



Handläggare: Tomas Victorin
Region Ytterstad, Markbyrå
Tel: 5082 7080
tomas.victorin@gfk.stockholm.se
Dnr 99-400-2760

2001-08-01

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

Nytt tilläggsavtal till Brommaavtalet gällande markupplåtelse mellan staten och staden. Remiss.

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden överlämnar och åberopar kontorets tjänsteutlåtande. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Olle Zetterberg

Solveig Svedgård

Christer Fliesberg

tf

SAMMANFATTNING

Ett tjänsteutlåtande från stadsledningskontoret med förslag till tillägg till 1994 års avtal om Bromma flygplats har remitterats för gatu- och fastighetsnämndens yttrande senast den 29 augusti 2001. Förslaget innebär att alla volymrestriktioner för den tyngre flygtrafiken avskaffas. Trafiken begränsas med öppethållandetider, högsta totalbuller och maxbuller för enskilda flygplan (motsvarande dagens nivå) samt med ett tak vid 80.000 flygrörelser/år. Det betyder att teknikframsteg avseende tystare flyg möjliggör fler och större flygplan

Gatu- och fastighetskontoret anser att de ekonomiska fördelarna för staten är så stora att ett betydande arrende bör utgå. Incitament för att minska buller behöver inarbetas i avtalet. Bromma kommer att behövas för att klara regionens flygtransporter under en mycket lång tid framöver

UTLÅTANDE

Bakgrund

I juni 1994 godkände kommunfullmäktige och regeringen ett förslag till avtal om fortsatt upplåtelse av Bromma flygplats under tiden 1997-01-01 --2011-12-31. 1999 träffades en tillfällig överenskommelse mellan staten och staden med vissa förändringar som gäller t o m 31 oktober 2001. Inför dennas utgång har nytt förslag till tilläggsavtal upprättats att gälla t o m 2011-12-31.

Detta har, med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, 2001-07-04 överlämnats för gatu- och fastighetsnämndens yttrande senast 29 augusti.

Förslaget

Avtalsförslaget innebär bl a:

- * Öppethållandetiderna befästs. Vad gäller veckoslut och helger ska staten verka för begränsning av flygverksamheten.
- * Luftfartsverkets (LFV) åtagande att före 01-09-30 utarbeta förslag till *skärpning av de miljörelaterade trafikavgifterna* vid Bromma ersätts av ett allmänt åtagande att fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter som påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan.
- * Det tillfälliga avtalets medgivna *16.500 flygrörelser/år för flygplan med startvikt över 14 ton* utgår. Det totala antalet flygrörelser begränsas till 80.000 i st f 88.000/år i det tillfälliga avtalet. Begränsande för flygtrafiken blir i stället total bullerenergi (134 TFBN, dvs 1999 års nivå), för enskilda flygplan max ljudemission 89 EPNdD, som anges vara "dagens nivå".
- * I det tillfälliga tilläggsavtalet angavs att om parterna inte enats om annat ska antalet flygrörelser efter 01-10-01 återgå till 15 500/år över 12 ton. Antalet flygrörelser begränsas till 100.000. Det avsåg främst om miljörelaterade flygplatsavgifter inte införts. Detta krav har nu släppts i avtalsförslaget. Staten ska enligt detta dock fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter.

Stadens ekonomiska mellanhavanden med LFV

År 2000 var antalet flygplansrörelser drygt 70.000 varav ca 20.000 skolflyg som avses försvinna. Hur utrymmet om ca 30.000 flygplansrörelser/år upp till avtalets 80.000/år avses nyttjas är oklart. Den stora ökning av passagerartrafik som det tillfälliga avtalet möjliggjorde – då viktbegränsningen höjdes från 12 till 14 ton så att t ex flygplan av den vanliga typen Saab-Fairchild 340 inte längre föll under gränsen - har inte förverkligats. År 2000 var antalet passagerare 1.000.000.

Nu framlagt förslag betyder att Bromma kan nyttjas för linjetrafik flera gånger större och väsentligt tyngre än dagens. Det skulle ge stora inkomster på Bromma. Motsvarande antal sk slots (tidsutrymme för start/ landning) blir tillgängliga på Arlanda för den tyngsta, mest inkomstbringande trafiken. Avtalet ger inte bara säkrat sk VIP-flyg – en huvudfråga från stadens sida i förhandlingarna - utan också betydande expansion av linjetrafik på Bromma, och indirekt på Arlanda.

I tjänsteutlåtande med yttrande över det tillfälliga avtalet redovisade kontoret att enligt gällande flygplatsavtal har staden tillfört LFV engångsbelopp om ca 30 Mkr på grund av de trafikrestriktioner som införts i avtalet, som godkändes i juni 1994 av fullmäktige och regering. Bromma redovisade år 2000 överskott om ca 8 Mkr. Detta speglar dock inte LFVs totala ekonomiska nytta av Bromma. Inrikeslinjerna genererar ju också landningsavgifter på andra flygplatser som Visby och Sturup.

F n ska LFV enligt gällande avtal erlægga 1 kr/år i arrendeavgift. I sitt tjänsteutlåtande med yttrande över det tillfälliga avtalet underströk kontoret att LFV bör betala en rimlig arrendeavgift för upplåtelsen av de ca 140 ha centralt belägen mark som flygplatsen omfattar, i relation till vinsterna från flyg-

trafiken och det värde marken har för staden. Föreliggande avtal möjliggör än större inkomster för LFV. Föredragande borgarrådet anförde vid prövningen av det tillfälliga avtalet:

”Gatu- och fastighetsnämnden erinrar dock om att staden utgivit kompensation till luftfartsverket om ca 30 Mkr p g a de inskränkningar i trafikmängden som gjordes i det avtal som kommunfullmäktige godkände 1994. Därtill erlägger luftfartsverket i dagsläget endast 1 krona per år i arrendeavgift till staden för Bromma flygplats. Gatu- och fastighetsnämnden menar att när nu staden och staten enas om att förändra trafikmängdsbegränsningen på Bromma flygplats på ett sätt som leder till ökade ekonomiska vinster för luftfartsverket, bör samtidigt arrendeavgiften höjas. I likhet med gatu- och fastighetsnämnden anser jag att sådana diskussioner bör föras mellan staden och staten. Enligt min mening bör det göras i de förhandlingar som måste genomföras om ett nytt avtal som ska gälla fr o m oktober 2001.”

Avtalsförslaget innehåller inget om detta. Gatu- och fastighetskontoret vidhåller uppfattningen att om 1994 års avtal ska omförhandlas bör det också gälla de ekonomiska grunderna. Staden bör yrka dels kompensation för kapitaltillskotten, dels ersättning för nyttjandet av stadens mark. Det gäller i vida högre grad för nu föreliggande avtalsförslag jämfört med det utgående, tillfälliga avtalet.

Miljöaspekter

Avtalsförslaget innebär att såväl totalt buller som max-buller från enstaka flygplan låses på dagens nivå. Det betyder att ev teknikutveckling inte nödvändigtvis ger tystare miljö för de kringboende, trots att utlåntagandet anger att detta är möjligt. Det vore därför önskvärt om avtalet innehöll någon typ av incitament för att minska buller. Konsekvenser av LFVs åtagande att genomföra försök med brantare inflygning kan kontoret inte bedöma.

Omlokalisering av skolflyg och annat lättflyg m m

Gatu- och fastighetskontoret avser medverka i evakuering av en av de berörda flygskolorna. Syftet härmed är att frigöra en del av flygplatsområdet för andra ändamål. Eljest är detta frågor för luftfartsverket.

En huvudfråga för staden i förhandlingarna har som nämnts varit bättre villkor för affärsflyg, det s k VIP-flyget. LFV garanterar i avtalsförslaget affärsflyget full tillgänglighet ”inom det totala antalet flygrörelser”. Vad denna specificering innebär är inte helt klart – ger det LFV rätt att avvisa affärsflyg när man ligger nära taket? Eller ska alltid affärsflyget beredas utrymme och andra flygrörelser vid behov inställas? Båda tolkningarna – varandra motstridiga – synes rimliga.

Framtidsfrågor

Bromma flygplats är beroende av att en helhetslösning kan nås för hela Stockholmsregionens flygplatsförsörjning. Stockholmsregionen har idag ett behov av minst två flygplatser. Enligt uppgift har projekteringsarbetet för en flygplats på södertörn upphört. Det nu föreliggande avtalet reglerar Bromma flygplats framtid för tio års sikt. Frågan är dock vilken valfrihet staden har efter denna period. Sannolikheten att en alternativ flygplats finns färdig att ta i bruk år 2011 får bedömas som mycket liten, varför Bromma flygplats kommer att behövas för att klara regionens flygtransporter under mycket lång tid framöver.

SLUT