avtalet är negativ ur klimatsynpunkt på flera sätt och det är anmärkningsvärt att förvaltningens underlag inte tar upp klimatfrågan. Den långa avtalstiden innebär att konsekvenserna kan sträcka sig flera decennier in i framtiden.

- Avtalet medger en ökning av flygtrafiken.
- Avtalet innebär begränsningar i möjligheten att använda vissa styrmedel för att påverka flygtrafiken (begränsning av flygplatsernas kapacitet, landningsavgifter som staden råder över).
- Avtalet innebär att staden måste bekosta en trafikplats till en ospecificerad kostnad [s. 2 7§ sista meningen], vilket tar resurser från andra ändamål.
- Avtalets konstruktion med rätt för LFV att omförhandla ersättningen till staden om inkomsterna från parkeringsverksamheten skulle minska kraftigt i framtiden ger staden ekonomiska incitament att motverka förbättringar i kollektivtrafikförsörjningen i området. [s. 4 i mitten]
- Avtalet innebär att Luftfartsverket eller annan part som i framtiden kan överta Luftfartsverkets befogenheter enligt avtalet [§19.1 i avtalet] kan kräva ersättning för möjligheten att dra snabbspårvagn genom området (vilket framgår av BIL 4a till avtalet). Detta är anmärkningsvärt oförmånligt för staden då arendet för hela området fastställs till enbart en (en) krona per år.

Den utbyggnadspotential kring flygfältet som påstås finnas med bibehållen flygverksamhet är ytterst tveksam. Frågan är också i vilken utsträckning korrekta kontinu-

erliga bullermätningar utförs och huruvida en eventuell 25% ökning av flygverksamheten verkligen leder till minskat buller över utpekade närområden. Flygplatsområdet är i gällande översiktsplan utpekade som stadsutvecklingsområde och bör istället givetvis planeras i enlighet med detta.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Lukas Forslund (c) enligt följande

Centerpartiet är mycket kritiskt till en 30-årig förlängning av verksamheten på Bromma flygplats. Bromma flygplats är inte den moderna framtidslösning som Stockholm så väl behöver. Flygtrafik i ett tätbebyggt område som Bromma medför såväl miljöproblem som säkerhetsrisker. Dessutom svarar inte Bromma på framtidens ökade behov då kapacitetstaket är för lågt i relation till Stockholms beräknade demografiska utveckling. En annan lokalisering av en Stockholmsnära flygplats med moderna och effektiva kollektivtrafiklösningar skulle vara en långt bättre framtidslösning.

Trafik- och renhållningsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar
att avstyrka förvaltningens förslag till yttrande,
att därutöver anför följande:

En så stadsnära flygplats är orimlig av flera skäl:

- Det innebär en stor risk med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär en omfattande miljöstörning med flygtrafik i så tätbebyggda områden.
- Det innebär ett ineffektivt markanvändande.

Arlanda ligger 20 minuter från Stockholm och har tillräcklig kapacitet för reguljärflyget. Det så kallade beslutsfattarflyget kan lokaliseras till Arlanda eller Skavsta beroende på vilken del av regionen det berörda näringslivet som önskar ha egna flygresurser finns verksam. En lokalisering till Arlanda skulle stärka denna flygplats som nav för flygtrafiken i Skandinavien vilket också skulle stärka Stockholm som Gateway i denna del av Europa.

Att på detta kupppartade sätt driva igenom ett trettioårigt avtal är både oskäligt och oansvarigt. Det uppfattas med rätta som mycket provokativt av alla dem som idag lider av buller och flygfotogen över hus och trädgårdar. Det riskerar också att innebära att ytterst lite resurser kommer att sättas in för att stärka andra flygplatser i regionen som i olika delar skulle kunna bli ett bra alternativ till Bromma.

Reservation anfördes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

- att delvis godkänna förvaltningens förslag till svar på remiss,
- att avveckla Bromma flygplats senast 2011 enligt gällande avtal,
- att i frågan om förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket bör det avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010,
- att planera för Bromma Ekostad, en ny miljösmart och mänsklig stadsdel,
- att därutöver anföras följande:

Alliansen kör över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De upphäver det nuvarande avtalet i förtid (gällande avtalet gäller t.o.m. 2011) och förlänger det med 31 år till 2038.

Antal flygningar ökar från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, d.v.s. en ökning med 15 000 flygrörelser eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att öka antal flygrörelser när man talar om åtgärder mot klimatförändringar.

Förslaget som innebär en satsning på flygtrafiken är miljövidrigt, utgör stora säkerhetsrisker för invånarna och är högst odemokratiskt, avtalet måste ha en uppsägningsklausul.

Att binda staden vid ett avtal som sträcker sig till 31 år är omodernt och ineffektivt användande av stadens mark.

Anmärkningsvärt är också att skattebetalarnas pengar som i detta fall investerats i mark för flygplatsen skänks bort för en symbolisk summa, även om Luftfartsverket LfV (statligt) omvandlas till ett aktiebolag (privat). Eftersom vid en överlåtelse av LfV till privatbolag ska samma villkor gälla som för alla bolag, indirekt innebär det att staden/staten ger otillbörliga subventioner till ett visst aktiebolag som strider klart mot kommunallagen.

Reservation anfördes av ledamoten Torhild Lamo (v) enligt följande

Trafik- och renhållningsnämnden föreslår borgarrådsberedningen beslutar

- att säga upp avtalet med Bromma flygplats,
- att planera för Bromma Ekostad, en ny, miljösmart och mänsklig stadsdel,
- att därutöver anföras:

Vi vill bygga en ny miljösmart och mänsklig stadsdel på Bromma flygplats, med minst 4000 nya bostäder. I Bromma Ekostad finns möjligheterna att skapa något helt nytt, en modern, miljösmart och mänsklig stadsdel som visar på alternativa sätt att bygga framtidens stad.

Genom en internationell arkitekttävling vill vi skapa en debatt om hur Bromma skulle kunna bli en ekologisk och demokratisk spjutspets. Vi vill skapa en stadsdel för

och av människor, där det ges utrymme för gröna oaser och det förs ett aktivt arbete för att gynna den biologiska mångfalden.

Bromma Ekostad ska bli en bilfri stadsdel där det kollektiva resandet, cykling och gång är det självklara valet. Området ska vara klimatneutralt, det vill säga ha ett nollutsläpp av växthusgaser.

Bebyggelsen ska vara passivhus, där värme tillvaratas från människor, elektriska apparater och instrålad sol. Bostäderna blir på det sättet nästan självuppvärmande. Det finns tusentals passivbostäder i Tyskland, Österrike och Schweiz. Göteborg utreder nu hur andelen passiva hus ska kunna öka, både i ny bebyggelse och i befintlig. I Stockholm finns ett flertal stora byggprojekt där passiva hus skulle kunna bli en självklar del, som till exempel Bromma Ekostad.

När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla de stockholmare som i dagsläget störs av buller från flygplatsen. Vi har mycket svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

Istället för en klimatfientlig och bullrande flygplats vill vi göra Bromma Ekostad till en internationell mötesplats och spjutspets för ekologi och sociala möten. Så skapas verklig attraktivitet.

Bromma stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Johan Heinonen m.fl. (s), ledamoten Eie Herlitz (mp) samt ledamoten Lillemor Samuelsson (v) enligt följande

Nämnden avstyrker förslaget till nytt avtal

Därutöver anför vi följande:

Den borgerliga majoriteten försöker köra över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De vill upphäva det nuvarande avtalet, som gäller till och med 2011, i förtid och teckna ett nytt avtal på 30 år från 2008 till 2038.

Bromma stadsdelsnämnd har att ta hänsyn till att medborgarna i stadsdelen har tillgång till goda livsbetingelser och hälsosam miljö. Ur det perspektivet är Bromma flygplats orimlig såsom en stor källa till både oro och dålig livsmiljö.

Antal flygningar från flygplatsen skulle med det nya föreslagna avtalet öka från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, det vill säga med 15 000 eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Det är helt ofattbart att antalet flygrörelser föreslås öka när vi måste vidta akuta och omfattande åtgärder mot klimatförändringarna.

Avtalsförslaget har inte ens en uppsägningsklausul, som gäller lika för båda parter. Finns det överhuvudtaget något bärande skäl till varför enbart den ena parten, i det här fallet Luftfartsverket ska få säga upp avtalet?

Bromma flygplats tar i anspråk 142 000 kvm, en yta stor som Östermalm. På Brommafältet skulle det kunna byggas flera tusen nya bostäder samtidigt som vi har möjligheter att även i framtiden bevara de mycket värdefulla och attraktiva grönområdena i Bromma.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Eie Herlitz (mp) enligt följande

Flygfältet bör snarast avvecklas.

En ny tät och varierad stad bör byggas på den tidigare flygfältsmarken. Ca 10 000 lägenheter eller fler bör komma till stånd. Detta ger tillräckligt underlag för att bygga ut T-bana till området. Lämpligt vore att dra ut den linje som idag vänder vid Alvik. En tunnel under Ulvsunda bör byggas men den sista biten – där T-banan går genom den nya stadsdelen – bör vara ovan jord.

Den stora start- och landningsbanan kan göras till en bred esplanad genom stadsdelen. Längs denna gata bör en kvartersbebyggelse ta form. 2-3 kvarters tjocklek på båda sidor om gatan exploateras medan övriga delar av Brommafältet lämnas orörda och görs till naturmark/park.

Husen bör inte bara ha bostäder utan de första 1-2 våningarna avsätts för verksamheter som kontor, affärer, matställen, kulturellt inriktade utrymmen, etc, etc.

Landningsbanan - som under åren fått tjocka skikt av betong och asfalt klarar stora tyngder. En T-banelinje som framleds på en viadukt ungefär en våning upp samt utefter gatans hela längd (lämpligt med 2 - 3 tunnelbanestationer) bör göras som första större investering när man förvandlar flygfältet till stad. På den tidigare banan kan vissa avsnitt göras till s.k. ekologiska däck (lager av matjord) med olika typer av grönska.

Även ett system av små avlånga dammar som förbinds med en kanal längs hela banan kan ge stadsdelen fina kvaliteter. Byggnaderna bör vara ganska höga (varierande 3-9 våningar) men några mycket höga hus – upp till 25 våningar - bör även vävas in snyggt i den nya kvartersstaden. Staden bör även ges kontakt med Tvärbanans spårvägsnät. Brommastadens läge får då en synnerligen god kontakt med de allmänna färdmedlen vilket gör att man kan acceptera ett lågt antal parkeringsplatser per lägenhet.

Kungsholmens stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Håkan Wahlén m.fl. (s) samt ledamoten Reijo Kittilä (v) enligt följande

1. Stadsdelsnämnden beslutar att avstyrka förslaget till nytt avtal.
2. Bromma flygplats bör avvecklas senast 2011 enligt gällande avtal.

Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Alliansen försöker köra över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De vill upphäva det nuvarande avtalet, som gäller t.o.m. 2011, i förtid och teckna ett nytt avtal på 31 år från 2008 till 2038.

Antal flygningar skulle öka från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, d.v.s. med 15000 eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att antalet flygrörelser ökas när vi måste vidta akuta och omfattande åtgärder mot klimatförändringarna. Dessa flygrörelser kommer att drabba Kungsholmen, i synnerhet Kristineberg i drygt 30 år framåt.

Utvecklingen av Nordvästra Kungsholmen påverkas naturligtvis också. Det attraktiva, centrala och sjönära läge som Nordvästra Kungsholmen har är starkt kringskuret av såväl trafikleder som flygplanstrafik. Både bullernivåerna och säkerhetsriskerna med att ha kvar en flygplats i ett så centralt läge som Bromma innebär en försämring för ett område som är en viktig del i Stockholms utveckling. Flygplatsen hämmar denna utveckling.

Förslaget som innebär en satsning på flygtrafiken är miljövidrigt, odemokratiskt och utgör stora säkerhetsrisker för invånarna.

Avtalsförslaget har inte ens en uppsägningsklausul, som gäller lika för båda parter.

Att binda staden vid ett avtal som sträcker sig 31 år framåt i tiden är dessutom ett otidsenligt och ineffektivt användande av stadens mark som i stället kan användas till att bygga ett nytt ekologiskt och klimatneutralt bostadsområde.

Avtalets konstruktion är ett juridiskt fiasko då parternas villkor för uppsägning av avtalet ej är jämbördiga. Seriösa trafikforskare är idag överens om att kortdistansflyget kommer att konkurreras ut av allt bättre, billigare och miljövänligare tågförbindelser. Detta kan innebära att Luftfartsverket avvecklar flygverksamheten på Bromma men utan att säga upp avtalet med staden. Då står Stockholm i skamvrån med en öde flygplats på attraktiv mark som inte går att komma åt.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Jakob Dalunde (mp) enligt följande

1. Stadsdelsnämnden avstyrker förslaget till nytt avtal
2. Stadsdelsnämnden anser att medborgarna i en folkomröstning 2010 bör avgöra om avtalet med Luftfartsverket ska förlängas till 2038

Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Alliansen ämnar köra över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De vill upphäva det nuvarande avtalet, som gäller t.o.m.2011, i förtid och förlänger det med 31 år till 2038.

I en så viktig och genomgripande fråga som påverkar vår stad och dess invånare så lång tid framåt bör medborgarna höras i en folkomröstning.

Miljöpartiet kommer, i en folkomröstning, att förorda en nedläggning av flygplatsen. Antalet flygningar ökar från dagens 65 000 flygrörelser till

80 000 per år, d.v.s. en ökning med 15 000 flygrörelser eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att antalet flygrörelser ökas när vi måste vidta akuta och omfattande åtgärder mot klimatförändringarna. Dessa flygrörelser kommer att drabba Kungsholmen, i synnerhet Kristineberg och nybyggda kvarter på nordvästra Kungsholmen drygt 30 år framåt, vilket, i kombination med annan trafik, kraftigt kommer att försämra dessa områdens attraktionskraft.

Förslaget som innebär en satsning på flygtrafiken är otidsenligt, miljövidrigt och odemokratiskt samt utgör stora säkerhetsrisker för invånarna.

Vi måste alla ta ansvar för att kunna åstadkomma den dramatiska minskning som krävs för att inte hamna i en miljökatastrof. För en kungsholmsbo tar det idag lika lång tid, 20 minuter, att resa med tåg till Arlanda som att ta flygbussen till Bromma. Dessutom finns det för inrikesresenärer idag betydligt miljövänligare och bekvämare alternativ.

Avtalet måste ha en uppsägningsklausul, som gäller lika för båda parter.

Att binda staden vid ett avtal som sträcker sig 31 år framåt i tiden är dessutom ett otidsenligt och ineffektivt användande av stadens mark. Miljöpartiet vill istället bygga en ny klimatsmart ekostad på området.

Särskilt uttalande gjordes av ordföranden Regina Kevius m.fl. (m), ledamoten Lars Lundqvist (fp) samt ledamoten Robert Rydefjärd (kd) enligt följande

Vi tror på Stockholms utveckling och vi anser att en citynära flygplats som Bromma flygplats är en förutsättning för att jobb och företagande ska kunna fortsätta växa.

År 2030 kommer ytterligare en miljon personer att bo i Stockholmsregionen. Det kräver att Stockholms stad investerar stort i infrastruktur med både spår, vägar, hamnar och flygplatser. Vi tror att en småskalig flygplats ger regionen konkurrenskraft och bidrar till utveckling samt förutsättning att växa.

Långsiktigheten i avtalet möjliggör för flygbolagen att nyinvestera i miljövänligare flygplan. Miljöaspekten tror vi ingen kan eller vill blunda för och vi vet att långsiktigheten gynnar investeringar i buller- och miljöförbättrande åtgärder. Vi välkomnar nya lösningar på bullerskydd liksom moderna flygplan som bullrar mindre och med lägre koldioxidutsläpp. Redan idag är utsläpps- och bullerkraven särskilt hårda på Bromma på grund av det stadsnära läget.

Vi tror på ett Stockholm och ett Kungsholmen som tillåts växa och har en god och välfungerande infrastruktur, där många Kungsholmsbor ser fördelen att ha nära till flygplatsen och att den är oerhört viktig för företagandet. Vi är positiva till det nya avtalet för Bromma flygplats som stärker utvecklingen för fler jobb i Stockholm och vårt stadsdelsnämndsområde.

Bromma flygfält utgör en viktig länk i regionens samlade trafiklösning. Vi ser med tillförsikt på det framgångsrika arbetet med att tillämpa aktuell kunskap vad gäller säkerhet och miljö för att minimera negativa konsekvenser av stadsnära flygplatser. Vi förutsätter att Stockholm stad fortsätter att aktivt följa utvecklingen.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Oscar Fredriksson (c) enligt följande

Inom centerpartiet är vi kritiska till förslaget om att förlänga avtalet för Bromma flygplats på ytterligare 30 år. Våra huvudsakliga invändningar mot förslaget är följande:

1. Genom att skriva ett avtal på 30 år binder vi upp Stockholm stad vid en lösning som inte är långsiktigt hållbar eftersom vi ändå kommer att tvingas avveckla Bromma så småningom. Varför inte börja planera inför en avveckling redan nu för att skapa en insikt om behovet att hitta alternativa lösningar till Bromma flygplats.

2. Ökad flygtrafik leder även till ökade säkerhetsrisker och rimligheten ur säkerhetssynpunkt med flygtrafik på låg höjd över stadens centrala delar bör ifrågasättas.

3. Förslaget innebär allvarliga miljöeffekter både genom ökade utsläpp och ökat buller. Redan idag har vi problem med partikelutsläpp och avgaser i Stockholmsluften och flyget ökar belastningen på Kungsholmens luftmiljö ytterligare. En dålig luftmiljö innebär en stor hälsorisk inte minst för barn som är extra känsliga för denna påverkan.

4. Bromma är en felsatsning som hindrar stadens tillväxt och utveckling genom att möjligheterna att bygga på höjden avsevärt begränsas i strategiskt viktiga områden bl.a. på Kungsholmen.

Centerpartiet har vid ett flertal tillfällen betonat att vi måste våga skapa nya inslag i Stockholms stadsmiljö med bl.a. nya eko-skyskrapor. Genom dessa satsningar kan vi även bli en drivande aktör i regeringens arbete för att skapa miljövänliga och hållbara städer. Genom att låta staden växa på höjden kan marken även användas mer effektivt för att på detta sätt värna våra viktiga grönområden. Detta arbete med att skapa morgondagens Stockholm riskerar nu att försenas genom att avtalet för Brommaflyget förlängs i ytterligare 30 år.

Spånga-Tensta stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Ornina Younan m.fl. (s), ledamoten Awad Hersi (mp) samt ledamoten Jonas Ljungstedt (v) enligt följande

Vi reserverar oss mot beslutet då vi yrkat

- **Att** delvis godkänna förvaltningens förslag till svar på remiss.
- **Att** avveckla Bromma flygplats senast 2011 enligt gällande avtal.
- **Att** i frågan om förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket bör det avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010.
- **Att** planera för Bromma Ekostad, en ny miljösmart och mänsklig stadsdel.

- **Att** därutöver anför följande:

Alliansen kör över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De upphäver det nuvarande avtalet i förtid (gällande avtalet gäller t.o.m. 2011) och förlänger det med 31 år till 2038.

Antal flygningar ökar från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, d.v.s. en ökning med 15 000 flygrörelser eller med andra ord 23 %. En flygresa beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att öka antal flygrörelser när man talar om åtgärder mot klimatförändringar.

Förslaget som innebär en satsning på flygtrafiken är miljövidrigt, utgör stora säkerhetsrisker för invånarna och är högst odemokratiskt, avtalet måste ha en uppsägningsklausul.

Att binda staden vid ett avtal som sträcker sig till 31 år är omodernt och ineffektivt användande av stadens mark.

Anmärkningsvärt är också att skattebetalarnas pengar som i detta fall investerats i mark för flygplatsen skänks bort för en symbolisk summa, även om Luftfartsverket LfV (statligt) omvandlas till ett aktiebolag (privat). Eftersom vid en överlåtelse av LfV till privatbolag ska samma villkor gälla som för alla bolag, indirekt innebär det att staden/staten ger otillbörliga subventioner till ett visst aktiebolag som strider klart mot kommunallagen.

Vi är bekymrade över att man ytterligare försvagar SDN:s ansvarsområden. Nu flyttar man besluten till central nivå, område efter område

Södermalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av vice ordföranden Maria Palme m.fl. (s) enligt följande

att som svar på remissen avstyrka en förlängning av avtalet med Luftfartsverket i enlighet med Mirja Raihä Järvinens m.fl. reservation i Exploateringsnämnden 2007-10-11 samt

att därutöver anför följande

Delar av Södermalm ligger under en av inflygningsbanorna till Bromma flygplats med därtill hörande miljöstörningar och risker. Ett bevarande av flygplatsen kommer att öka flygtrafiken vilket i sin tur kommer att innebära att såväl störningar som risker kommer att öka. Om ytterligare en flygplats kommer att behövas i Storstockholmsregionen bör denna förläggas till ett mindre tätbefolkat område, vilket också kan frigöra Bromma flygplatsområde för bostadsbebyggelse och andra ändamål.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Anders Källhed (mp) enligt följande

- **Att** avveckla Bromma flygplats senast 2011 enligt gällande avtal.
- **Att** i frågan om förlängning av avtalet till 2038 med Luftfartsverket skall det avgöras av medborgarna i en folkomröstning 2010.
- **Att** planera för Bromma Ekostad, en ny miljösmart och mänsklig stadsdel.
- **Att** därutöver anföra följande:

Alliansen kör över stockholmarna utan ett brett demokratiskt samråd med oppositionen och medborgarna. De upphäver det nuvarande avtalet i förtid (gällande avtalet gäller t.o.m. 2011) och förlänger det med 31 år till 2038.

Antal flygningar ökar från dagens 65 000 flygrörelser till 80 000 per år, d.v.s. en ökning med 15 000 flygrörelser eller med andra ord 23 %. En flygresor beräknas generera 2,36 ton koldioxid. Ur detta perspektiv är det helt ofattbart att öka antal flygrörelser när man talar om åtgärder mot klimatförändringar.

Förslaget som innebär en satsning på flygtrafiken är miljövidrigt, utgör stora säkerhetsrisker för invånarna och är högst odemokratiskt, avtalet måste ha en uppsägningsklausul.

Att binda staden vid ett avtal som sträcker sig till 31 år är omodernt och ineffektivt användande av stadens mark.

Anmärkningsvärt är också att skattebetalarnas pengar som i detta fall investeras i mark för flygplatsen skänks bort för en symbolisk summa, även om Luftfartsverket LFV (statligt) omvandlas till ett aktiebolag (privat). Eftersom vid en överlåtelse av LFV till privatbolag ska samma villkor gälla som för alla bolag, indirekt innebär det att staden/staten ger otillbörliga subventioner till ett visst aktiebolag som strider klart mot kommunallagen.

Reservation anfördes av som ledamot tjänstgörande ersättaren Heinz Spira (v) enligt följande

att som svar på remissen avstyrka en förlängning av avtalet med Luftfartsverket i enlighet med Lotten von Hoffstens reservation i Exploateringsnämnden 2007-10-11 samt

att därutöver anföra följande

Södermalm ligger under en av inflygningsbanorna till Bromma flygplats med därtill hörande miljöstörningar och risker. När Bromma flygplats läggs ned förbättras miljön för alla stockholmare som redan i dag störs av buller från flygplatsen och av utsläppen från flyget. Det är svårt att se att det behövs en citynära flygplats när det tar 20 min att ta sig med tåg till Arlanda.

I stället för en klimatfientlig och bullrande flygplats, bör Bromma Ekostad skapas, en internationell mötesplats och ett föredöme för ekologi och sociala möten.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Annika Ivarsson (c) enligt följande

Att stadsdelsnämnden avslår exploateringsnämndens förslag till beslut.

Att därutöver anföra:

Att avveckla Bromma flygplats under några få år är inte ansvarsfullt och ej heller realistiskt. Bromma flygplats är dock ingen hållbar lösning av flera anledningar. En centralt belägen flygplats är farligt ur så väl miljöhänsyn som säkerhetsrisk. Även flygplatsens begränsade utbyggnadsmöjligheter talar för att vi måste finna nya lösningar.

Bromma flygplats måste fasas ut på ett ansvarsfullt sätt. Det måste finnas ett alternativ till Bromma och vi ser att framtiden kräver mer än Arlanda flygplats. Redan nu måste alternativen utredas för en snabbare avveckling av Bromma.

Vi vill se ett nytt Bromma flygfält med nya attraktiva bostäder och tillgängliga grönområden.

Gatu- och fastighetsnämnden

Reservation anfördes av ledamoten Karin Wanngård m.fl. (s) enligt följande

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar

att avslå kontorets förslag till beslut

att uttala att Bromma flygplats bör avvecklas för att ge plats för välbehövlig bostadsbebyggelse

att därutöver anföra följande

Det är uppenbart att det ny aktuella tilläggsavtal som kontoret nämner är ytterligare ett steg på vägen mot ett permanentande av Bromma flygplats och ett steg bort från tidigare kommunfullmäktigebeslut om ett avskaffande av densamma. Det står dessutom i strid med den översiktsplan som nyligen antagits av fullmäktige.

Den utveckling som kan skönjas, med Bromma flygplats som permanent flygplats och ett ökat antal flygrörelser med tunga flygplan, reguljär flygtrafik och ökad satsning på affärsflyget, kommer att påverka den omgivande miljön i stor utsträckning. Flygplatsen är dessutom belägen i tät stadsbebyggelse. Vad ökad trafik, framtida flygtrafik, bränsletransporter, mm, innebär för risk för de omkringboende är uppenbart.

Istället borde flygplatsen läggas ned och ge plats för välbehövlig bostadsbebyggelse. Staden borde verka pådrivande för en flygplats i södra regionhalvan och en nedläggning av Bromma flygplats. Så länge staden inte vill ta ställning för en sådan kommer det inte att finnas någon anledning för Luftfartsverket att vidta några åtgärder.

En flygplatsetablering i den södra regionhalvan skulle dessutom påverka den regionala balansen positivt och visa att staden även vill se en utveckling av områden i söderort.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Marie Strömberg m.fl. (v) enligt följande

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar
att för egen del bifalla motionen, samt
att anföra följande som svar på remissen

Flygtrafiken på Brommafältet utgör enligt miljöförvaltningen ett av stadens enskilt största miljöproblem. Tiotusentals stockholmare drabbas dagligen av buller och ett lokalt nedfall av kväveoxider. Flygplatsen är belägen i ett område som är hårt ansträngt av biltrafik, som ytterligare ökar miljöbelastningen.

Bromma flygplats är landets näst största flygfält, räknat på start och landningar. Privatflyget svarar för majoriteten av flygrörelserna och är samtidigt den mest olycksdrabbade transportkategorin i Sverige. Sammantaget är Bromma flygplats den miljömässigt sämst placerade flygplatsen i Sverige och en betydande säkerhetsrisk.

Ur näringslivets och Stockholmarens perspektiv är det av essentiell vikt att ett stort antal bostäder i ett mycket attraktivt läge kan tillskapas på nuvarande Bromma flygplats. I dag tvingas välutbildad arbetskraft tacka nej till arbetserbjudande i Stockholm pga att man inte kan erhålla bostad. Det torde vara uppenbart för alla att detta är ett större hinder för Stockholms utveckling än ett bevarande av flygplatsen.

Motionen bör därför bifallas.

Reservation anfördes av ledamoten Per Bolund (mp) enligt följande

Nämnden beslutar att:

1. Bifalla motionen.
2. Som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återropa följande:

Bromma flygplats skapar genom sitt läge enormt stora problem både vad gäller säkerhet och miljö. Flygplatsen orsakar oacceptabla bullerproblem över stora delar av Stockholm och försämrar luftkvaliteten betydligt. Inflygningen till flygplatsen sker över stadens absolut mest tätbefolkade områden, och det är inte svårt att se konsekvenserna av ett flygplanshaveri. Dessutom upptar flygplatsen 142 hektar mark i ett av stadens mest attraktiva områden, mark som istället kunde användas för att bygga tiotusentals bostäder. Bromma flygplats måste därför läggas ner snarast.

Näringslivsnämnden

Reservation anfördes av ordföranden Elisabeth Brandt Ygeman m.fl. (s) enligt följande

1. tillstyrka motionen

Att därutöver anföra följande.

Bromma flygplats består av ett 142 hektar stort område inom Stockholms kommun. Vi har en svår luft- och hälsosituation i Brommaområdet på grund av de föroreningar som flygtrafiken förorsakar. Flygplatsen är idag, med hänsyn till de bostads- och naturområden som finns kring flygplatsen ytterst olämpligt placerat.

Stockholm har idag en svår bostadssituation bl.a. i och med den ökade inflyttningen till kommunen. Vi är i ett läge där det finns anledning att se över alla markområden i Stockholms stad. Om man på allvar vill göra något åt bostadssituationen i Stockholm så menar vi att man inte kan undvika att använda flygplatsens markområden för bostadsbyggande. Flygverksamheten blockerar idag även byggande i närområdet, då hushöjder och bostadsbyggande begränsas på grund av säkerhetsrisker. Dessutom finns redan en större flygplats i Stockholmsregionen, Arlanda där det redan har investerats i både banor och snabba kommunikationer centralt från Stockholm.

Bromma flygplats är definierat som ett stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen, ett stadsutvecklingsområde av stor betydelse. Med anledning av att flygplatsen både förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa i Stockholm och kräver stora markområden vore det klokt att avveckla den och istället använda området för ny bostadsbebyggelse. Det nya bostadsområdet på Bromma ska självklart byggas i enlighet med moderna ekologiska principer. Med anledning av detta bör staden snarast kontakta regeringen för att inleda avvecklingen av Bromma flygplats.

Luftfartsverket bör göra nya undersökningar och prognoser med anledning av viktiga konjunkturen, nytt säkerhetsläge för flygtrafiken och även med hänsyn till att allt fler företag ersätter resepolitics med mötespolitics. Genom detta kan fler företag minska på sitt dyra, tidsödande och miljöförstörande resande och istället använda sig mer av Videokonferenser och telefonkonferenser. Det skulle också i sin tur ge positiva effekter för de företag som idag arbetar med utveckling av telekommunikation och Videokonferensteknik.

Det nya tilläggsavtal som arbetats fram i samarbete mellan Luftfartsverket och den borgerliga majoriteten i Stockholms stad innebär inga avgörande miljöförbättringar, påverkar inte säkerheten för omkringboende i positiv riktning, utan signalerar i stället en solklar vilja från den borgerliga majoritetens sida att permanenta Bromma flygplats. Genom att etablera nya ekonomiska intressen på flygplatsen och nya resvanor hos resenärer vill man utveckla flygplatsen inom ramen för nu gällande avtal för att försvåra en avveckling i samband med att avtalet går ut 2011. Tilläggsavtalet innebär dock ingen skillnad för vår del. Flygplatsen ska avvecklas snarast möjligt.

Reservation anfördes av ledamoten Claes-Göran Jacobsson m.fl. (v) enligt följande

Näringslivsnämnden beslutar att

1. som svar på remissen överlämna och i huvudsak återropa förvaltningens tjänsteutlåtande
2. för egen del tillstyrka motionen
3. samt därutöver anför

Bromma är den enskilt största källan till miljöföroreningar som finns i Stockholm. Flygtrafiken skapar buller och luftföroreningar som påverkar miljön inte bara i Brommaområdet utan i hela Stockholm. Brommas centrala position ökar också säkerhetsriskerna med flyget. I händelse av tillbud saknas alternativa landningsplatser kring Bromma.

Brommaflygets eventuella betydelse för affärsflyget måste starkt ifrågasättas. Med dagens utbyggda spårförbindelse tar det 19 minuter att ta sig från Arlanda till Stockholms central, från Bromma är siffran snarare högre, åtminstone i rusningstid. Även flygtrafikens eventuella ökning är osäker. Siffror från luftfartsverket visar att flygtrafiken i Sverige redan innan den 11 september uppvisade en svagare utveckling än väntat. Efter terrorattackerna är läget på flygmarknaden mycket turbulent och det är därför mycket vanskligt att planera för Brommas strategiska roll i framtiden. Det förslag till tilläggsavtal som varit ute på remiss ökar den tunga trafiken och permanentar affärsflyget på Bromma. Detta förslag måste därför avvisas.

Flygtrafiken bär inte sina egna kostnader, exempelvis betalar luftfartsverket staden i praktiken ingenting för marken på Bromma flygplats. Denna mark ligger i ett mycket attraktivt läge och genom att ge bort marken gratis subventionerar stockholmarna flyget. Flygtrafiken skapar också externa effekter i form av bullerstörningar och luftföroreningar, negativa effekter som skapar kostnader för samhället. Dessa kostnader betalas idag inte av flygsektorn.

I alla tillgängliga undersökningar om begränsande faktorer för Stockholms utveckling står en faktor över alla andra: bristen på bostäder. Stockholms invånare och näringsliv är i nästan desperat behov. Bromma flygplats måste därför läggas ned, och omvandlas till ett bostadsområde med ekologisk profil.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Christopher Ödmann (mp) enligt följande

Om jag hade haft yrkanderätt hade jag föreslagit näringslivsnämnden att besluta att

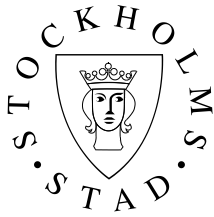
1. tillstyrka motionen
2. i övrigt anför följande:

Bromma flygplats består av ett 142 hektar stort område inom Stockholms kommun. Vi har en svår luft- och hälsosituation i Brommaområdet på grund av de föroreningar som flygtrafiken förorsakar. Flygplatsen är idag, med hänsyn till de bostads- och naturområden som finns kring flygplatsen ytterst olämpligt placerat.

Stockholm har idag en svår bostadssituation bl.a. i och med den ökade inflyttningen till kommunen. Vi är i ett läge där det finns anledning att se över alla markområden i Stockholms stad. Om man på allvar vill göra något åt bostadssituationen i Stockholm så menar vi att man inte kan undvika att använda flygplatsens markområden för bostadsbyggande. Flygverksamheten blockerar idag även byggande i närområdet, då hushöjder och bostadsbyggande begränsas på grund av säkerhetsrisker. Dessutom finns redan en större flygplats i Stockholmsregionen, Arlanda där det redan har investerats i både banor och snabba kommunikationer centralt från Stockholm.

Bromma flygplats är definierat som ett stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen, ett stadsutvecklingsområde av stor betydelse. Med anledning av att flygplatsen både förorenar både luften och marken, försämrar människors hälsa i Stockholm och kräver stora markområden vore det klokt att avveckla den och istället använda området för ny bostadsbebyggelse. Det nya bostadsområdet på Bromma ska självklart byggas i enlighet med moderna ekologiska principer. Med anledning av detta bör staden snarast kontakta regeringen för att inleda avvecklingen av Bromma flygplats.

Luftfartsverket bör göra nya undersökningar och prognoser med anledning av vikande konjunkturer, nytt säkerhetsläge för flygtrafiken och även med hänsyn till att alltför många företag ersätter resepoliticy med mötespoliticy. Genom detta kan fler företag minska på sitt dyra, tidsödande och miljöförstörande resande och istället använda sig mer av Videokonferenser och telefonkonferenser. Det skulle också i sin tur ge positiva effekter för de företag som idag arbetar med utveckling av telekommunikation och Videokonferensteknik.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2001:52

2001:52

Motion av Christopher Ödmann och Cecilia Obermüller (båda mp) om avveckling av Bromma flygplats

Bromma flygplats består av ett 142 hektar stort område inom Stockholms kommun. Vi har en svår luftmiljösituation i Brommaområdet på grund av de föroreningar som flygtrafiken förorsakar. Buller är också ett allt större miljö- och hälsoproblem i våra tätorter. Bromma flygplatsområde är idag, med hänsyn till de bostads- och naturområden som finns kring flygplatsen ytterst olämpligt placerat.

Stockholm har idag en svår bostadssituation bl.a. i och med den ökade inflyttningen till kommunen. Vi är i ett läge där det finns anledning att se över alla markområden i Stockholms stad. Om man på allvar vill göra något åt bostadssituationen i Stockholm så måste man använda flygplatsens stora markområden. Flygverksamheten blockerar samtidigt även byggande i närområdet, då hushöjder och bostadsbyggande begränsas på grund av säkerhetsrisker. Dessutom finns redan en större flygplats i Stockholmsregionen, Arlanda där det redan har investerats i både banor och snabba kommunikationer centralt från Stockholm.

Det behövs större utvecklingsområden där man kan bygga mycket istället för att bedriva "frimärksplanering". Vi anser att stadsbyggnadskontoret och den politiska nämnden ska göra utvecklingsbedömningar av hela områden. Bromma flygplats är definierat som ett stadsutvecklingsområde i den av kommunfullmäktige antagna översiktsplanen Ett stadsutvecklingsområde av stor betydelse.

Med anledning av att flygplatsen både förorenar luften och marken, försämrar människors hälsa i Stockholm och kräver stora markområden anser vi att det vore klokt att avveckla den och istället använda området för ny bostadsbe-

byggelse. Det nya bostadsområdet på Bromma ska självklart byggas i enlighet med moderna ekologiska principer.

Med anledning av ovanstående föreslår vi att kommunfullmäktige beslutar att

1. kontakta regeringen för att inleda avvecklingen av Bromma flygplats
2. börja planeringen av ett ekologiskt bostadsområde på Bromma flygplats.

Stockholm den 17 september 2001

Christopher Ödmann

Cecilia Obermüller