

Bromma flygplats

- värdering av alternativ markanvändning

John Eriksson

Institutionen för Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

Copyright © John Eriksson, 2010

Institutionen för Teknik och samhälle
Avdelningen för Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola, Lund

ISRN/LUTVDG/TVLM 10/5203 SE

Tryck av KFS AB, Lund 2010

Lunds Tekniska Högskola
Fastighetsvetenskap
Hämtställe 7
Box 118
221 00 Lund

Tel +46 (0)46 222 73 92
Fax: +46 (0)46 222 30 95
Hemsida: www.lantm.lth.se

Sammanfattning

Titel: Bromma flygplats – värdering av alternativ markanvändning

Författare: John Eriksson

Handledare: Ingemar Bengtsson, Universitetslektor, Fastighetsvetenskap, Lunds Tekniska Högskola

Problemställning: Bromma flygplats har sedan en lång tid tillbaka varit en politisk het fråga i Stockholm. Förespråkarna till flygplatsen menar att den är nödvändig som komplement till Arlanda för regionens flygkapacitet, näringsliv och tillväxt. Flygplatsens motståndare menar att flygplatsen hämmar utvecklingen, bidrar till miljöskador och borde läggas ner för att istället bebygga flygplatsmarken med främst bostäder. Sedan 1946 har Stockholms stad arrenderat ut flygplatsmarken till Luftfartsverket. Många utredningar om flygplatsen har gjorts under åren och det mesta pekade åt att flygplatsen skulle avvecklas efter markupplåtelsens upphörande 1996 för att istället bygga bostäder på marken. Markupplåtelseavtalet förlängdes tvärtom med 15 år till 2011 och återigen 2007 med 30 år fram till 2038 p.g.a. politiska skiftningar. Enligt avtalet kan inte Stockholm stad säga upp avtalet, som beräknas ge ca 4 mnkr per år i intäkt för staden. Arrendet för flygplatsen upptar ca 142 ha mark i ett värdefullt centralt läge. Examensarbetet har som målsättning att utreda vilka underliggande värden som flygplatsmarken innehåller i en annan markanvändning, d.v.s. vad Stockholm stad kan få betalt för flygplatsmarken i en exploatering.

Syfte: Det övergripande syftet med detta examensarbete har varit att värdera alternativ markanvändning på den mark som Bromma flygplats upptar. För att uppnå syftet är det nödvändigt att studera problematiken och omständigheterna kring flygplatsen samt belysa stadsdelen Bromma.

Metod: Examensarbetet har genomförts med fallstudie. Datainsamlingsteknikerna har främst varit litteraturstudie, arkivanalys och intervjuer. Även tillförlitliga Internetsidor har använts. Värderingen har utgått från ortsprismetoden och kommunala markförsäljningar i Bromma.

Slutsatser: Om flygplatsen läggs ned frigörs ca 185 ha mark för exploatering. Av de alternativa markanvändningar som studerats är den mest lönsamma markanvändningen flerbostadsbebyggelse med det bedömda marknadsvärdet 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA. Om det antas att merparten av den exploaterbara marken bebyggs med flerbostadshus med normala exploateringsgrader blir marken värd mellan 10 och 22 miljarder kr.

Nyckelord: Bromma, flygplats, värdering, markanvändning, exploatering.

Abstract

Title: Bromma airport – valuation of alternative land use

Authors: John Eriksson

Supervisor: Ingemar Bengtsson, PhD, Department of Real Estate Management, Faculty of Engineering, Lund University

Problems: Bromma airport has since a long time been a political hot topic in Stockholm. Proponents of the airport believe that it's necessary to complement Arlanda airport for the region's air capacity, industry and growth. The airport's opponents argue that the airport restrain to development, contributing to environmental damage and should be closed and instead build on airport land with predominantly houses. Since 1946, the City of Stockholm leases the airport land to Luftfartsverket. Many investigations of the airport has been made over the years and most pointed to the fact that the airport would be phased out after the lease ending in 1996 to instead build houses on the airport land. The lease agreement was extended on the contrary with 15 years until 2011 and again in 2007 with 30 years up until 2038 due to political changes. According to the agreement, the city of Stockholm can not terminate the contract, which is expected to generate about 4 million SEK per year in revenue for the city. The lease for the airport occupies about 142 hectares of land in a valuable central location. The thesis aims to investigate the underlying values of the airport land containing in another land use, i.e. what the city of Stockholm can get paid for the airport land in an exploitation.

Purpose: The main purpose of this thesis was to value alternative land uses of the land Bromma airport occupies. To achieve the purpose it's necessary to study the problems and the circumstances surrounding the airport and illustrate the district of Bromma.

Methodology: The thesis has been carried out by case study. Data collection techniques have been primarily literary studies, archival analysis and interviews. Also reliable Internet sites have been used. The valuation has been based on the location-price method and municipal land sales in Bromma.

Conclusions: If the airport closes about 185 hectares of land is released for exploitation. Of the alternative land uses studied the most profitable land use is apartment buildings with the assessed market value of 7 000 - 8 000 SEK/sqm GFA. Assuming that most of the exploitable land is built with apartment buildings with normal exploitation rates the land is worth between 10 and 22 billion SEK.

Key words: Bromma, airport, valuation, land use, exploitation

Förord

Examensarbetet skrivet vid fastighetsvetenskapliga institutionen på Lunds Tekniska Högskola avslutar min tid på civilingenjörsprogrammet lantmäteri. Jag vill först tacka studiekamrater och personal på institutionen för denna lärorika och utvecklande resa som påbörjades hösten 2005.

Jag vill givetvis även rikta ett stort tack till alla som på något sätt medverkat till examensarbetets framställning enligt devisen ”ingen nämnd, ingen glömd”. Slutligen vill jag tacka mina nära och kära som stöttat mig under resans gång.

Lund, 19 mars 2010

John Eriksson

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	13
1.1 Bakgrund.....	13
1.2 Syfte.....	14
1.3 Avgränsningar	14
1.4 Källkritik.....	14
1.5 Målgrupp.....	14
1.6 Disposition	15
2. Metod.....	17
2.1 Metod.....	17
2.2 Datainsamling	18
3. Samhällsplanering, exploatering och flygplats.....	19
3.1 Samhällsplanering	19
3.1.1 Lagstiftning.....	19
3.1.2 Kommunala planer	20
3.2 Exploatering	22
3.2.1 Kommunens perspektiv	22
3.3 Begränsningar av flygplats	23
3.3.1 Riksintresse.....	23
3.3.2 Flygbuller	25
3.3.3 Höjdbegränsningar.....	26
3.3.4 Bebyggelse	27
4. Bromma flygplats.....	29
4.1 Historik	29
4.2 Buller	32
4.2.1 Lagstiftning.....	32
4.2.2 Villkor	32
4.3 Utredningar	36
4.3.1 Nedläggning	36
4.3.2 Alternativ markanvändning	38
4.4 Markupplåtelseavtal	41
4.4.1 Markupplåtelseavtal 1946	41
4.4.2 Förlängning 1994.....	41
4.4.3 Tilläggsavtal 1996.....	43
4.4.4 Nytt tilläggsavtal 2001	43
4.4.5 Förlängning 2007	44
4.5 Arrendet	48
4.5.1 Fastigheter	48
4.5.2 Markförhållanden.....	51
5. Exploatering i Bromma.....	53
5.1 Stadsdelen	53
5.1.1 Områden	53
5.1.2 Befolkning	54
5.1.3 Boende.....	55
5.1.4 Kommunikationer	56

5.2 Översiktsplan	58
5.2.1 Översiktsplan 1999	58
5.2.2 Ny översiktsplan 2010.....	60
5.3 Framtida projekt	62
5.3.1 Vision Bällstaviken.....	62
5.4 Vad händer om flygplatsen avvecklas?	64
5.4.1 Stockholm stads inställning	64
5.4.3 Markanvisningspolicy	64
5.4.4 Exploaterbar mark.....	66
5.4.5 Exploateringskostnader	66
5.4.6 Flygplatsens inverkan på fastighetspriser.....	67
6. Värdering	69
6.1 Värderingsteori.....	69
6.1.1 Fastighetsvärdering	69
6.1.2 Värderingsmetoder.....	71
6.1.3 Alternativkostnad.....	72
6.1.4 Highest and Best Use (HBU).....	73
6.2 Förutsättningar för värdering av flygplatsmarken.....	73
6.2.1 Ortsprismetoden.....	73
6.2.2 Markanvisning och priser	74
6.2.3 Värdeutveckling vid exploatering.....	75
6.2.4 Exploateringsgrad	75
6.3 Ortsprismaterial.....	76
6.3.1 Mark för bostadsändamål	77
6.3.2 Mark för kommersiell verksamhet.....	81
6.4 Bedömt värde av alternativa markanvändningar.....	84
6.4.1 Resonemang	84
6.4.2 Markanvändningarnas värde i en exploatering.....	86
6.5 Värdering av Bromma flygplats.....	89
6.5.1 Bakgrund	89
6.5.2 Värderingsmodell.....	90
6.5.3 Uppskattat värde	91
7. Analys och slutsats	95
8. Diskussion.....	99
8.1 Diskussion.....	99
8.2 Vidare forskning.....	100
9. Källförteckning	101
9.1 Tryckta källor.....	101
9.2 Vetenskapliga artiklar.....	102
9.3 Rapporter och PM	102
9.4 Elektroniska källor	103
Bilaga 1: Markupplåtelseavtal 1997-2011.....	107
Bilaga 2: Tilläggsavtal 1996.....	117
Bilaga 3: Tilläggsavtal 2001.....	119
Bilaga 4: Markupplåtelseavtal 2008-2038.....	123

Bilaga 5: Kommunala försäljningar avseende mark för flerbostadshus i Bromma .	131
Bilaga 6: Sammanställning av flygplatsförsäljningar 2000-2005	133
Bilaga 7: Årsstatistik för LFV:s flygplatser 2007 och 2008.....	135

Figurförteckning

Nedanstående figurer, bilder och tabeller med tillhörande sidhänvisning förekommer i den löpande texten.

Figur 1: Sammankopplingen mellan PBL och MB.	19
Bild 1: Redovisning av iso-dB-linje för FBN 50-60-65 dB(A), trafikfall 4, för 2008.	35
Bild 2: Karta över förslaget Bromma trädgårdsstad.	41
Bild 3: Karta över områden som avträddes och behölls för flygplatsens arrende efter 1997.	42
Bild 4: Den nya begränsningen av flygverksamhetens buller.	46
Bild 5: Arrendets nuvarande omfattning.	49
Bild 6: Fastigheterna inom arrendet.	50
Bild 7: Riksby 1:3,2.	50
Bild 8: Södra delen av Ulvsunda 1:1.	51
Bild 9: Bromma flygplats med omgivning.	51
Bild 10: Stockholms kommun och dess stadsdelar.	53
Bild 11: Bromma och stadsdelens områden.	54
Tabell 1: Brommas areal, folkmängd och folkmängd/ha land per område 2007.	55
Bild 12: Tunnelbanans gröna linje, Nockebybanan samt busslinjer i Bromma.	56
Bild 13: Tvärbanans Solnagren.	57
Bild 14: Tvärbanans Kistagren.	57
Bild 15: Stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda	59
Bild 16: Bromma flygplats faktiska flygbullernivåer	61
Bild 17: Gällande höjdbegränsningar vid Bromma flygplats	62
Bild 18: Stadsutvecklingsområdet Ulvsunda.	63
Bild 19: Exploaterbar mark på Riksby 1:3,2	66
Figur 2: Värdeutvecklingen, ”förädlingsprocessen”, vid en exploatering.	75
Bild 20: Kommunala försäljningar för bostadsändamål i Bromma.	77
Bild 21: Annedals planområde.	78
Bild 22: Lillskogsgränd i Bromma kyrka.	81
Tabell 2: Information om småhustomtförsäljningar på Lillskogsgränd i Bromma kyrka.	81
Bild 23: Berörda fastigheter inom Bromma Center	82
Bild 24: Planområde över Bromma Center.	82
Bild 25: Tvärbanans Kistagren genom Bromma Center.	83
Tabell 3: Sammanfattning av värdet för olika markanvändningar.	86
Tabell 4: Markvärde för flerbostadsbebyggelse efter antagen yta och exploateringsgrad.	88
Tabell 5: Markvärde för bebyggelse av kommersiell verksamhet efter antagen yta och exploateringsgrad.	88

Lagar

Nedanstående lagar förekommer i den löpande texten.

KL	Kommunallagen (1991:900)
MB	Miljöbalken (1998:808)
PBL	Plan- och bygglagen (1987:10)

Begreppsförklaring

Begrepp som förekommer, men inte förklaras närmare i den löpande texten, listas nedan. Andra förekommande begrepp förklaras i den löpande texten.

Anläggningstillgång	Tillgång som är avsedd för stadigvarande bruk eller innehas i verksamheten.
Anskaffningskostnad	Belopp motsvarande samtliga utgifter för tillgångens förvärv.
Arrende	Upplåtelse mot vederlag av nyttjanderätt till fastighet.
Avgäldsperiod	Period vid upplåtelse av tomträtt under vilken tomträtsavgälden är oförändrad.
Avskrivning	Kostnad motsvarande en tillgångs värdeminskning under en viss period.
Bokfört värde	Annan benämning på redovisat värde.
Bostadsrätt	Nyttjanderätt utan tidsbegränsning till lägenhet ägd av bostadsförening för medlem i samma förening.
BTA	Bruttoarea, area av nyttjandeenhet som normalt begränsas av omslutande byggnadsdelars insida. (<i>eng.</i> Gross Floor Area, GFA)
Byggnad på ofri grund	Byggnad som inte utgör tillbehör till fastighet, t.ex. byggnader på arrenderad mark.
Byggrätt	Rätt att på en fastighet uppföra byggnad eller göra en tillbyggnad. Regleras genom detaljplan, bygglov eller förhandsbesked.
dB(A)	Skala som används vid beskrivning av ljud, såsom det upplevs av människor.
Diskonterat nuvärde	Omräkning av ett belopp till en tidigare tidpunkt med hjälp av kalkylränta.
Exploatör	Den som genomför byggprojekt på mark som varit obebyggd, kan agera som byggherre.
EPNdB	Enhet som anger EPNL, <i>Effective perceived noise level</i> , vilket är ett certifieringsvärde som baseras på inmätt ljudnivå kring respektive flygplanstyp i samband med landning och start.
Fastighetsbildning	Åtgärd varigenom fastighetsindelningen ändras eller servitut bildas, ändras eller upphävs.

Fastighetstaxering	Värdering och klassificering av olika typer av fastigheter samt beslut om taxeringsvärde, indelning av taxeringenheter och skattepliktsförhållanden.
FBN	Flygbullernivå, mått på den bullerdos under ett årsmedeldygn som ett trafikscenario representerar. Visas oftast som en s.k. iso-dB-linje (kurva) på karta. En kvällshändelse värderas som tre dagshändelser och en natthändelse värderas som tio dagshändelser.
Förköpsrätt	Rätt för kommun att träda in annan köparens ställe vid försäljning.
Förväntningsvärde	Skillnaden mellan fastighetens marknadsvärde i pågående markanvändning och dess marknadsvärde givet förväntningar om annan användning.
Ha	Hektar, motsvarar 10 000 kvadratmeter (kvm).
Hysesrätt	En enskild lägenhet som är uthyrd eller avsedd för uthyrning.
Index	Jämförelsetal som anger värdeutvecklingen i förhållande till en bestämd startpunkt.
Kassaflödemetod	Avkastningsmetod där framtida in- och utbetalningar prognostiseras för ett antal år och nuvärdesberäknas till värdetidpunkten.
KPI	Konsumentprisindex, mått för prisutveckling, avser visa den genomsnittliga utvecklingen av konsumentpriserna för den inhemska konsumtionen.
Köpeskillning	Angiven ersättning uttryckt i pengar i köpehandlingen.
MAX	Maximalnivå, definierad som den högst noterade ljudnivån under en (normaliserad) passage av en viss flygplanstyp.
MIFO	Metodik för Inventering av Föreordnade Områden, en modell framtagen av Naturvårdsverket där fas 2 betyder översiktliga miljötekniska undersökningar.
Mnkr	Miljoner kronor.
Nedskrivning	Minskning av en tillgångs värde av engångskaraktär i det fall tillgångens bedömda marknadsvärde är långsiktigt mindre än det bokförda värdet.
Nyttjanderätt	Rätt att nyttja fastighet, byggnad eller annan anläggning eller del därav, t.ex. arrende, hyra och tomträtt.
Option	Förhandsrätt.

Småhus	Bostadshus innehållandes högst två bostadslägenheter.
Småhusenhet	Taxeringsenhet bestående av småhus och tomtmark till sådan byggnad.
Taxeringsenhet	Egendom som vid fastighetstaxeringen skall taxeras för sig.
Taxeringsvärde	Värde av egendom som vid fastighetstaxeringen skall bestämmas till 75 % av egendomens marknadsvärde. Egendomens marknadsvärde kan på så vis generellt sägas vara 1,33 gånger taxeringsvärdet.
TFBN	Total flygbullernivå, totalt av ett trafikscenario producerad ljudenergi för ett årsmedeldygn beskriven med ett enda siffervärde i dB(A) och kan sägas vara ett mått på hur mycket ljud som ett givet trafikscenario får producera. Vägs med hänsyn till tid på dygnet på samma sätt som FBN.
Tomtmark	Markområde som är bebyggt eller avsett att bebyggas.
Tomträtt	Nyttjanderätt till hel fastighet upplåten för visst ändamål mot årlig avgäld (avgift) i pengar för en obestämd tid. Endast stat eller kommun kan upplåta tomträtt.
Transportstyrelsen	Nybildad myndighet som 1 januari 2009 som bl.a. övertog Luftfartsstyrelsens uppgifter.
Upplåtelsetid	Den tidsperiod under vilken fastighetsägaren ej kan säga upp tomträten.

1. Inledning

I det inledande kapitlet beskrivs bakgrunden till studien, vilket skall ge läsaren förståelse för ämnet. Därefter presenteras syftet, varefter avgränsningar, källkritik och den målgrupp som studien riktar sig mot redovisas. Slutligen redogörs rapportens disposition.

1.1 Bakgrund

Bromma flygplats har varit en omdebatterad fråga de senaste decennierna i Stockholm mellan två politiska läger med skilda åsikter. Förespråkarna till flygplatsen anser att flygplatsen behövs för att säkerställa dels regionens flygkapacitet som komplement till Arlanda, dels näringslivets behov av en citynära flygplats. Motståndarna menar tvärtom att marken istället borde bebyggas med bostäder för att tillgodose regionens bostadsbehov och eliminera de miljöproblem och olycksrisker som flygplatsen medför.

Bromma flygplats är beläget på Riksbyfältet i stadsdelen Bromma, strax nordväst om Stockholms stadskärna. När flygplatsen invigdes år 1936 låg den i utkanten av staden, men med tiden har staden vuxit och idag är flygplatsen centralt belägen med omfattande bebyggelse omkring sig i ett av stadens mest tätbefolkade område. Stockholm stad äger marken som LFV arrenderar för nyttjandet av flygplatsen. Det första markupplåtelseavtalet mellan parterna ingicks år 1946 med en upplåtelseperiod på 50 år. Många utredningar gjordes därefter och mycket pekade åt att flygplatsen skulle avvecklas efter 1996 för att ge plats åt bostäder på flygfältet. En ny flygplats planerades främst i de södra delarna av staden för att utjämna de regionala skillnaderna i och med att både Bromma och Arlanda ligger i norra delen av Stockholm. Genom politiska skiftningar har markupplåtelseavtalet förlängts två gånger. Den första förlängningen från 1994 gällde endast fram till 2011 för att säkra det framtida bostadsbehovet. Under 2007 förlängdes markupplåtelseavtalet ännu en gång av den borgerliga majoriteten i kommunfullmäktige, denna gång med 30 år till 2038.

Enligt det nuvarande markupplåtelseavtalet betalar LFV årligen en krona i arrendeavgift för ca 142 ha samt fem kronor per avresande passagerare. Totalt beräknas stadens intäkter för arrendet uppgå till ca 4 mnkr per år med nuvarande passagerarantal vid flygplatsen. Dessutom kan staden inte säga upp avtalet, utan det kan endast göras av LFV eller i samförstånd med densamme. På så vis har staden bundit upp en stor yta av centralt belägen mark innehållandes stora värden, både för en lång tid framöver och för en relativt blygsam intäkt. Den naturliga frågan blir således: vad är marken egentligen värd med en annan markanvändning?

1.2 Syfte

Det övergripande syftet med detta examensarbete är att värdera alternativ markanvändning på den mark som idag, direkt och indirekt, upptas av Bromma flygplats. Genom att studera främst kommunala markförsäljningar i Bromma kan ett uppskattat värde – marknadsvärde - urskiljas för olika markanvändningar på flygplatsmarken. På så vis uppkommer en s.k. alternativkostnad för flygplatsens mark, d.v.s. den avkastning som Stockholms stad och skattebetalarna kan erhålla vid en alternativ användning av marken.

För att uppnå syftet är det nödvändigt att studera problematiken och omständigheterna kring flygplatsen, samt belysa de exploateringsmässiga förutsättningarna i stadsdelen Bromma.

1.3 Avgränsningar

I detta examensarbete har endast utredningar om Bromma flygplats författade på order av staten eller Stockholms stad studerats. Det beror på att dessa kan anses vara mest tillförlitliga. Beträffande flygplatsens miljöproblem har fokus lagts på bullret därför det anses vara den största frågan. Därför har ingen studie gjorts om flygplatsens villkor gällande luftföroreningar samt utsläpp till mark och vatten med tillhörande lagstiftning om förorenade områden. Inte heller har nyttjanderättslagstiftningen behandlats. En beräkning av uppkomna kostnader i en exploatering av flygplatsmarken har inte gjorts med motiveringen att det skulle baseras på alltför många antaganden samt att det är alltför omfattande och skulle ta onödigt stor del i arbetet.

1.4 Källkritik

I examensarbetet har data inhämtats från många olika källor med anknytning till flygplatsen. I hög utsträckning har statliga och kommunala källor studerats med tanke på de är mest insatta i ämnet och anses vara tillförlitliga. Trots det går det inte att bortse från faran att viss data kan komma från mer eller mindre partiska källor i flygplatsfrågan, t.ex. genom politisk partitillhörighet eller egen åsikt. Det kan medföra en icke sanningsenlig data och därmed inte objektiv, vilket medför en mindre korrekt framställning och analys.

1.5 Målgrupp

Denna studie vänder sig framförallt till personer som har intresse av samhällsplanering och fastighetsvärdering, samt de som på ett eller annat vis är intresserade av Bromma flygplats. Det är absolut en fördel om läsaren redan har kunskaper om samhällsplanering, fastighetsrätt och ekonomi. Förhoppningen är att ge läsaren inblick i problematiken och omständigheterna runt flygplatsen och vilka värden som flygplatsmarken innehåller vid en annan markanvändning. Förväntningen är att i bästa mån bringa klarhet i diskussionen kring flygplatsen. Slutligen vänder sig studien till studenter som läser fastighetsanknutna utbildningar och kurser.

1.6 Disposition

Kapitel 1 – Inledning: I det inledande kapitlet beskrivs bakgrunden till studien, vilket skall ge läsaren förståelse för ämnet. Därefter presenteras syftet varefter avgränsningar, källkritik och den målgrupp som studien riktar sig mot redovisas. Slutligen redogörs rapportens disposition.

Kapitel 2 – Metod: I kapitlet redogörs av examensarbetets valda metod och datainsamlingsteknik.

Kapitel 3 – Samhällsplanering, exploatering och flygplats: Kapitlet redogör först samhällsplanering. Därefter skildras exploatering utifrån det kommunala perspektivet. Till sist beskrivs de begränsningar i planeringen som en flygplats medför.

Kapitel 4 – Bromma flygplats: Kapitlet behandlar Bromma flygplats. Först ges en genomgång av flygplatsens historik. Sedan behandlas flygplatsens bullerproblematik. Därefter beskrivs de utredningar som har gjorts om flygplatsen, följt av markupplåtelseavtalen mellan LFV och Stockholms stad. Avslutningsvis redogörs det nuvarande arrendet.

Kapitel 5 – Exploatering i Bromma: Här beskrivs först stadsdelen Bromma. Därefter skildras gällande och kommande översiktsplan i kommunen samt framtida exploateringsprojekt i stadsdelen. Därefter redogörs för stadens inställning vid en exploatering av flygplatsmarken och markanvisningspolicy. Sedan utreds tänkbar exploaterbar mark vid flygplatsens nedläggning. Slutligen diskuteras exploateringskostnader och flygplatsens inverkan på fastighetspriserna i Bromma.

Kapitel 6 – Värdering: Kapitlet börjar med en beskrivning av värderingsteori. Sedan förklaras förutsättningarna för värderingen av flygplatsmarken. Därefter redogörs ortsprismaterialet, följt av bedömt värde av olika markanvändningar. Till sist görs en värdering av flygplatsen.

Kapitel 7 – Analys och slutsats: Här behandlas de analyser och slutsatser som genomförts i anslutning till detta examensarbete.

Kapitel 8 – Diskussion: I det avslutande kapitlet förs en diskussion kring de slutsatser som studien resulterat i. Det ges även förslag på fortsatta studier inom ämnet.

Kapitel 9 - Källförteckning.

2. Metod

I kapitlet redogörs examensarbetets valda metod och datainsamlingsteknik.

2.1 Metod

Den valda metodiken är examensarbetets grundläggande arbetssätt. Den sätter upp ramarna eller principerna för hur man går till väga. Vilken metodik man bör välja beror på arbetets mål och karaktär.¹ Vilket angreppssätt som väljs och vilka metoder man använder sig av för datainsamling kommer att styras av den typ av undersökning man studerar och vilken typ av data som behövs.²

Den metod som valts som mest lämplig för detta examensarbete är fallstudie. En fallstudie beskriver ett specifikt fall som oftast väljs ut med ett specifikt syfte. Man gör inga anspråk på att slutsatserna från detta fall är direkt generaliserbara till andra fall.³ I fallstudier utesluts inget speciellt tillvägagångssätt utan insamlingsmetoder väljs utifrån hur passande de är till arbetet. Styrkan med fallstudiemetoden är att den möjliggör att författarna kan koncentrera sig på en speciell händelse eller företeelse och försöka få fram de faktorer som inverkar på företeelsen i fråga.⁴ En fallstudies design är av flexibel karaktär och den insamlade data är oftast kvalitativ. I en fallstudie används ofta datainsamlingsteknikerna intervjuer, observationer och arkivanalys.⁵

Värderingsmomentet i examensarbetet har utgått från ortsprismetoden för att bedöma markvärdet för olika markanvändningar på flygplatsmarken. Marknaden har avgränsats till stadsdelen Bromma med hänsyn till ortprismaterialets kvalitet och jämförbarhet. I möjligaste mån har kommunala markförsäljningar studerats. Andra försäljningar har studerats om kommunala markförsäljningar saknas. Försäljningsvärden långt bak i tiden har tidsjusterats med index till dagens värdenivå. Värderare på Exploateringskontoret har bedömt markvärdet för olika markanvändningar i de fall jämförelseobjekt saknas.

Andra tjänstemän vid Exploateringskontoret har bistått med information om normala exploateringsgrader runt om i Stockholm för olika markanvändningar. Genom antagna exploateringsgrader och bedömda markvärden har slutligen flygplatsmarkens värde för olika markanvändningar beräknats.

¹ Höst etc.al (2006), s 29

² Bell (1995), s 13-14

³ Höst etc.al (2006), s 34

⁴ Bell (1995), s 16

⁵ Höst etc.al (2006), s 34

2.2 Datainsamling

Data som samlas in kan vara kvantitativ, kvalitativ eller båda delar. Kvantitativ data utgörs av sådant som kan räknas eller klassificeras. Kvalitativ data utgörs av ord och beskrivningar och är rik på detaljer och nyanser.⁶ I detta examensarbete förekommer både kvalitativ och kvantitativ data. Insamlingsteknikerna har först och främst varit litteraturstudier, arkivanalys och intervjuer.

Studie av litteratur har varit den huvudsakliga källan till den teori som beskrivs samt de fakta som presenteras i arbetet. Litteratursökning föregår vanligen litteraturstudier. Med litteratur avses i forskningssammanhang i stort sett allt tryck material såsom böcker, artiklar, rapporter, uppsatser m.m.⁷ Aktuell litteratur har i första hand inhämtats från Lunds Universitetsbibliotek samt Riksarkivet och Stadsarkivet i Stockholm. Litteratursökningar har gjorts genom den nationella databasen LIBRIS, bibliotekskatalogen Lovisa och det digitala artikelbiblioteket ELIN@Lund.

Genom kontakt med personer, antingen verksamma vid Stockholms stad och Luftfartsverket eller på annat sätt varit involverade i flygplatsen, har annars svåråtkomlig litteratur och data kunnat studeras. Dessa personer har även svarat på frågor som antingen varit svårtolkade eller utelämnade i litteraturen. Även tillförlitliga Internetsidor har bidragit med litteratur. Kommunala dokument har hämtats via Stockholms stads hemsida och besök på Tekniska Nämndhuset i Kungsholmen. Statistik och annan tillämplig information om Bromma flygplats har hämtats från både Luftfartsverkets och flygplatsens hemsida.

Information om kommunala markförsäljningar har hämtats via stadens hemsida och kontakt med värderare på Exploateringskontoret. Kompletterande markförsäljningar har hittats genom sökmotorn Booli på Internet.

Dataprogrammet AutoKaVy har använts för dels framställning av kartor med syfte att överskådliggöra fastigheter med tillhörande gränser, dels uppmätning av arealer på karta. FastighetsSök, tillhandahållet av Lantmäteriverket, har bidragit med viktig och kompletterande information om vissa fastigheter.

⁶ Höst etc.al (2006), s 30

⁷ Ejvegård (2003), s 29

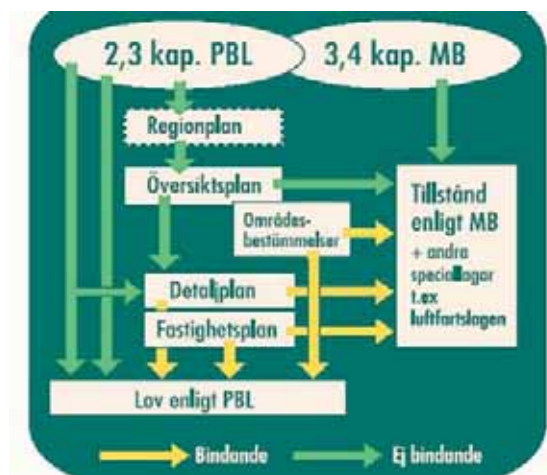
3. Samhällsplanering, exploatering och flygplats

Kapitlet redogör först samhällsplanering. Därefter skildras exploatering utifrån det kommunala perspektivet. Till sist beskrivs de begränsningar i planeringen som en flygplats medför.

3.1 Samhällsplanering

3.1.1 Lagstiftning

År 1987 trädde plan- och bygglagen (PBL) i kraft. Lagen ersatte byggnadslagen och byggnadsstadgan från år 1958. Samma år trädde även lagen om hushållning med naturresurser m.m. (NRL) i kraft. Genom PBL och NRL fick kommunerna ett större ansvar för den lokala miljön och hushållningen med naturresurser. Kommunerna erbjöds därmed former för reglering och fick större möjlighet att välja regleringsform. Rättsverkande reglering av mark- och vattenanvändningen och bebyggelsemiljöns utformning sker genom detaljplaner eller områdesbestämmelser. Enligt PBL ska varje kommun ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. NRL upphörde att gälla vid 1998 års utgång och hushållningsbestämmelserna fördes i sin helhet in i miljöbalkens 3:e och 4:e kapitel. Miljöbalken (MB) utgör en sammanhållen, skärpt och övergripande lag för hela miljöområdet. Bestämmelserna i de centrala miljölagarna har smälts samman i balken; det gäller bl.a. de tidigare bestämmelserna i miljöskyddslagen, naturresurslagen och delar av vattenlagen.⁸



Figur 1: Sammankopplingen mellan PBL och MB.⁹

Det är enligt PBL en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten. Lagen tillhandahåller flertalet kommunala planeringsinstrument.¹⁰

⁸ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 2

⁹ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 2

¹⁰ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 2

3.1.2 Kommunala planer

Regionplanen kan användas för att samordna planeringen i flera kommuner när det gäller övergripande bebyggelse- och infrastrukturfrågor, vilket är vanligast i storstadsregioner. Den kommuntäckande och obligatoriska *översiktsplanen* anger grundragen i markanvändning och bebyggelseutveckling, samt vägleder efterföljande planer, tillstånd och beslut. I planen ska s.k. riksintressen redovisas. För mindre områden finns möjlighet att göra en s.k. fördjupad översiktsplan. *Detaljplan* upprättas främst vid större förändringar i markanvändningen. *Områdesbestämmelser* används inom områden som inte har detaljplan med syfte att reglera ett mindre antal frågor. *Fastighetsplan* kan upprättas inom områden med detaljplan och reglerar bl.a. fastighetsindelning och gemensamhetsanläggningar.¹¹

I detta examensarbete kommer endast översiktsplan och detaljplan behandlas i fortsättningen, varför en fördjupning av dessa görs nedan.

Översiktsplan

Alla kommuner måste ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen. Av planen ska framgå grundragen i användningen av mark- och vattenområden och i bebyggelseutvecklingen samt hur riksintressen enligt MB ska tillgodoses. Planen är inte bindande för prövning av planfrågor enligt PBL eller annan lagstiftning, men ska ge vägledning vid beslut om mark- och vattenanvändningen. Översiktsplanens betydelse som beslutsunderlag avser att visa den politiska viljan, den långsiktiga inriktningen av markanvändningen samt redovisa kommunens avvägningar mellan olika intressen enligt 3:e och 4:e kap MB.¹²

I översiktsplanen vägs olika allmänna intressen mot varandra och ger en samlad bild av kommunens prioriteringar. I översiktsplanen ska kommunen också redovisa hur den avser tillgodose områden av riksintresse. Kommunfullmäktige ska minst en gång under mandattiden ta ställning till översiktsplanens aktualitet. Arbetsprocessen för översiktsplanen är reglerad i PBL med krav på bl.a. samråd och information till en vid krets av intressenter. När översiktsplanen kräver en ökad detaljeringsnivå eller en redovisning av ställningstaganden i en större skala kan detta ske genom en fördjupning av översiktsplanen. För en fördjupning gäller samma krav på innehåll och förfarande som för översiktsplanen. Fördjupningar av översiktsplanen kan t.ex. användas för delar av kommunen, mindre tätorter eller för mark- och vattenområden med särskilda förutsättningar för en viss verksamhet.¹³

¹¹ Kalbro (2007), s 31

¹² Luftfartsstyrelsen (2006a), s 3

¹³ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 3

Detaljplan

Enligt det s.k. kommunala planmonopolet är det kommunen som avgör var, när och hur en detaljplan ska upprättas. Detaljplaner måste upprättas i följande tre situationer:¹⁴

- Vid ny sammanhållen bebyggelse.
- För ny enstaka byggnad, vars användning får betydande inverkan på omgivningen eller som ska förläggas till ett område där det råder stor efterfrågan på mark för bebyggelse.
- När bebyggelse ska förändras eller bevaras och regleringen måste ske i ett sammanhang.

Planen är bindande för efterföljande prövning av bygglov m.m. och har en begränsad genomförandetid på minst fem och högst femton år. Under genomförandetiden får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares bestridande annat än om det är nödvändigt p.g.a. nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden, har fastighetsägarna rätt till full ersättning av kommunen för den skada de lider. Efter denna tid är byggrätten mer osäker eftersom planen då kan ersättas, ändras eller upphävas utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna för minskad byggrätt. I bestämmelserna till detaljplanen kan bl.a. miljöstörningar begränsas. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska enligt PBL:s regler upprättas om detaljplanen medger förändringar som kan medföra en betydande påverkan på miljö, hälsa och hushållning med mark, vatten och andra resurser.¹⁵

En viktig funktion för detaljplanen är avgränsningen för områdena allmänna platser, kvartersmark och vattenområden. Allmänna platser är gator, vägar, torg och parker som ska vara tillgängliga för allmänheten. Normalt har kommunen s.k. huvudmannaskap, d.v.s. ansvarig för byggande och drift av anläggningarna. Kvartersmark är den mark där fastighetsägaren får uppföra bebyggelse. I detaljplanen regleras bl.a. för vilket ändamål kvartersmarken får användas, t.ex. bostäder, kontor, handel, industri m.m. Även vattenområden och deras användning ska redovisas. Vad som får regleras i detaljplanen anges i PBL 5:7 som preciserar regleringar rörande markanvändning, bebyggelsens omfattning, placering, omfattning och uppförande samt mark- och genomförandefrågor.¹⁶

¹⁴ Kalbro (2007), s 33-34

¹⁵ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 3-4

¹⁶ Kalbro (2007), s 34-35

3.2 Exploatering

3.2.1 Kommunens perspektiv

Markexploatering

Med markexploatering avses åtgärder för att anskaffa, bearbeta och iordningställa mark för att kunna bygga bostäder, affärer, kontor eller industrier. I verksamheten för markexploatering ingår därmed också att bygga kompletterande gemensamma anordningar som gator, grönområden, VA- och el-anläggningar m.m.¹⁷

Genom det kommunala planmonopolet, som innebär att kommunerna bestämmer hur och vad som skall byggas samt när planläggning och tillståndsprövning skall ske, har kommunerna en mycket viktig roll. Det slutliga beslutet om ett exploateringsprojekt tas av kommunfullmäktige genom ett antagande av detaljplan och godkännande av ett eventuellt förekommande genomförandeavtal. Kommunen har även serviceansvar, vilket innebär att kommunen ansvarar för den tekniska infrastrukturen som ledningsnät (gator, vatten och avlopp) samt det som enligt detaljplan är utlagt som allmän plats. Kommunen kan även agera som markägare och byggherre.¹⁸

Genomförandeavtal

Många gånger är kommunen genom sin markreserv ägare till hela eller delar av det område som skall exploateras. När andra exploatörer är inblandade kan parterna teckna ett s.k. genomförandeavtal för att samarbetet skall fungera optimalt under exploateringens fortskridande. Genomförandeavtal är civilrättsliga avtal mellan kommunen och en byggherre/exploatör som fastställer gemensamma mål och reglerar parternas rättigheter och skyldigheter under markexploateringen. Det finns inga regler som styr dessa avtal och beroende på vem som äger marken kallas de markanvisnings- respektive exploateringsavtal.¹⁹

I de fall där kommunen äger marken och överlåter den till en byggherre benämns avtalet markanvisningsavtal, som reglerar överlåtandet av marken. Ett markanvisningsavtal kan ses som ett ”köpeavtal” kombinerat med vissa villkor som kommunen och byggherren skall uppfylla i samband med exploateringen.²⁰

Om byggherren sedan tidigare äger marken benämns avtalet exploateringsavtal. Avtalet reglerar vilken part som äger vilken mark inför exploateringen, hur markförhållandet skall se ut när exploateringen genomförts samt hur och när sådana marköverföringar skall ske och eventuellt om annan ersättning än mark skall utgå. Avtalen reglerar vilka anläggningar som skall byggas ut av respektive byggherre och vem som skall vara huvudman för dem i driftskedet. Exploateringsavtalen går ofta ut på att exploatören utför anläggningar såsom gator och parker som sedan övergår i

¹⁷ Andersson etc. al (2005), s 15

¹⁸ Andersson etc.al (2005), s 17

¹⁹ Andersson etc.al (2005), s 17

²⁰ Kalbro (2007), s 172

kommunens ägo. Exploateringsavtal upprättas i de flesta fall innan detaljplanen vunnit laga kraft och villkoras då på att planen går igenom.²¹

Ekonomi

Markexploatering kan från en kommuns synvinkel ses som en investering. Sveriges kommuner är indelade i förvaltningar med ansvar för den egna ekonomin, likt företag, men har den stora skillnaden att enligt kommunallagens självkostnadsprincip (8:3b) får inte kommuner bedriva verksamhet i vinstsyfte.²²

Utbyggnadskostnaderna för en kommun i en exploatering motsvarar t.ex. planavgift, fastighetsbildning och kostnad för utbyggnad av gator, vägar och grönytor. Intäkterna utgörs av eventuella exploateringsbidrag samt försäljning av mark för olika ändamål.²³

Finansiering av en kommuns exploateringsverksamhet kan ske genom intäkter från försäljning av tomter och mark, uttag av avgifter för gatukostnader, avgifter för anslutning av VA, el och fjärrvärme, avgifter för planläggning och bygglov samt genom skattemedel. Hur finansieringen skall lösas beror på vilka intäkter exploateringen genererar genom försäljning av tomtmark, vilka i sin tur varierar med respektive kommuns marknadsläge och nivån på fastighetspriserna. Kommuner som är expansiva och i behov av bostäder har i allmänhet högre priser på fastighetsmarknaden och därigenom möjlighet att ta ut ett högre tomtpris och i hög utsträckning täcka sina kostnader. Det är upp till varje kommun att besluta om finansieringen och vanligtvis har man som mål att exploateringsverksamheten skall bärs sig själv ekonomiskt och inte belasta skattekollektivet. Alternativt kan kommunen ha som mål att delar av en exploatering skall bära sina egna kostnader, vanligtvis VA, el och fjärrvärme.²⁴

3.3 Begränsningar av flygplats

3.3.1 Riksintresse

Bakgrund

Den formella grunden för utpekande av riksintresseområden finns i 3 kap MB och i förordning (1998:896) om hushållning med mark och vattenområden m.m.²⁵

I MB 3:8 anges grunderna för riksintressen: "*Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller*

²¹ Andersson etc.al (2005), s 18

²² Andersson etc.al (2005), s 18

²³ Andersson etc.al (2005), s 18

²⁴ Andersson etc.al (2005), s 22

²⁵ Luftfartsstyrelsen (2008), s 7

utnyttjandegraden av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna."

LFV beslutade år 1996 vilka flygplatser som ska anses vara av riksintresse för den civila luftfarten, däribland Bromma flygplats.²⁶ Boverket och trafikverken enades i juli 1999 att såväl mark med befintliga kommunikationsanläggningar som markanspråk för planerade anläggningar kan pekas ut som riksintresse. Boverkets beslut om att funktionen flygplats utgör riksintresse innebär att det inte enbart är flygplatsområdet som ska skyddas utan också de omgivande influensområdena för buller, hinderskydd och flygprocedurer.²⁷

Riksintresseområde

Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används, eller kan komma att användas, för luftfartens behov. Här ingår användning av mark för bl.a. rullbanor, terminaler, trafikangöring till flygplatsen och parkeringsplatser. I riksintresseområdet ingår inte mark som disponeras för kommersiell verksamhet exempelvis shoppingcenter samt frakt- och logistikverksamhet. Mark som enbart används för civil icke kommersiell flygverksamhet ingår inte heller i riksintresseområdet.²⁸

Viss markanvändning utanför riksintresseområdena kan försvåra eller omöjliggöra flygverksamheten vid flygplatsen. De områden inom vilka tillkomsten av anläggningar som master, torn, bostäder och vårdlokaler m.m. kan innebära restriktioner på flygverksamheten kallas för influensområden. Det finns tre typer av influensområden kring en flygplats: influensområde med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning. För att säkerställa att funktionen luftfartsanläggning inte skadas ska, utöver riksintresseområdet, även omgivande influensområden skyddas.²⁹

Planering

I kommunernas översiktsplaner ska bl.a. redovisas de allmänna intressen enligt 2 kap PBL som bör beaktas vid beslut om användning av mark- och vattenområden. Vid redovisningen av de allmänna intressena ska riksintressen enligt 3 och 4 kap MB anges särskilt. I översiktsplanen ska även anges hur kommunen avser att tillgodose de redovisade riksintressena. Vid bedömningen av hur de redovisade riksintressena kan tillgodoses ska ställning tas till om motstående anspråk kan innebära påtaglig skada på de värden som medför att ett område anses vara av riksintresse. Som påtaglig skada anses endast sådan inverkan som har bestående negativa följder eller som tillfälligt kan ha mycket stora negativa konsekvenser. Skador kan vara direkta, genom ändrad markanvändning i området, eller indirekta, t.ex. genom störningar från ändrad

²⁶ Luftfartsstyrelsen (2008), s 21

²⁷ Luftfartsstyrelsen (2006c), s 2-4

²⁸ Luftfartsstyrelsen (2008), s 5

²⁹ Luftfartsstyrelsen (2008), s 12

markanvändning utanför området. Gränsdragningen för ett område är således inte avgörande för bedömningen om påtaglig skada uppkommer på de värden som ska skyddas inom området. Exempelvis kan nämnas att ny bostadsbebyggelse inte ska tillåtas intill en flygplats på ett sådant sätt att flygplatsen och flygverksamheten drabbas av restriktioner p.g.a. omgivningspåverkande buller (prop. 1996/97:53).³⁰

De flygplatser som är utpekade som riksintresse har ett visst skydd mot intilliggande samhällsutbyggnader genom att utbyggnaden inte får medföra påtaglig skada på riksintresset luftfartsanläggning. I en planeringsprocess kommer luftfartens behov att vägas mot andra allmänna intressen. Flygplatsägaren har överklaganderätt när det gäller bygglov, detaljplaner m.m. som på något sätt berör flygplatsen. Ny bebyggelse och verksamheter bör inte lokaliseras i anslutning till flygplatser så att verksamhetens funktion äventyras.³¹

Länsstyrelserna bevakar att kommunerna tillgodoser riksintressena på ett lämpligt sätt. I vissa fall kan staten ingripa i planläggningen genom länsstyrelsernas möjlighet till överprövning av detaljplaner och områdesbestämmelser. Regeringen kan förelägga kommunen att anta, ändra eller upphäva en sådan plan. Överprövningen ska göras om det kan befaras att beslutet innebär att bl.a. antingen ett riksintresse enligt 3 och 4 kap MB inte tillgodoses, en miljö kvalitetsnorm enligt 5 kap MB överträds, eller en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller behovet av skydd mot olyckshändelser.³²

I översiktsplanerna bör flygplatsernas höjdbegränsande områden och bullerkurvor för flygplatsens maximala utbyggnad och trafik redovisas. De konsekvenser som de höjdbegränsande områdena och bullerkurvorna medför för samhället bör redovisas i översiktsplanen i form av restriktioner eller rekommendationer. Vid detaljplaneärenden som ligger inom flygplatsens influensområde ska kommunen i första hand samråda med flygplatsen. Vid enskilda bygglov inom flygplatsens influensområde ska kommunen vända sig direkt till flygplatsen.³³

3.3.2 Flygbuller

Samhällsbuller är ett utbrett miljöproblem och den störning som berör flest människor i Sverige. De vanligaste effekterna av buller är samtalsstörningar, sömnstörningar och effekter på vila och avkoppling. Buller uppfattas ofta av närboende som den allvarligaste miljöpåverkan från en flygplats.³⁴

Riktvärden

Riksdagen antog i mars 1997, genom proposition 1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter*, att riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör

³⁰ Luftfartsstyrelsen (2006c), s 2-3

³¹ Luftfartsstyrelsen (2006c), s 3-4

³² Luftfartsstyrelsen (2006c), s 3

³³ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 11

³⁴ Naturvårdsverket (2008), s 10

överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse, eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, är följande:³⁵

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Ekvivalentnivån utomhus avser för flygbullernivå, FBN, 55 dB(A).

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Riktvärdena symboliserar den kvalitet på ljudmiljön som riksdag och regering har satt upp som långsiktigt mål. Riktvärdena ska vägleda bl.a. arbetet med fysisk planering och behandling av enskilda tillståndsärenden enligt PBL. Riktvärdena är inte inskrivna i någon författning, utan uttrycker riksdagens ambitionsnivå för åtgärder mot trafikbuller. Riksdagens beslut innebär att målet om en god ljudmiljö är långsiktigt och att det ska ske en successiv anpassning till en högre ambitionsnivå. Riktvärdena ska vägleda myndigheternas arbete och är inte någon absolut gräns för störningsfrihet.³⁶

När det bedöms om en åtgärd kan påverka ett riksintresseområdes användbarhet negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom själva riksintresseområdet, tillhörande influensområden eller utanför dessa områden. Det är själva påverkan på funktionen flygplats som är avgörande för bedömningen. I översiktsplanarbetet bör kommunen noga analysera hur en strikt tillämpning av riktvärdena för buller kan komma att påverka bebyggelseutvecklingen inom och i anslutning till flygplatsen. Ur kommunens synpunkt är det angeläget att så långt det är rimligt verka för att människors bostäder i framtiden inte exponeras för buller som överstiger riktvärdena.³⁷

3.3.3 Höjdbegränsningar

Runt en flygplats finns områden som begränsar byggnadshöjder för att inte flygsäkerheten ska äventyras. De olika ytorna har fastställts i internationella regelverk som Sverige har förbundit sig att följa. De höjdbegränsande områdena är den lägsta nivå där flygplanen ska kunna starta och landa vid t.ex. motorbortfall. Beroende på storlek och klassning av flygplatsens landningsbana definieras de höjdbegränsande områdena runt en flygplats. Området är unikt för varje flygplats. Det skyddas genom att byggnadsverkens höjder inte får överskrida höjdbegränsningarna. Alla byggnadsverk berörs, såväl fasta som tillfälliga. Vid förlängning av landningsbanan samt vid förändring av flygplatsens klassning förändras de höjdbegränsande områdenas utbredning såväl i höjd som plan. Om någon byggnad trots allt skulle överskrida föreskriven höjd måste flygplatsansvarig kontakta Transportstyrelsen som

³⁵ Boverket (2007), s 19

³⁶ Boverket (2007), s 19-21

³⁷ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 7-8

vid en dispensprövning avgör om det ur flygsäkerhetssynpunkt är möjligt att använda flygplatsen utan restriktioner. Transportstyrelsen måste då avgöra om detta är möjligt utan att säkerheten äventyras.³⁸

3.3.4 Bebyggelse

Det får inte finnas några byggnadsverk i flygvägarna eller i flygplatsens närområde som riskerar flygsäkerheten. Exploateringar i närheten av flygplatsens in- och utflygningsstråk ska ske i samråd med flygplatsen, bl.a. för att utreda flygets riskbidrag i området.³⁹ När ett byggnadsverk ska uppföras i närheten av en flygplats ska samråd ske och flygplatsen gör en förhandsprövning av bygglovets för att bedöma om byggnadsverket påverkar flygplatsen. Om det visar sig att det kommer att ske en påverkan ska flygplatsen ta fram en riskanalys. Riskanalysen ska därefter behandlas hos Transportstyrelsen som gör en bedömning om säkerheten på flygplatsen påverkas eller inte, samt vilka åtgärder som måste vidtas för att säkerheten ska upprätthållas. Transportstyrelsens beslut/bedömning meddelas flygplatsen som i sin tur yttrar sig i bygglovprocessen.⁴⁰

³⁸ Luftfartsstyrelsen (2006b), s 3-4

³⁹ Luftfartsstyrelsen (2006a), s 10

⁴⁰ Luftfartsstyrelsen (2006b), s 5

4. Bromma flygplats

Kapitlet behandlar Bromma flygplats. Först ges en genomgång av flygplatsens historik. Sedan behandlas flygplatsens bullerproblematik. Därefter beskrivs de utredningar som har gjorts om flygplatsen, följt av markupplåtelseavtalen mellan LfV och Stockholms stad. Avslutningsvis redogörs det nuvarande arrendet.

4.1 Historik

De första flygningarna i Stockholm och i Sverige genomfördes 1909 på Ladugårdsgärdet. 1918 tog konkretare tankar form kring en permanent landflygplats i Stockholm. En utredning visade att Skarpnäcksfältet lämpades för sådant ändamål.⁴¹ Planerna på Skarpnäck som Stockholms huvudflygplats blev inte särskilt långvariga. En delegation med representanter för staten och staden tillsattes våren 1926. I sitt yttrande 1928 ansåg den att Riksbyfältet i Bromma var en lämpligare plats än Skarpnäck ur både ekonomisk och flygteknisk synpunkt. Det framhölls att Riksbyfältet bara var omgivet av enstaka höjder med breda dalgångar, väl lämpade för start och landning. I början av 1929 beslutade stadsfullmäktige för att reservera det föreslagna området. Flyghamnsstyrelsen lät utarbeta ett definitivt förslag, vilket godkändes i december 1931. Ett slutligt avtal om byggandet av Bromma flygplats godkändes 1933.⁴² Lördag den 23 maj 1936 stod Bromma flygplats färdig för invigning.⁴³ Den 1 juli 1936 startade reguljärtrafiken på Bromma. I ett slag fick Stockholm direktförbindelser med flera europeiska storstäder som Köpenhamn, Berlin, Hamburg, Amsterdam, Bryssel, Paris och London. 1937 tillkom Riga, Moskva och Zürich i Brommas linjenät.⁴⁴

Krigsutbrottet i september 1939 förändrade situationen på Bromma flygplats radikalt. Till att börja med blev det av naturliga skäl en stark neddragning i trafiken. Flygbolagen som trafikerade europeiska linjer måste i första hand tänka på säkerheten varför linjerna till en början lades ner.⁴⁵ Den reguljära flygtrafiken fick dock en snabb start efter andra världskrigets slut. Sverige var ju mer indirekt drabbat av kriget och medförde att det svenska flygbolaget ABA (AB Aerotransport) kunde förbereda trafikstarten ostört. Redan i mitten av maj 1945 startade de första linjerna och därefter ökade trafiken successivt.⁴⁶

En annan faktor som påverkade flyget på Bromma positivt var bildandet av ett gemensamt skandinaviskt flygbolag. Den 1 augusti 1946 grundade svenska ABA, danska DDL (Det Danske Luftfartselskab) och norska DNL (Det Norske

⁴¹ Luftfartsverket (2006), s 6

⁴² Luftfartsverket (2006), s 8-9

⁴³ Luftfartsverket (2006), s 12

⁴⁴ Luftfartsverket (2006), s 16

⁴⁵ Luftfartsverket (2006), s 17-18

⁴⁶ Luftfartsverket (2006), s 24

Luftfartselskap) konsortiet SAS, Scandinavian Airlines System.⁴⁷ Successivt började fler och fler utländska flygbolag trafikera Bromma. Dessutom återkom de som gjort uppehåll i trafiken under andra världskriget. Flyget tog över allt större andelar av resemarknaden. Såväl antalet flyglinjer som turtätheten ökade. Det medförde att man så småningom kunde nå de flesta större städer i Europa. SAS etablerade nya linjer till såväl Nord- och Sydamerika som till Afrika och Fjärran Östern. Bromma förband Sverige med fem kontinenter.⁴⁸ Bromma flygplats förstatligades 1946 genom ett markupplåtelseavtal på 50 år från den 1 oktober 1947.⁴⁹

I takt med att flygtrafiken ökade ställdes också högre krav på infrastruktur. Det faktum att flygplanen blev allt större krävde både längre startbanor och mer svängrum på flygplatsernas uppställningsytor. I Stockholm medförde det ett antal utredningar med syfte att finna ett område för en större flygplats. En utredning undersökte utvidgningsmöjligheterna på Bromma, men fann att flygplatsen inte var tillräcklig för att kunna motsvara de krav som ställdes på en modern storflygplats. Istället föll valet på ett område vid Halmsjön i Uppland, drygt fyra mil norr om Stockholm. Den flygplatsen färdigställdes under namnet Arlanda och invigdes den 1 april 1962.⁵⁰

Bullerstörningar från Bromma flygplats hade uppmärksammats redan under 1940-talet och 1949 vidtogs de första bullerdämpande åtgärderna vid flygplatsen. Situationen försämrades allvarligt 1957 när SAS tog i drift jetflygplan, vilket fick till följd att SAS fick flytta sin utrikestrafik från Bromma 1962. SAS fortsatte sin inrikestrafik på Bromma med propellerplan. Efter att regeringen 1968 sagt nej till en övergång till en ny jetplanstyp på Bromma flyttade även SAS sin inrikestrafik till Arlanda 1969. Luftfartsverket (LFV) vidtog 1973, till följd av ett uppdrag från regeringen, vissa åtgärder för att begränsa bullerproblemen vid Bromma. Kvarvarande chartertrafik hänvisades till Arlanda. Restriktioner för flygplanstyper infördes också.⁵¹ Linjeflyg AB tvingades lämna Bromma 1983 för Arlanda p.g.a. att deras jetflygplan blev synonymt med buller och en politisk ohanterlig fråga. När det tunga inrikesflyget lämnat Bromma återstod allmän-, taxi- och affärsflyg samt viss militär verksamhet. Flygplatsen drogs med förluster.⁵²

Under 1990 gjorde flygbolaget Malmö Aviation en serie flygningar på flygplatsen med ett nytt jetflygplan, som visade sig vara så tyst att den godkändes för trafik på Bromma flygplats med sina stränga bullerrestriktioner. 1991 lyckades Bromma att få tillbaka tungt reguljärflyg till flygplatsen, tack vare flygets avreglering, ny politisk majoritet och nya regler för flygplatsens användande. LFV gav våren 1992 Malmö Aviation tillåtelse att flyga till London City Airport samt Malmö. Flygplatsen ansågs spela en så viktig roll som komplement till Arlanda flygplats att denna trafik skulle

⁴⁷ Luftfartsverket (2006), s 26

⁴⁸ Luftfartsverket (2006), s 28

⁴⁹ Kommunikationsdepartementet (1996), s 23

⁵⁰ Luftfartsverket (2006), s 33-35

⁵¹ Kommunikationsdepartementet (1996), s 23

⁵² Luftfartsverket (2006), s 38

tillåtas. Den 1 juni 1992 startade reguljärt utrikesflyg från Bromma för första gången på över 30 år.⁵³ Under 1993 tillkom en konkurrenslagstiftning som innebar att LFV:s flygplatser öppnades för konkurrens. Malmö Aviation gick samma år i konkurs, bytte ägare och fortsatte sin verksamhet med undantag av Londonlinjen. Det p.g.a. att regeringen införde ett policybeslut, som innebar att ingen ytterligare reguljär utrikestrafik fick etableras på Bromma. Skyways flyttade samma år sin verksamhet till Arlanda. EU ifrågasatte under 1999 utrikesrestriktionens berättigande efter påtryckningar från British Airways. Under 2002 blev renoveringen av avgångshallen klar. Utrikesembargot släpptes 2003 och invigning av nya flygtrafikledningstornet skedde under november samma år. En ny terminal och hangar för affärsflyget öppnade 2004 och nya ankomsthallen invigdes 2005.⁵⁴

Under 2000-talet etablerade sig en rad lågprisalternativ på Bromma. Våren 2003 återkom SAS till Bromma med en linje till Köpenhamn. Den trafiken upphörde i slutet av 2004, samtidigt som belgiska SN Brussels Airlines flyttade över sin Stockholmstrafik från Arlanda till Bromma. På så vis fick Bromma den tätaste trafiken från Sverige till Bryssel.⁵⁵ Från Bromma flygplats kan man idag med olika flygbolag resa till följande inrikesdestinationer: Göteborg, Halmstad, Kalmar, Malmö, Ronneby, Sundsvall, Trollhättan, Umeå, Visby, Växjö, Ängelholm och Östersund. Utrikesdestinationer är Århus i Danmark, Skien i Norge samt nämnda Bryssel i Belgien.⁵⁶

Flygplatsens populäraste sträckor är till och från Malmö och Göteborg, som under 2007 hade ca 492 000 resp. 408 000 passagerare. Bryssel hade som populäraste utrikesdestination under samma år ca 121 000 passagerare som flög till och från Bromma.⁵⁷ Bromma flygplats hade under 2008 totalt ca 1,86 miljoner passagerare samt 62 726 st. flygrörelser (starter och landningar), vilket var tredje mest i landet efter Arlanda och Göteborg/Landvetter.⁵⁸

⁵³ Luftfartsverket (2006), s 40

⁵⁴ Bromma Airport (2009d)

⁵⁵ Luftfartsverket (2006), s 42-43

⁵⁶ Bromma Airport (2009a)

⁵⁷ Luftfartsverket (2009b)

⁵⁸ Luftfartsverket (2009c), s 12

4.2 Buller

4.2.1 Lagstiftning

Miljöskyddslagen från 1969 reglerade tidigare tillåtligheten av miljöfarliga verksamheter av olika slag. Nu har lagens regler gått upp i MB, där den framför allt motsvaras av 9 kap. Utmärkande för miljöfarlig verksamhet är att de medför miljörisker i verksamhetens omgivning: genom vattenförorening, luftförorening, buller och andra liknande störningar. Miljöskyddslagen byggde på ett långtgående tillståndsvång; miljöfarlig verksamhet fick i princip bara bedrivas med tillstånd, s.k. koncession, av myndighet och med tillståndet förenades normalt föreskrifter om åtgärder för att minska riskerna för miljön. Tillståndsfrågan prövades av en särskild myndighet, koncessionsnämnden, och i enklare fall länsstyrelsen. Beslutet kunde överklagas hos regeringen. I stora drag gäller miljöskyddslagens system också enligt MB, fast myndighetsorganisationen är inte densamma. Koncessionsnämnden har avskaffats och flertalet ärenden prövas av miljödomstol eller kan överklagas dit. Miljööverdomstolen är nu sista instans i vissa ärenden som tidigare i sista hand avgjordes av Regeringsrätten eller regeringen. En del andra frågor kan gå upp till Högsta Domstolen.⁵⁹

Flygplatser utgör miljöfarlig verksamhet enligt definitionen i 9 kap MB.⁶⁰ I 9:1 MB, under tre stycken punkter, anges vad som utgör miljöfarlig verksamhet i lagens mening. Under punkt 1 och 2 faller i stort sett alla luft-, vatten- och markförorenade verksamheter, genom utsläpp av olika slag eller genom annan användning av mark, byggnader eller anläggningar. Bullerstörningar m.m. faller under punkt 3. Verksamhetsutövaren har enligt MB en skyldighet att planera och kontrollera verksamheten så att den inte medför olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön och hålla sig underrättad om dess påverkan.⁶¹

4.2.2 Villkor

Tidigare bullervillkor

Koncessionsnämnden för miljöskydd lämnade 1979 tillstånd till trafik för LFV enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. Tillståndet var förenat med villkor. De villkor avseende buller ändrades av regeringen 1980 och Koncessionsnämnden 1982. LFV och Naturvårdsverket ansökte 1993 om omprövning av dessa och andra villkor med egna förslag.⁶²

⁵⁹ Bengtsson (2007), s 186-187

⁶⁰ Naturvårdsverket (2008), s 32

⁶¹ Bengtsson (2007), s 188-192

⁶² Bromma Airport (2009c), s 1

De tre bullervillkor som regeringen fastslog i beslut den 9 oktober 1980 var:⁶³

1. *Trafiken med Fokker F-28 på Bromma flygplats skulle upphöra senast vid utgången av juni 1985 eller vid den tidigare tidpunkt då tekniska och ekonomiska möjligheter finns att avveckla denna trafik.*
2. *Ljudemissionen från de flygplan som trafikerar Bromma flygplats efter den tidpunkt då trafiken med Fokker F-28 upphört skall vara minst ca 7 dB(A) lägre än från Fokker F-28.*
3. *Ljudnivån kring flygplatsen beräknad enligt FBN-metoden får efter den tidpunkt då trafiken med Fokker F-28 enligt punkt 1 skall ha upphört – i vad beror på flygverksamheten och vad gäller FBN 55 och 65 dB(A) – inte överskrida de gränser som anges i trafikfall 4 i LFV:s ansökan.*

Koncessionsnämnden för miljöskydd beslöt den 11 maj 1982 följande tilläggsvillkor:⁶⁴

1. *Sådana åtgärder skall vidtas att ljudnivån från varje enskild Fokker F-28 som trafikerar Bromma flygplats efter 1981 års utgång är minst 3 dB(A) lägre i jämförelse med dagens nivå.*
2. *Bromma flygplats får inte öppnas för trafik tidigare än kl. 06:20.*
3. *LFV skall vidta de åtgärder som behövs för att undvika sena starter under lör- och söndagsdygnet.*

Bullervillkor i markupplåtelseavtal

Stockholms stad och LFV har kompletterat tillståndets villkor genom att avtala om egna villkor rörande bl.a. flygplatsverksamhetens buller i de markupplåtelseavtal som förhandlats fram genom åren. När markupplåtelseavtalet förlängdes 1994 begränsades antalet flygrörelser för flygplan vägandes över 15 ton till 15 500 per år och LFV skulle bedriva verksamheten enligt ansökan till Koncessionsnämnden 1993 om ändrade villkor.⁶⁵

I tilläggsavtalet från 1996 begränsades dels flygplatsens öppettider, dels antalet flygrörelser för flygplan vägandes över 14 ton till 16 500 per år och totala antalet flygrörelser till 88 000 per år som riktvärde.⁶⁶ I 2001-års tilläggsavtal tilläts inte flygplan vägandes över 50 ton, öppettiderna ändrades, totala antalet flygrörelser begränsades till 65 000 per år, flygplan i linjefart fick inte överstiga 86 EPNdB, större jetflygplan begränsades till maximalt 18 000 och fick inte överstiga 89 EPNdB, den uppmätta bullerenergin fick inte överstiga 134 TFBN, samt inflygningsvinkeln ändrades till en brantare för att minska bullret.⁶⁷

I det nuvarande markupplåtelseavtalet har öppettiderna begränsats ytterligare, totala antalet flygrörelser begränsats till 80 000 per år som riktvärde, flygplan i linjefart får

⁶³ Bromma Airport (2009c), s 1

⁶⁴ Bromma Airport (2009c), s 1

⁶⁵ Se bilaga 1, 3§

⁶⁶ Se bilaga 2

⁶⁷ Se bilaga 3

fortfarande inte överstiga 86 EPNdB, större jetflygplan har begränsats till maximalt 20 000 och får inte överstiga 89 EPNdB, öppettiderna har skärpts ytterligare, samt att de områden som är streckade på bifogad karta i avtalet inte överstiger FBN 55 dB(A) och MAX 80 dB(A).⁶⁸

Nya villkor 2009 och 2010

Miljödomstolen meddelade i sin dom den 28 januari 2009 nya villkor för buller vid Bromma flygplats, 16 år efter att ansökan gjorts. Dessa villkor, som överklagades till Miljööverdomstolen, är följande:⁶⁹

- *Villkoret om högsta tillåten flygbullernivå, d.v.s. trafikfall 4, har inte omprövats.*
- *Flygverksamheten får till kringliggande områden inte avge högre ljudenergi än 134,2 dB(A) räknat som TFBN (gränsvärde).*
- *Antalet flygrörelser per år får inte överstiga 100 000 st.*
- *Ljudemissionerna får ej överstiga 89 EPNdB.*
- *Flygtrafik får inte förekomma mellan klockan 22 och 07. På lör- och söndagar får flygtrafik inte förekomma före klockan 08. Begränsningen gäller inte ambulansflyg och statens flygplan som disponeras av statschefen och regeringen.*
- *LFV skall vidta bullerisolerande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka utsätts för maxbullernivåer över 90 dB(A). Ljudnivåerna inomhus i dessa byggnader får därefter inte överskrida 45 dB(A) som maximal ljudnivå.*
- *LFV skall vidta bullerisolerande åtgärder beträffande de slag av byggnader som avses vid punkten ovan vilka kan komma att utsättas för FBN 60 dB(A) eller däröver. Ljudnivån i dessa byggnader får därefter inte överskrida 30 dB(A) som dygnsekvivalent nivå.*

Flera av villkoren var sålunda baserade på villkor som staden och staten redan förhandlat fram i markupplåtelseavtalet. De avtalade villkoren i markupplåtelseavtalet var i flera fall strängare än de som Miljödomstolen fastställt som juridiskt bindande villkor, t.ex. högsta tillåtna antal flygrörelser per år, högsta tillåtna EPNdB-värde och öppettider. Detta har enligt Miljöförvaltningen medfört att störningarna från flygplatsen under flera år varit mindre än vad de kunnat vara.⁷⁰

Den största fråga som väcktes av den nya domen var om villkoren för bullerisoleringsåtgärder är tillräckliga. Miljödomstolen bestämde sig för att skyldigheten att vidta isoleringsåtgärder inträder vid en bullernivå av 90 dB(A), vilket var 10 dB(A) högre än vad såväl Miljö- och hälsoskyddsmyndigheten som Naturvårdsverket och Länsstyrelsen har yrkat.⁷¹

⁶⁸ Se bilaga 4, 4-5 §§

⁶⁹ Miljöförvaltningen (2009), s 1-3

⁷⁰ Miljöförvaltningen (2009), s 8

⁷¹ Miljöförvaltningen (2009), s 5

Miljööverdomstolen kom i början av 2010 med slutlig dom och fastställde Miljöödomstolens dom förutom villkoret om bullerisolerande åtgärder. LFV ska istället vidta bullerisolerande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka utsätts för maximala bullernivåer på 80 dB(A) eller högre. Dessutom ska bullerisolerande åtgärder vidtas på angivna bostadshus och byggnader som kan komma att utsättas för buller uppgående till FBN 60 dB(A) eller däröver. Ljudnivåerna inomhus efter vidtagna bullerisolerande åtgärder får inte överskrida 30 dB(A) som dygnskvivalent ljudnivå. Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom två år från det att domen har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad har blivit berörd. Åtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar.⁷²

Trafikfall 4

Det s.k. trafikfall 4 reglerar hur långt från flygplatsen flygbullernivåerna 55 resp. 65 dB(A) får överskridas och definieras av en långsmal figur inritad på karta med landningsbanan i mitten. Parallellt med flygvägen, d.v.s. på ömse sidor om landningsbanan och förlängningen av den, finns det gott om marginal. I de delarna uppfylls villkoret. Däremot nås begränsningarna rakt under flygvägen, med andra ord i landningsbanans förlängning. Det innebär enligt Miljöförvaltningen att med en ökad trafik med samma blandning av flygplan som flygplatsen har idag kommer villkoret att överskridas och LFV göra sig skyldig till brott mot MB.⁷³

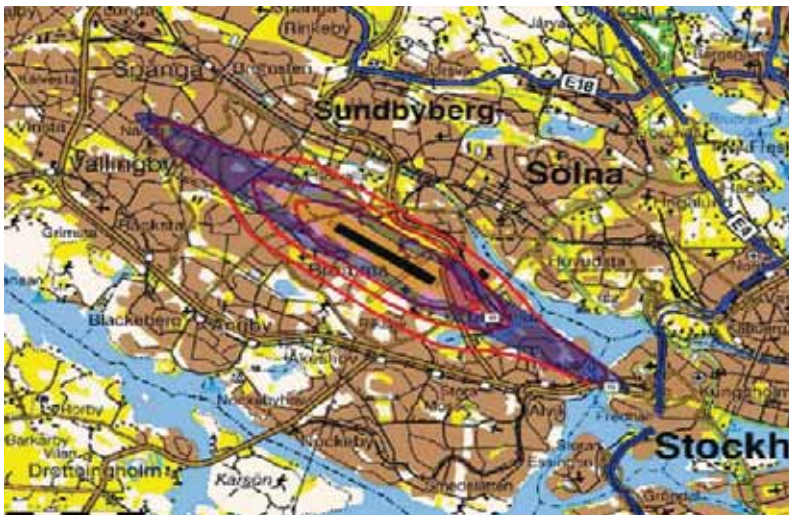


Bild 1: Redovisning av iso-dB-linje för FBN 50-60-65 dB(A), trafikfall 4, för 2008.⁷⁴

⁷² Svea Hovrätt, mål M 1441-09

⁷³ Miljöförvaltningen (2009), s 8-9

⁷⁴ Bromma Airport (2009b)

4.3 Utredningar

4.3.1 Nedläggning

ULF-utredningen från 1974, *Utredning om lokalisering av flygtrafiken i Stockholmsområdet*, hade i uppdrag att finna ersättningsplats för Brommaflyget. Utredningen föreslog att antingen skulle en ny inrikesflygplats anläggas vid flygplatsen Tullinge-Getaren i Botkyrka kommun eller att inrikestrafiken fördes över till Arlanda. Det första alternativet förordades.⁷⁵

BRU-utredningen från 1977, *Brommautredningen*, med inriktningen att utreda förutsättningar för att bibehålla Bromma i någon form, föreslog en upprustning av Bromma och ett bibehållande av flygplatsen för inrikes- och allmänflyg med anledning av behovet av två trafikflygplatser i regionen. Utredning föredrog Bromma framför andra alternativ.⁷⁶

1982-års Luftfartsutredning berörde Brommafrågan. Riksdagen konstaterade att i avvaktan på en mera slutgiltig lösning av flygplatsfrågan för Stockholmsregionen inte är möjligt att avveckla Bromma som statlig flygplats, utan den bör bibehållas. LFV utredde 1983 det långsiktiga behovet av trafikflygplatser i Stockholmsregionen och kom fram till att det var klarlagt att behovet av flygplatskapacitet för Stockholmsregionen kan tillgodoses endast med tillgång till två flygplatser. 1984 började LFV på den socialdemokratiska regeringens uppdrag förhandla med regionen om flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen. Man konstaterade att markupplåtelsen för Bromma inte förväntades förlängas efter 1996, samt att det behövs två trafikflygplatser i regionen och att Tullinge var det enda realistiska alternativet till Bromma flygplats om denna avvecklas.⁷⁷

Stockholm stad beslöt i oktober 1990 att förberedelser för bebyggelse av Bromma flygplats skulle starta snarast och begärde hos regeringen förhandlingar om flygverksamhetens upphörande, dock senast vid markupplåtelseavtalets utgång 1996. I utredningen som föregick beslutet föreslogs också att LFV tillsammans med landstinget och berörda kommuner skulle påbörja en utredning om en ny trafikflygplats i den södra delen av Stockholmsregionen. Någon utredare tillsattes emellertid inte före valet i september 1991, då de politiska majoriteterna förändrades såväl i Stockholms stad som i riksdagen. Den nyblivna borgerliga regeringen återkallade ovan nämnda direktiv i april 1992.⁷⁸

Samtidigt med godkännandet av det nya markupplåtelseavtalet för Bromma flygplats 1994 beslöt den borgerliga regeringen att tillsätta en kommitté med uppdrag att analysera behoven av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen och ge förslag till åtgärder för att tillförsäkra denna kapacitet långsiktigt. Kommittén skulle lägga

⁷⁵ Stadsbyggnadskontoret (1989), bilaga 2

⁷⁶ Stadsbyggnadskontoret (1989), bilaga 2

⁷⁷ Kommunikationsdepartementet (1996), s 24-26

⁷⁸ Kommunikationsdepartementet (1996), s 26-27

förslag till en långsiktig lösning av flygplatsfrågan. Om den fann det lämpligt kunde detta även innefatta en nedläggning av Bromma flygplats före markkupplåtelseavtalets utgång 2012. Valet i september 1994 förändrade åter igen majoritetsförhållandena både i Stockholms stad och i riksdagen. Den nyblivna socialdemokratiska regeringen beslöt att återkalla kommittédirektivet.⁷⁹

Kommunstyrelsen i Stockholms stad hemställde i skrivelse till regeringen i december 1994, som en följd av ett fullmäktigebeslut, att regeringen snarast skulle utse en handelsdelegation som staden kunde förhandla med rörande nedläggning av flygverksamheten på Bromma. Enligt detta beslut var målet för stadens del en nedläggning av Bromma flygplats senast vid utgången av 1996 och att därefter bebygga området med bostäder. Regeringen beslöt mot denna bakgrund att tillsätta en utredare – kommunalrådet Marita Bengtsson (s) - att tillsammans med experter från bl.a. LFV och gemensamt med en av staden utsedd grupp analysera möjligheterna till en förtida avveckling av Bromma jämfört med dåvarande markkupplåtelseavtal.⁸⁰ I rapporten, *Förutsättningar för avveckling av Bromma flygplats*, har bl.a. följande studerats: miljö- och säkerhetsproblemen, stadens förslag till alternativ markanvändning, alternativ till Bromma, internationella jämförelser samt konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats vid tre olika tidpunkter. Utredarens slutsats är följande: *”Miljö- och viss mån säkerhetsproblemen vid Bromma flygplats är reella, och kan inte negligeras. Det rimliga är att framför allt av dessa skäl betrakta nuvarande markkupplåtelseavtal som det sista för Brommas del. Få ser numera Bromma som någon långsiktig lösning på flygplatsbehovet i Stockholm. En central slutsats är därför att det nu inte längre handlar om huruvida Bromma flygplats skall läggas ned, utan om NÄR flygplatsen skall avvecklas. Osäkerheten kvarstår om var och när en ny, andra trafikflygplats kan etableras... Jag förordar således att inriktningen bör vara att Bromma flygplats avvecklas när Arlandas tredje rullbana står färdig, vilket beräknas ske den 1 januari 2001”*.⁸¹

LFV presenterade till regeringen 15 januari 2000 utredningen *Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen*. LFV hade på regeringens uppdrag analyserat behovet av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen på lång sikt. LFV ansåg att det behövs minst två trafikflygplatser i Stockholms närområde - en internationell storflygplats och en komplementflygplats. Då Bromma flygplats enligt det då gällande markkupplåtelseavtalet inte skulle finnas kvar efter 2011, förordade LFV att ny flygplatskapacitet i första hand borde skapas i de södra regiondelarna, närmare bestämt Södertörn, med målet att finnas tillgänglig senast vid utgången av 2010. LFV motiverade valet med bl.a. att de befintliga flygplatserna i Mälardalen inte utgjorde ett fullgott alternativ samt att en ny flygplats i regionens södra delar skulle förbättra tillgängligheten och på så vis förbättra den regionala balansen och ge ett tillskott av arbetsplatser. LFV konstaterade även att genom flytta Brommas trafik till Södertörn

⁷⁹ Kommunikationsdepartementet (1996), s 29

⁸⁰ Kommunikationsdepartementet (1996), s 9

⁸¹ Kommunikationsdepartementet (1996), s 16-17

skulle nya attraktiva start- och landningstider samt flyg till fler utrikesdestinationer från Stockholmsregionen kunna erbjudas.⁸²

Stockholmsberedningen fick enligt regeringens direktiv i uppgift att föreslå tillräcklig flygplatskapacitet på befintliga flygplatser i Stockholms län i och med att markupplåtelseavtalet för Bromma flygplats löpte ut efter 2011. I pressmeddelandet för delbetänkandet *Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen* (SOU 2003:33) konstaterade Stockholmsberedningen att Bromma flygplats är viktig för dels konkurrensen och tillförandet av rullbanekapacitet i regionen, dels näringslivsflyget och av nationell och internationell betydelse för landets och regionens näringsliv. Stockholmsberedningen ansåg att en tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholmsregionen inte kunde nås efter 2011 om Bromma då avvecklades och Tullinge bebyggs med bostäder. Den kunde bara nås om Bromma fick vara kvar, vilket majoriteten av utredarna stödde. Stockholmsberedningen föreslog dock att regeringen uppdrar åt en särskild kommission att om möjligt föreslå en citynära flygplats för huvuddelen av Brommaflyget och betonade att arbetet måste ske snabbt så att en sådan flygplats kan tas i bruk senast före utgången av 2016.⁸³

4.3.2 Alternativ markanvändning

Statliga Vattenbyggnadsbyråns stadsplaneutredning

Statliga Vattenbyggnadsbyrån, nuvarande Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), föreslog 1954 i en stadsplaneutredning bebyggelse på Brommafältets startbanor. Resultatet blev ett principförslag med två alternativ, där huvudförslaget hade den starkare exploateringen. I förutsättningarna för förslaget konstaterades att Brommafältet är så centralt beläget inom Stockholm att efterfrågan där på bostäder, industritomter och butikslokaler beräknades bli mycket stor och detta i sin tur motiverade en kraftig exploatering, samt att bostadsefterfrågan i Stockholm var så stor att även vid kraftig exploatering av fältet kunde detta fullt bebyggas på några få år. Stadsplaneförslaget innebar bl.a. att flygfältet utnyttjades för intensiv bostadsbebyggelse för 62 000 alternativt 33 000 invånare, befintliga rullningsbanor på fältet utnyttjades såsom blivande huvudgator, samt befintlig bebyggelse på flygfältet bevarades till största delen och utnyttjades för kontor och industri.⁸⁴

Arrendeområdet omfattade på den tiden 277 ha, varav 35 ha planerades för industri och 242 ha för bostäder. Huvudförslaget med 62 000 invånare innehöll bostäder i 14-våningshus och det alternativa förslaget med 33 000 invånare omfattade fyrvåningshus.⁸⁵ Allmänna konsekvenser av förslaget var att vissa områden i närheten av flygfältet kunde exploateras mer än tidigare då vissa höjdbegränsningar bortföll och ljudstörningar inte längre kunde motivera byggnadsförbud. Stora stadsdelar befriades även från ljudstörningar av flyget. En intensiv bebyggelse av

⁸² Luftfartsverket (2000), s 3-5

⁸³ Regeringen (2003)

⁸⁴ Statliga Vattenbyggnadsbyrån (1954), s 3-4

⁸⁵ Statliga Vattenbyggnadsbyrån (1954), s 34

flygfältet skulle även betyda att fler människor får centralare bosättning och medförde minskade transportkostnader motsvarande den tidens värde av 150 mnkr. En bebyggelse på Brommafältet skulle utgöra ett värdefullt tillskott på den inom Stockholms stad tillgängliga byggnadsmarken. För trafikflyget innebar inte en förflyttning från Bromma till Arlanda nödvändiga nackdelar då infrastrukturåtgärder kunde möjliggöra samma restid från Stockholms centrum till Bromma som till Arlanda.⁸⁶

Under 1954 förhandlade staten och Stockholms stad om att staden skulle återfå nyttjanderätten till Bromma omkring 1960, d.v.s. 37 år innan utgången av markkupplåtelseavtalet, i och med att det stod klart att Arlanda skulle byggas. Staden var villig till att lösa in marken till värdet av markavkastningen under återstoden av avtalstiden jämte värdet av byggnaderna. Med Vattenbyggnadsbyråns principförslag till bebyggelse beräknades flygfältets värde till 112,9 mnkr vid den högre exploateringsgraden och 67,9 mnkr vid den lägre exploateringsgraden. Det diskonterade nuvärdet skulle därvid utgöra 78 respektive 49 mnkr. Staden kunde inte acceptera Vattenbyggnadsbyråns stadsplaneförslag. Enligt ett av staden skisserat förslag beräknades invånarantalet till 25 000 invånare, markvärdet 8-10 mnkr och det diskonterade nuvärdet 5-7 mnkr. Byggnaderna värderades av staden till 18 mnkr. Sedan den statliga delegationen inte kunnat acceptera stadens värdering, tillsattes experter å ömse sidor. Dessa enades om industrimarkens areal, 64 ha, och stadsplanekostnadernas storlek men kunde ej komma till någon gemensam uppfattning rörande exploateringsgrad eller markvärden. Staten beräknade invånarantalet till 45 000 invånare med totalt råmarksvärde av 50 mnkr och diskonterat nuvärde av 35 mnkr. Staden kunde endast acceptera 35 000 invånare med ett totalt råmarksvärde av 18-20 mnkr och diskonterat nuvärde av 12 mnkr. Delegationerna övergick därefter till att diskutera en transaktion som innebar att staden skulle få Gärdet och staten Bromma med full äganderätt. Exploateringen av Bromma skulle då ankomma staten. Å ömse sidor uppställdes olika villkor för en sådan uppgörelse. Enighet kunde ej nås på väsentliga punkter och förhandlingarna avbröts i januari 1955.⁸⁷

Stadsbyggnadskontorets utredning

Kommunstyrelsen beslöt den 18 januari 1989 att ge stadsbyggnadskontoret m.fl. under ledning av finans- och stadsbyggnadsborgarråden uppdraget att förutsättningslöst redovisa olika alternativ till hur marken på Bromma flygfält kunde utnyttjas efter det att det dåvarande markkupplåtelseavtalet med LFV gick ut efter år 1996. Utredningen arbetade med tre olika framtida användningsmöjligheter: flyget och flygplatsen bestod i dåvarande omfattning med viss bostadsbebyggelse i områdets södra del, ny cityflygplats anläggs och kombineras med arbetsplatser och bostäder, samt att flygverksamheten avvecklas och en ny bostadsstadsdel uppförs. Utredningen föreslog det sista alternativet; flygverksamheten borde läggas ner och istället bebygga en ny stadsdel med ca 8 000 bostäder. Utredarna menade att möjligheterna att helt

⁸⁶ Statliga Vattenbyggnadsbyrån (1954), s 6

⁸⁷ Kommunikationsdepartementet (1955), s 1-4

bygga bostäder i ett centralt läge borde prioriteras framför bibehållandet av en flygplats med den tidens blygsamma passagerarantal och begränsad betydelse för näringslivets utveckling. Den nya stadsdelen tänktes rymma omkring 20 000 boende samt lokaler för upp till 5 000 arbetsplatser om hela fältet bebyggdes. Tillsammans med förtättningsmöjligheter i Ulvsunda industriområde menade utredningen att en utbyggnad av Brommafältet sannolikt skulle bli ekonomiskt fördelaktigt för Stockholms stad. Bruttovärdet av marken för bostäderna uppskattades till ca 585 mnkr. Markvärdet för kontor bedömdes vara ca 350 mnkr. Utredningen ansåg även att en ny trafikflygplats behövdes i regionen för att avlasta Arlanda och föreslog att en sådan borde förläggas till den södra regiondelen eftersom efterfrågan på flygtransporter var mindre tillgodosedd där p.g.a. avståndet till Arlanda.⁸⁸

Bromma trädgårdsstad

Förslaget om Bromma trädgårdsstad från 1993 beställdes av stadsbyggnadsborgarrådet och författades av arkitektfirman Brunnberg & Forshed.⁸⁹ Stadens planer för Brommafältet var att skapa en ny ekologisk stadsdel med trädgårdsstadens idéer och utformning som förebild. Trädgårdsstaden är väl förankrad i Brommatraktens husbyggnadstradition.⁹⁰

Tanken med området var att återskapa den ursprungliga karaktären i form av ängar, åkrar och holmar innan den omgestaltades i och med flygplatsens anläggande till ett plant och trädöst land. Enligt förslaget tänktes Bromma trädgårdsstad bestå av fyra stadsdelar med olika utseende och innehållandes 800-1 000 lägenheter var. Bebyggelsen skulle vara låg och småskalig, allt i enlighet med den karaktäristiska trädgårdsstaden. Varje stadsdel skulle vara självförsörjande beträffande närservicen. Totalt skulle området innehålla 3 000-3 500 lägenheter i form av radhus, parhus och flerfamiljshus. Hangarerna var ämnade att bevaras samt restaureras till ursprungligt skick och därefter användas till diverse ändamål som t.ex. flygmuseum och stormarknad. Detta gällde även terminalbyggnaderna med funktionen som trädgårdsstadens centrumpunkt. Gällande kollektivtrafiken föreslogs busstrafik i kombination med en ny spårväg från Alvik. Enligt beräkningar skulle bostadsbebyggelsen minska trafikbelastningen på det yttre vägnätet med 25 % jämfört med den dåvarande trafiken till och från flygplatsen. Genom trädgårdsstaden kunde området gjuta samman Bromma till en helhet och placera Brommaplan i centrum, istället för i kanten som idag.⁹¹

Planerna om trädgårdsstaden grusades p.g.a. majoritetsskifte i kommunfullmäktige då de borgerliga partierna istället valde att förlänga markkupplåtelseavtalet med LFV.⁹² Den låga exploateringsgraden för trädgårdsstaden hade varit ekonomiskt olönsam för staden om den hade byggts, varför den troligen ändå aldrig hade blivit av utan

⁸⁸ Stadsbyggnadskontoret (1989), s 1-6

⁸⁹ Kjell Forshed, arkitekt, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor

⁹⁰ Kommunikationsdepartementet (1996), s 61

⁹¹ Brunnberg & Forshed Arkitektkontor (1993), s 3-12

⁹² Kjell Forshed, arkitekt, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor

korrigeringar enligt Tomas Victorin, numera pensionerad men tidigare exploateringsingenjör och ansvarig för Bromma på Exploateringskontoret.

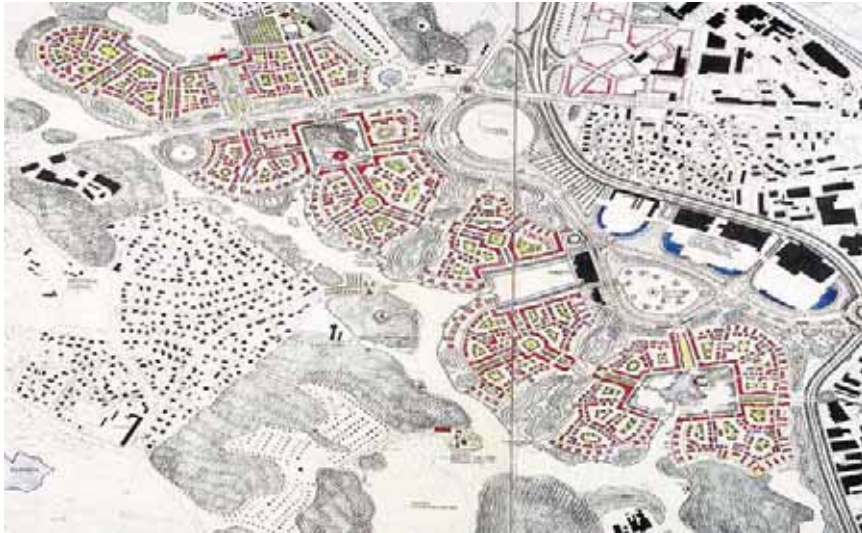


Bild 2: Karta över förslaget Bromma trädgårdsstad.⁹³

4.4 Markupplåtelseavtal

4.4.1 Markupplåtelseavtal 1946

Bromma flygplats invigdes den 23 maj 1936 som en kommunal flygplats, efter beslut av stadsfullmäktige den 30 juni 1933. Den förstatligades 1946 genom ett markupplåtelseavtal på 50 år mellan den 1 oktober 1947 till 1997.⁹⁴ 1936 utgjordes flygplatsområdet av en 175 ha stor, oregelbunden sexuddig figur. Själva flygfältets yta uppgick till 58 ha, resten var ”buffertyta” och mark avsatt för framtida utbyggnad. I takt med att flygplatsen växte tog man ”buffertyorna” och annan avsatt mark i anspråk och utvidgade flygplatsens areal till 277 ha.⁹⁵

4.4.2 Förlängning 1994⁹⁶

Den 25 maj 1992 inkom Stockholms kommunfullmäktige med en skrivelse till den borgerliga regeringen där man begärde förhandlingar med staten i syfte att bevara och utveckla Bromma flygplats. I en kompletterande skrivelse från kommunen den 25 januari 1993 meddelade kommunfullmäktige att man beslutat att en förlängning av avtalet om Bromma inte skall överskrida 15 år med tanke på stadens behov av Brommafältet som bostadsreserv. Regeringen beslöt den 11 februari 1993 att ge LfV i uppdrag att förhandla fram ett nytt markupplåtelseavtal för Bromma flygplats.⁹⁷

⁹³ Brunnberg & Forshed Arkitektkontor (1993)

⁹⁴ Kommunikationsdepartementet (1996), s 23

⁹⁵ Ingrid Gunnarsson, assistent Flygplatsledningen, LfV

⁹⁶ Se bilaga 1

⁹⁷ Kommunikationsdepartementet (1996), s 28

LFV inkom den 1 september 1993 till regeringen med en redovisning av uppdraget och ett förslag till avtal om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplats under högst 15 år från 1997.⁹⁸ Under förhandlingen framlades ett avtalsförslag utan begränsning av antalet flygrörelser/år för flyg med startvikt över 12 ton. Detta avvisades dock av staden. LFV begärde i fortsatta förhandlingar en mycket stor kompensation i form av årliga subventioner för att flygplatsen över huvudtaget skulle trafikeras med den inskränkningen av antalet tunga flygrörelser som staden krävde. Resultatet blev att staden skulle tillföra LFV ett engångsbelopp om sammanlagt ca 30 mnkr i form av olika bidrag enligt avtalet.⁹⁹ LFV inkom därefter med en kompletterande skrivelse till regeringen den 5 april 1994 med ett nytt förslag till avtal. Detta godkändes av Stockholms kommunfullmäktige den 13 juni 1994 och av regeringen den 30 juni 1994. Avtalet trädde i kraft 1 januari 1997 och gällde t.o.m. 31 december 2011.¹⁰⁰

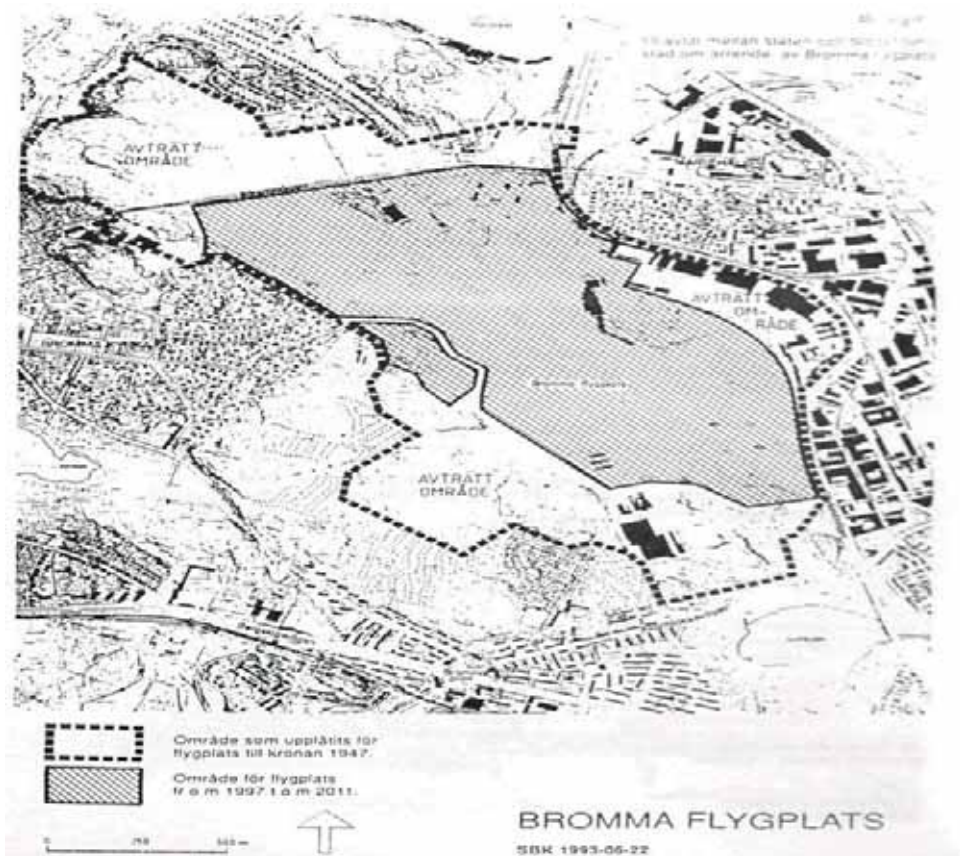


Bild 3: Karta över områden som avträddes och behölls för flygplatsens arrende efter 1997.¹⁰¹

⁹⁸ Kommunikationsdepartementet (1996), s 29

⁹⁹ Gatu- och Fastighetskontoret (1999), s 2

¹⁰⁰ Kommunikationsdepartementet (1996), s 29

¹⁰¹ Kommunikationsdepartementet (1996)

Markupplåtelseavtalet innehöll 21 paragrafer. En stor förändring gällde ett enande mellan parterna om minskad areal för arrendet. I och med det nya avtalet minskade arealen med ungefär hälften, från ca 277 till ca 135 ha, efter att LFV avträdde vissa områden som staden fick åter.¹⁰²

4.4.3 Tilläggsavtal 1996¹⁰³

Ett tidsbegränsat tilläggsavtal till markupplåtelseavtalet förhandlades fram mellan parterna under 1996, där enbart en paragraf (3 §) i avtalet behandlades och ändrade lydelse. Förändringarna i avtalet gällde t.o.m. 30 september 2001 och om inget nytt avtal förelåg vid denna tidpunkt skulle det ursprungliga avtalet gälla i sin helhet. Anledningen till tilläggsavtalet var den att avtalets begränsning av antalet flygrörelser med plan över 12 ton till högst 15 500/år visade sig begränsa såväl den miljömässiga som affärsflygmässiga utvecklingen vid Bromma flygplats. Särskilt hade det uppkommit problem att inrymma affärsflyg mot årets slut. I tilläggsavtalet förhandlade parterna fram att bl.a. dagliga öppettider infördes, högsta tillåtna antal flygplansrörelser med tyngre plan höjdes, samt totala antalet flygrörelser begränsades till en lägre nivå än tidigare.¹⁰⁴

Under den efterföljande majoritetsperioden mellan 1994-1998 önskades från stadens sida en tidigare nedläggning av flygplatsen än avtalets gällande 2011. I förhandlingarna yrkade då LFV ersättning på 2,5 miljarder kr för en tidigare nedläggning, således avseende den trafikering som LFV bara efter ett stort bidrag kunde tänka sig att tills vidare uppehålla i de förhandlingar som föregick avtalet. Detta uppfattades som att LFV försökt utvinna stora ekonomiska och trafikala fördelar genom flygplatsfrågans känslighet i Stockholm. Gatu- och fastighetskontoret menade att det är rimligt att staden subventionerade en flygplats som gav underskott om den är av stor betydelse för staden. Problemet var det att flygplatsen var en vinstaffär för LFV. Därför borde LFV i så fall betala en rimlig arrendavgift för upplåtelsen av den stora ytan centralt belägen mark som flygplatsen omfattade, istället för den blygsamma arrendavgiften på en krona årligen. Kontoret menade att arrendavgiften borde ställas i relation till vinsterna från flygtrafiken och det värde marken har för staden. LFV hade självt uppskattat värdet för staden att komma åt flygplatsen tio år tidigare till 500-550 mnkr och i en tidigare förhandling yrkat ersättning för bl.a. detta vid nedläggning.¹⁰⁵

4.4.4 Nytt tilläggsavtal 2001¹⁰⁶

2001 omförhandlades ett nytt tilläggsavtal fram mellan LFV och staden. Avtalet godkändes av kommunfullmäktige våren 2002. Det nya tilläggsavtalet tog vid där det tidigare tilläggsavtalet slutade, 1 oktober 2001, med samma giltighetstid som huvudavtalet, 31 december 2011. Syftet med förändringarna med detta tilläggsavtal

¹⁰² Ingrid Gunnarsson, assistent Flygplatsledningen, LFV

¹⁰³ Se bilaga 2

¹⁰⁴ Gatu- och fastighetskontoret (1999), s 2

¹⁰⁵ Gatu- och fastighetskontoret (1999), s 3

¹⁰⁶ Se bilaga 3

var att dels skapa miljöförbättringar, dels möjliggöra för affärsflyget att trafikera Bromma året om med de flygplan som efterfrågas. Effekterna av det tidigare tilläggsavtalet blev att de av staden uppsatta målen hade uppnåtts genom att affärsflyget kunnat trafikera Bromma under hela den tid som avtalet varit i kraft och att den förändrade viktgränsen medfört positiva miljöeffekter i form av att vissa flygplanstyper har ersatts av större men tystare flygplan. LFV hade infört ett nytt miljörelaterat trafikavgiftssystem med en hårdare miljöprofil för det tyngre flyget.¹⁰⁷ Det nya tilläggsavtalet innebar bl.a. viss ändring av öppettiderna, viss viktbegränsning för flygplan, en sänkning av maximalt tillåtna flygrörelser, samt en högsta tillåtna bullerenergi (TFBN).

4.4.5 Förlängning 2007¹⁰⁸

Den 21 september 2007 enades LFV och Stockholms stad om en förlängning av markupplåtelseavtalet med 30 år, från 1 januari 2008 till 1 januari 2038. Regeringen biföll den 15 november 2007 LFV:s hemställan om godkännande av avtalet. Den 17 mars 2008 godkände Stockholms kommunfullmäktige avtalet mellan LFV och staden.¹⁰⁹

Avtalets innehåll

Avtalet ersätter 1994-års markupplåtelseavtal. Enligt avtalet ska Bromma vara en flygplats för reguljär trafik, med extra kapacitet under högtrafiktid, och för affärsflyg. Arrendeområdet har utökats marginellt i storlek. Enligt 2 § ingår att Stockholms stad får, förutom arrendeavgiften på en krona årligen, betalt med fem kronor per avresande passagerare, vilket beräknas ge ca 4 miljoner kronor per år i intäkt, där beloppet skall räknas upp med KPI. Avtalstiden, arrendeområdets användning m.m. samt särskilda tillstånd och föreskrifter gällande miljövillkor m.m. behandlas i 3-5 §§. En viktig överenskommelse gällde exploatering i närheten av flygplatsen. Under 6 § stadgas att *”det är ett starkt intresse från stadens sida att de områden som är streckade på bifogad karta kan bebyggas, även med bostäder. LFV motsätter sig inte att bebyggelse uppförs inom sistnämnda område under förutsättning att konsekvenserna av sådan bebyggelse inte påverkar flygplatsverksamheten. Detta prövas vid planläggning och bygglov till sådan bebyggelse.”* LFV kan säga upp avtalet i förtid. Staden har inte samma möjlighet. Parterna kan dock tillsammans i samförstånd besluta om att flygplatsen ska nedläggas eller flyttas. Uppsägningstiden är tre år (7 §). Stadens skriftliga samtycke krävs för icke flygplatsanknuten verksamhet inom arrendeområdet. LFV ges rätt att upplåta flygplatsdriften till annan och att upplåta nyttjanderätten till andra för flygplatsanknuten verksamhet (8 §). Avtalet reglerar i övrigt LFV:s rätt att upprusta och underhålla byggnader (9 §) samt stadens åtagande att bekosta nytt stängsel (10 §). Stadens tillträde till arrendeområdet under upplåtelse tiden, nyttjanderätt utanför arrendeområdet och teknisk försörjning regleras i 11-13 §§. Staden ska tillgodose flygplatsens intressen i fysisk planering och bygglovsgivning (14 §). En rad bestämmelser reglerar vad som händer när arrendet

¹⁰⁷ Stadsledningskontoret (2001), s 3

¹⁰⁸ Se bilaga 4

¹⁰⁹ Bromma Airport (2008)

upphör, t.ex. byggnader på ofri grund samt sanering av förorenad mark (15 §). Avtalet får inte inskrivas (16 §). LFV har rätt till omförhandling av avtalet om parkeringsintäkterna skulle minska kraftigt i förhållande till nuvarande nivå och intäkterna inte eliminerats av andra inkomstökningar (17 §). Avtalet skall för sin giltighet godkännas av kommunfullmäktige (18 §). Om LFV omvandlas från affärsdrivande verk till aktiebolag ges rätten att överlåta avtalet till bolaget (19 §).

Beredning

I borgarrådsberedningen till markupplåtelseavtalet yttrade sig berörda nämnder och kontor, däribland de som nedan redovisas.

Stadsledningskontoret var positivt inställda till en förlängning av avtalet med LFV och ansåg att flygplatsen är en viktig del i stadens och regionens infrastruktur och dess utveckling. Avtalet ger även LFV möjlighet till långsiktiga planeringsförutsättningar för verksamheten på flygplatsområdet. Kontoret ansåg det som positivt att det genom avtalet frigörs mark som skulle kunna användas för bostadsbyggande och påpekade även att området kring flygplatsen är idag lågt exploaterat bl.a. till följd av bullerkonsekvenser och höjdrestriktioner som av säkerhetsskäl krävs för flygplatsens existerande. Kontoret ansåg att ersättningen för upplåtelsen av marken för flygplatsen måste betraktas som osäker och låg men bedömde ändå avtalet 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 tidigare avtal.¹¹⁰

Miljö- och hälsoskyddsnämnden bedömde att det med nuvarande sammansättning av flygplansflottan inte är möjligt för LFV att utnyttja hela den ökning av trafiken som avtalet medger. Överskrids ett villkor i tillståndet enligt MB är nämnden skyldig att åtalansmäla LFV för brott mot villkoret. Ny bostadsbebyggelse inom det område där bullret från flygverksamheten idag inte överskrider 55 dB(A) 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 hänsyn till riksintresset, med konsekvens att staden inte kan utnyttja det man förhandlat sig till i avtalet.¹¹¹

Exploateringskontoret konstaterade att en av de viktigaste frågorna är en ny begränsning av flygverksamhetens buller. Idag gäller det s.k. trafikfall 4 från 1979-82 i dagens miljötillstånd, där 55 dB(A) FBN-gränsen enligt denna setts som ett praktiskt taget totalt hinder för ny bostadsbebyggelse. 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 mycket teoretiska trafikfall 4, som i sina beräkningar

¹¹⁰ Kommunfullmäktige (2008)

¹¹¹ Kommunfullmäktige (2008)

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. Det nya avtalet klargör emellertid, 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 kartan visade linjen - yttre gränsen för verklig 55 dB(A) FBN och MAX 80 dB(A) - och inom det streckade området. Det nya avtalet öppnar således möjligheter för ett betydande antal nya bostäder. 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. Å andra sidan bör en lång förlängning av avtalet innebära att man nu helt uppger planerna på att bygga bostäder inom det på kartan markerade bullerstörda området. Angående ekonomiska konsekvenser menar kontoret att avtalet ger staden en inkomst på om ca 4 mnkr/år, men att det inte är möjligt att överblicka de ekonomiska konsekvenserna av att bostäder och arbetsplatser kan byggas i närområdet. Eftersom markvärdena i Bromma är höga är det troligen fråga om betydande ekonomiska överskott.¹¹²

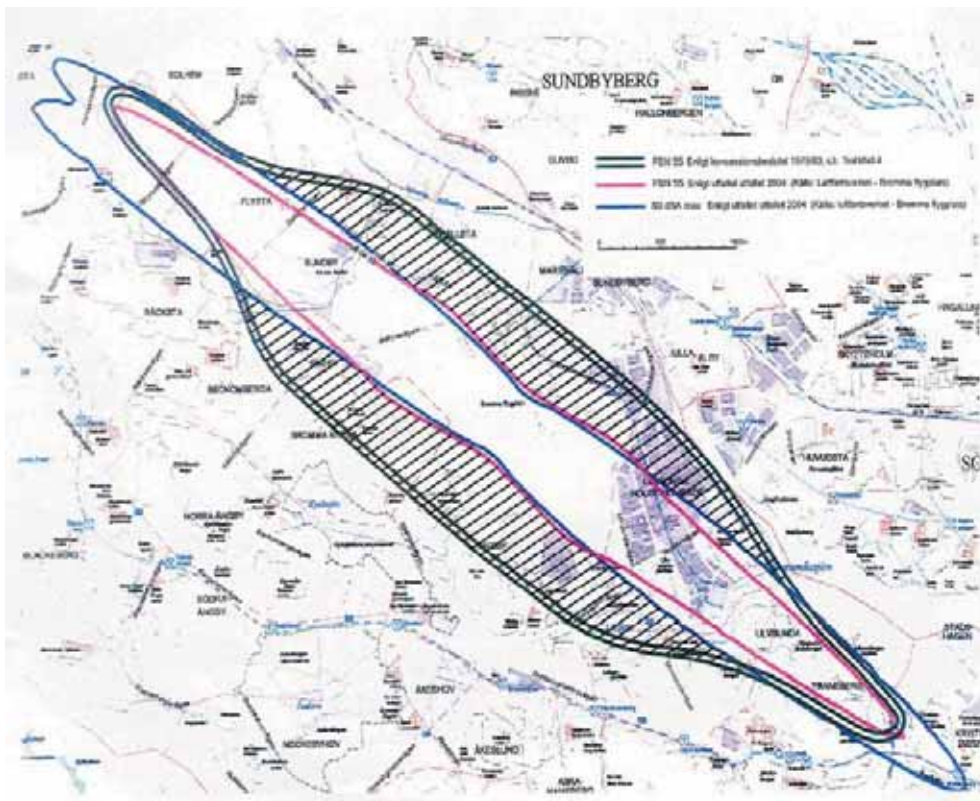


Bild 4: Den nya begränsningen av flygverksamhetens buller.¹¹³

¹¹² Kommunfullmäktige (2008)

¹¹³ Anna Haraldsson, Exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

Kommunfullmäktige

Borgarrådet Kristina Axén Olin (m) anförde i kommunfullmäktige sina synpunkter till det nya avtalet. Hon påpekade att när Bromma flygplats invigdes präglades området av landsbygd, men sedan dess har staden vuxit och Bromma är idag en stor och viktig stadsdel i Stockholm. En avvägning är därför nödvändig att göra mellan miljöproblem och bullerstörningar på ena sidan och Stockholms förutsättningar som en attraktiv storstadsregion med goda förbindelser på andra sidan. Enligt hennes uppfattning är Bromma flygplats helt nödvändig för att staden framgångsrikt ska kunna konkurrera om företagsetableringar och nya jobb. Hon framhöll även att Bromma flygplats i flera decennier arbetat intensivt med miljöfrågor och med att minimera bullerstörningarna. Sedan 1960-talet har det upplevda bullret minskat med 70 % och bullermattan har minskat med 90 %. 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. Hon menade att som flygplats är Bromma ett föredöme avseende miljö. Genom att flygplatsen ges ett 30-årigt avtal ökar möjligheterna till ytterligare investeringar som minskar miljöpåverkan och bullerstörningarna lokalt. Hon underströk att en nedläggning av flygplatsen för att istället bygga bostäder på marken skulle vara mycket kostsamt, dels för att markförhållandena inte är lämpliga för bostäder, dels för att marken är delvis förorenad. Från andra stadsutvecklingsprojekt finns, enligt Axén Olin, vetskapen 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. Hon avslutar med att utvecklingsmöjligheterna vid Bromma flygplats tillvaratas bäst om flygplatsen finns kvar och handelsplatsen Bromma Center kan vidareutvecklas.¹¹⁴

Reservationer anfördes av borgarråd från oppositionen - socialdemokraterna, vänsterpartiet och miljöpartiet. De önskade få klargjort vilka kostnader det skulle innebära för staden att häva avtalet innan avtalstidens utgång, om kommunen och dess invånare önskar göra så. De menade att Bromma flygplats borde avvecklas med anledningen av att det är en omodern och onödig trafiklösning som innebär miljöförstöring, säkerhetsrisker och hämmar utvecklingspotential i Stockholm. De påpekade även att flygtrafik är klimatvänligt och därför i möjligaste mån borde ersättas av andra transportsätt, samt att man aldrig kan bortse från säkerhetsrisken med en flygplats mitt i en tät stadsmiljö. Bromma flygplats ligger dessutom i ett av Stockholms mer attraktiva områden som istället borde användas för att utveckla Stockholm med tillskott av bostäder. Arlanda ligger idag 20 minuter från centrala Stockholm och är också den flygplats som är central om man vill värna Stockholm som näringslivsstad.¹¹⁵

¹¹⁴ Kommunfullmäktige (2008)

¹¹⁵ Kommunfullmäktige (2008)

Ett särskilt yttrande gjordes av ett miljöpartistiskt borgarråd som menade att flygplatsen hämmar Stockholms utveckling då Bromma flygplats tar i anspråk ca 142 ha, en yta stor som Östermalm, i ett mycket värdefullt citynära läge. Hon påpekade att 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 överskott till staden. De 4 mnkr/år som staden får i ersättning för upplåtelsen i mark menar hon är en droppe i havet jämfört med annan användning. 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 enligt henne. Arlanda ligger dessutom 20 minuter bort från Stockholm med 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. Avslutningsvis påpekar hon att det är anmärkningsvärt att skattebetalarnas pengar som i detta fall investerats i mark för flygplatsen skänks bort för en symbolisk summa, även om statliga LFV omvandlas till ett privat aktiebolag. Eftersom vid en överlåtelse av LFV till privatbolag ska samma villkor gälla som för alla bolag, vilket indirekt innebär att staden/staten ger otillbörliga subventioner till ett visst aktiebolag som strider klart mot kommunallagen.¹¹⁶

4.5 Arrendet

4.5.1 Fastigheter

Arrendet är idag ca 142 ha och utgörs till största delen av "huvudfastigheten" Ulvsunda 1:1. Till detta arrenderar LFV även fastigheterna Riksby 1:3,1, 1:47, 1:48 samt Trafikflyget 6. Inom flygplatsområdet finns fastigheten Riksby 1:5, vilken inte ingår i arrendet utan upplåts som en tomträtt till utomstående part.¹¹⁷ Alla nämnda fastigheter ägs av Stockholms stad.¹¹⁸

¹¹⁶ Kommunfullmäktige (2008)

¹¹⁷ Björn Högbom, strukturansvarig, LFV

¹¹⁸ FastighetsSök

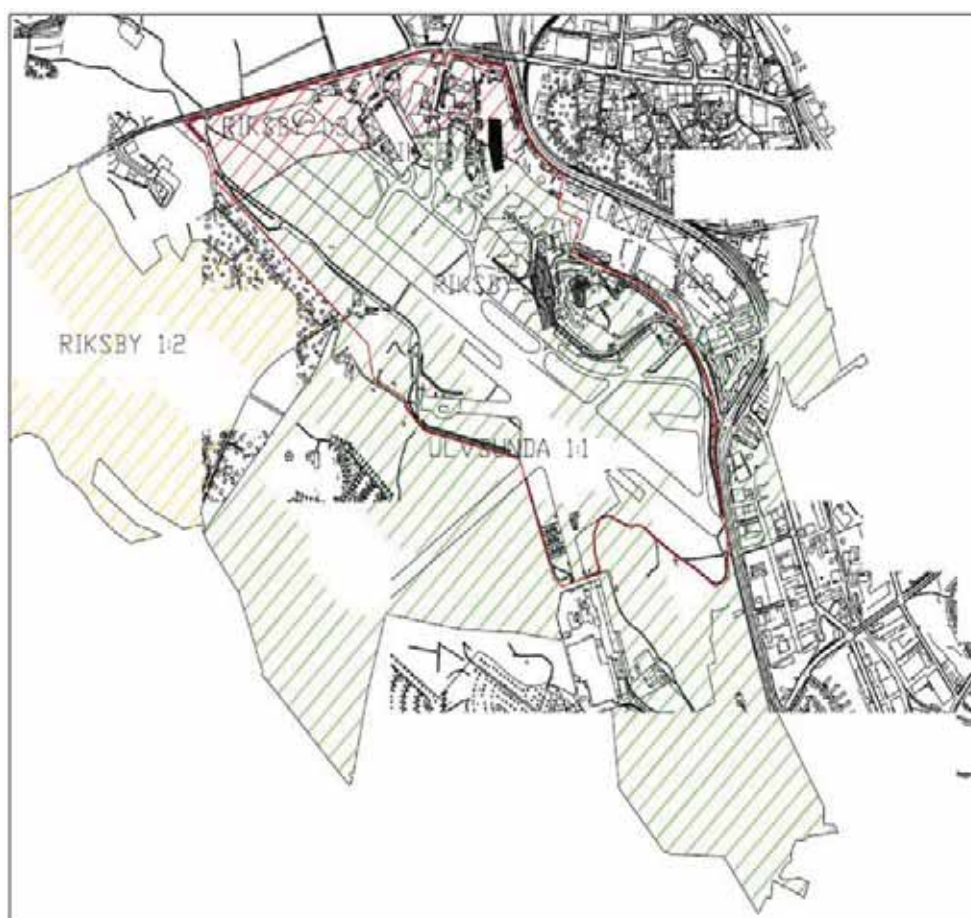


Bild 5: Arrendets nuvarande omfattning.¹¹⁹

Riksby 1:47 och 1:48 rymmer den ordinarie avgångsterminalen med gamla charterhallen från år 1936 respektive nybyggda affärsflygsterminalen Grafair jet center. Trafikflyget 6 innehåller brandstationen och gamla verkstaden. Riksby 1:3,1 innehåller byggnader som bl.a. tillhör militären samt en del privata byggnader och hangarer.¹²⁰ I gällande markupplåtelseavtal stadgas under avtalspunkten 1.5 att LFV och Stockholm stad är överens om att staden äger säga upp tomträtten till Riksby 1:5, alternativt efter samråd med LFV förlänga upplåtelsen. Nordost om flygterminalerna ligger handelsplatsen Bromma Center.

¹¹⁹ Björn Högbom, strukturansvarig, LFV

¹²⁰ Rein Lellep, chef Operativt Luftfartsskydd, LFV



Bild 6: Fastigheterna inom arrendet.

Området på Riksby 1:3,2, norr om Bällstavägen, som tidigare ingick i arrendet fram till 1997 och där en del av förslaget Bromma trädgårdsstad planerades, är idag obebbyggt. Det beror på att det är ett influensområde som ligger i start- och landningsvägarna och p.g.a. säkerhetsaspekter och höga bullernivåer omöjliggörs bebyggelse i detta område. Dessutom är marken rätt så sankt.¹²¹

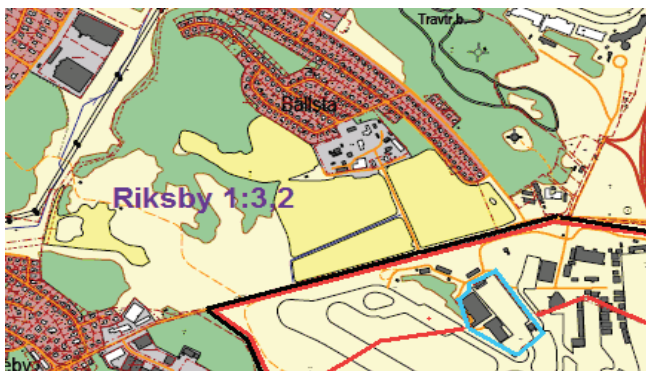


Bild 7: Riksby 1:3,2.

Byggnaderna inom flygplatsområdets södra del omfattar de gamla Lintaverken samt privata små hangarer. Utanför arrendet finns inom Ulvsunda 1:1 även ett koloniområde, en golfbana och en skjutbana. Områdena för golfbanan och skjutbanan samt fastigheten Riksby 1:13 tillhörde arrendet fram till år 1997.¹²² Den sydliga rullbanan stängdes av säkerhetsskäl när kungafamiljen flyttade till Drottningholms slott och omfattas därför inte längre i arrendet. Öster om Riksby 1:13 finns byggnader som tillhör militären och privata större hangarbyggnader.¹²³ Riksby 1:13 är idag

¹²¹ Karin Månsson, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

¹²² Se avsnitt 4.4.2, bild 3

¹²³ Rein Lellep, chef Operativt Luftfartsskydd, LfV

upplåten med tomträtt med ändamålet industriell verksamhet till en utomstående part.¹²⁴ Söder om golfbanan finns fastigheten Riksby 1:6 som innehåller koloniområden.

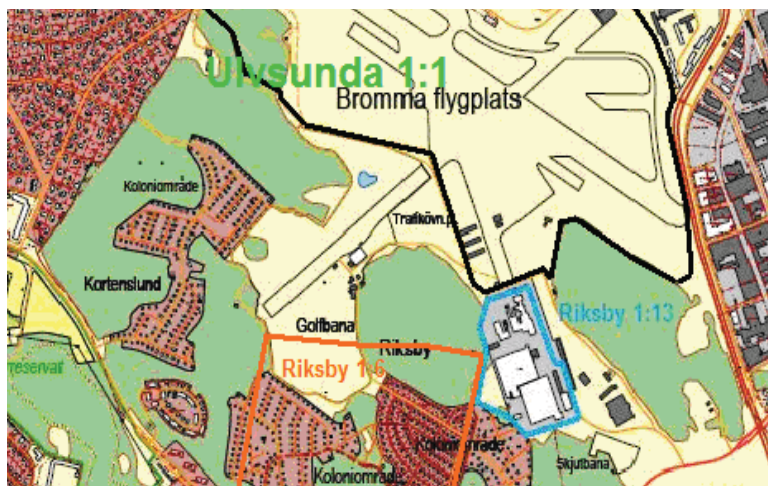


Bild 8: Södra delen av Ulvsunda 1:1.

4.5.2 Markförhållanden

När flygplatsen togs i bruk 1936 fanns då totalt 4 landningsbanor som alla var hårdgjorda. Byggandet av flygplatsen bestod i att dränera området eftersom flygplatsen skulle byggas på en gammal sjöbotten. Idag används endast en rullbana som benämns 12/30 och är 1,2 km lång.¹²⁵



Bild 9: Bromma flygplats med omgivning.¹²⁶

¹²⁴ FastighetsSök

¹²⁵ Vägverket Konsult etc. al (2008), s 1

¹²⁶ Vägverket Konsult etc. al (2008), s 2

Under 2007 genomförde Vägverket Konsult tillsammans med Geo Innova AB och LFV en MIFO fas 2-undersökning på flygplatsen. Syftet med undersökningarna var att översiktligt utreda föroreningsituationer inom områden som utpekats som prioriterade riskområden. Det konstaterades att på flygplatsen finns miljöstörande verksamheter, bl.a. försörjning av flygbränsle och drivmedel, avisning av flygplan och halkbekämpning av bana. På området finns flera tankställen för flygplan men också för fordon som används på flygplatsen. Lagring sker av drivmedel och flygbränsle samt lagring av glykol och halkbekämpningsmedel. På flygplatsen finns flera f.d. mellanlager för snö innehållande miljöfarliga ämnen såsom glykol, metaller och näringsämnen samt en anläggning för omhändertagande av glykolhaltig snö.¹²⁷

Utförda undersökningar visade att påverkan på mark och vatten från verksamheten vid Bromma flygplats exklusive en brandövningsplats generellt är liten men p.g.a. förekomst av PFOS (perfluoroktansulfonat) har flygplatsen förts till riskklass 3 - måttlig risk. Det finns indikationer på förhöjda halter av metaller och PAH (polyaromatiska kolväten) i jord samt påverkan på grundvatten från halkbekämpningsmedel samt avisningsmedel. Då området är stort och verksamheterna många och har pågått under lång tid finns risk för att förorenad mark och grundvatten förekommer i anslutning till dessa. Det föranledde t.ex. till rekommendationen att i samband med förändrad markanvändning, byggnation, schaktning etc. ska mark och grundvatten undersökas med avseende på relevanta föroreningar.¹²⁸

Kommunikationsdepartementets rapport från 1996 behandlar tidigare undersökningar som gjorts om markföroreningar vid flygplatsen. De visade att påståendet att flygplatsområdet är belastat av svåra markföroreningar är överdrivet. Inga anmärkningsvärda halter har hittades trots nästan 60 års flygverksamhet. Planering av bebyggelse på flygplatsmarken kan därför bedrivas utan några restriktioner p.g.a. markföroreningar. Lokala föroreningar kan dock förekomma och måste uppmärksammas vid projektering och byggande, vilket alltid gäller vid exploatering av mark som påverkats av diverse aktiviteter. Rapporten behandlar även flygplatsområdets grundförhållanden, som konstateras vara delvis besvärlig men inte onormala för Stockholmstrakten. De utgör i sig inget hinder mot för ett framtida bebyggande av flygplatsmarken, även om bebyggelsen måste anpassas efter förutsättningarna.¹²⁹

¹²⁷ Vägverket Konsult etc. al (2008), s 1

¹²⁸ Vägverket Konsult etc. al (2008), s 16

¹²⁹ Kommunikationsdepartementet (1996), s 63

5. Exploatering i Bromma

Här beskrivs först stadsdelen Bromma. Därefter skildras gällande och kommande översiktsplan i kommunen samt framtida exploateringsprojekt i stadsdelen. Därefter redogörs för stadens inställning vid en exploatering av flygplatsmarken och markanvisningspolicy. Sedan utreds tänkbar exploaterbar mark vid flygplatsens nedläggning. Slutligen diskuteras exploateringskostnader och flygplatsens inverkan på fastighetspriserna i Bromma.

5.1 Stadsdelen

Stadsdelen Bromma är en del av Stockholms kommun. Bromma ingår i stadsdelsområdet Västerort tillsammans med Hässelby-Vällingby, Spånga-Tensta och Rinkeby-Kista. Övriga stadsdelsområden är Innerstaden och Söderort.



Bild 10: Stockholms kommun och dess stadsdelar.¹³⁰

5.1.1 Områden

Bromma omfattar följande områden: Abrahamsberg, Alvik, Beckomberga, Blackeberg, Bromma Kyrka, Bällsta, Eneby, Högländet, Mariehäll, Nockeby, Nockebyhov, Norra Ängby, Olovslund, Riksby, Smedslätten, Stora Mossen, Södra Ängby, Traneberg, Ulvsunda, Ulvsunda industriområde, Åkeshov, Åkeslund, Ålsten och Äppelviken.

¹³⁰ Utrednings- och statistikkontor AB (2009)



Bild 11: Bromma och stadsdelens områden.¹³¹

Västerled är en populär benämning på församlingen som omfattar områdena Alvik, Höglandet, Nockeby, Nockebyhov, Olovslund, Smedslätten, Stora Mossen, Traneberg, Äppelviken och Ålsten.

5.1.2 Befolkning

Folkmängd

I Bromma bodde 63 537 personer vid 2008 års slut. Under samma år flyttade 7 423 personer till Bromma och 6 604 personer flyttade från Bromma, alltså ett positivt flyttningsnetto på 819 personer. Enligt prognos kommer invånarantalet i Bromma öka till 70 406 personer 2013 och 74 476 personer 2018.¹³²

Från tabellen nedan kan utläsas att Bällsta och Riksby hör till de lägst tätbefolkade i förhållande till områdenas areal. Det kan mycket väl förklaras av att Bällsta ligger i start- och landningsvägen för flygplanen och Riksby omfattas till stora delar av flygplatsen som i form av riksintresse omöjliggör bebyggelse i dess direkta närhet.

¹³¹ Utrednings- och statistikkontor AB (2009)

¹³² Utrednings- och statistikkontor AB (2009a)

	Areal, ha			Folkmängd	Folkmängd per ha land
	Land	Vatten	Totalt		
6. Bromma	2 460	310	2 770	62 375	25
6.1 Centrala Bromma	1 321	82	1 383	30 557	23
Abrahamsberg	42	–	42	2 740	65
Beckomberga	83	–	83	2 749	33
Blockeberg (huvuddelen)	150	40	190	6 666	44
Bromma Kyrka	112	6	118	2 595	23
Bälsta	133	1	134	850	6
Eneby	34	–	34	793	23
Grimsta Idelav ³	3	–	3	–	–
Norra Ängby	203	2	205	5 110	25
Riksby	370	4	374	3 555	10
Södra Ängby	112	9	121	1 744	16
Åkeshov	29	–	29	697	25
Åkeslund	51	–	51	3 068	60
6.2 Älvik-Mariehäll	430	101	531	14 538	34
Älvik	52	14	66	1 017	20
Mariehäll	72	2	74	1 972	27
Traneberg	86	48	134	6 894	80
Uxvunda	85	11	96	2 113	25
Uxvunda Industriområde	135	26	161	2 550	19
6.3 Södra Västerled	709	147	856	17 051	24
Höglandet	44	9	53	1 417	32
Nockeby	95	21	116	3 143	33
Nockebyhov	159	32	191	2 629	17
Olovslund	26	–	26	558	21
Smedslätten	110	46	156	2 427	22
Stora Mossen	65	–	65	1 615	25
Älsten	133	33	166	3 390	25
Äppeliken	77	6	83	1 884	24

Tabell 1: Brommas areal, folkmängd och folkmängd/ha land per område 2007.¹³³

Inkomst

2006 var medelvärdet av den sammanräknade inkomsten för samtliga familjer i Bromma 455,8 tkr, vilket var högst av alla Stockholms stadsdelar under det året. Samma år var medelvärdet av den disponibla inkomsten för samtliga familjer i Bromma näst högst av alla stadsdelar i Stockholm med 368,3 tkr. Endast Östermalm hade högre.¹³⁴ 2007 var medelvärdet av den sammanräknade förvärvsinkomsten 375,1 tkr för personer boende i Bromma mellan 20-64 år.¹³⁵

5.1.3 Boende

Antal bostäder

2008 fanns i Bromma 32 116 bostäder, varav 24 364 i flerbostadshus och 7 752 i småhus. Om kategoribostäder exkluderas fanns totalt 23 439 bostäder i flerbostadshus. Av dessa var majoriteten, 66,5 %, hyresrätter. 28,4 % av dessa ägdes av kommunala bostadsbolag och 38,1 % av privata fastighetsägare. Resterande bostäder i flerbostadshus, 33,4 %, var bostadsrätter och ägdes således av bostadsrättsföreningar.¹³⁶

¹³³ Utrednings- och statistikkontor AB (2008)

¹³⁴ Utrednings- och statistikkontor AB (2008), s 83

¹³⁵ Utrednings- och statistikkontor AB (2009a)

¹³⁶ Utrednings- och statistikkontor AB (2009a)

Nybyggnation

Under 2008 tillkom 550 nybyggda bostäder i Bromma, varav 68 småhus och 482 lägenheter i flerbostadshus. Av lägenheterna i flerbostadshus var 348 st. upplåtna med bostadsrätt och 134 st. med hyresrätt.¹³⁷

Bostadspriser

Fastighetsbyrån redovisar varje år vad en standardvilla i en ort kostar. Sverigevillan, som representerar en svensk genomsnittsvilla, är byggd 1980, har fem rum och kök, är 140 kvm och har en tomt på 500 kvm. Den är belägen strax utanför stadskärnan. Var i Sverigevillan är placerad är givetvis högst avgörande för priset. I april 2009 kostade Sverigevillan i Bromma 4,7 mnkr. I närliggande Sundbyberg och Solna kostade Sverigevillan 5,2 mnkr resp. 5,1 mnkr.¹³⁸ Mäklarstatistik redovisade för perioden augusti-oktober 2009 ett genomsnittligt kvadratmeterpris på ca 32 000 kr för bostadsrätter i Bromma.¹³⁹

5.1.4 Kommunikationer

Bromma ligger längs den gröna linjen i tunnelbanenätet med stationerna i Alvik, Stora Mossen, Abrahamsberg, Brommaplan, Åkeshov, Ängbyplan, Islandstorget och Blackeberg. Enligt Stockholms Länstrafik (SL) tar det 13 minuter med tunnelbana mellan T-Centralen och Alvik. För att nå Brommas sydligaste delar tar man Nockebybanan från Alvik. Bussterminaler finns vid Alvik, Brommaplan och flygplatsen. Från Alvik tar det med buss 21 min till flygplatsen och sex minuter till Brommaplan enligt SL. Bussträckan mellan flygplatsen och Brommaplan tar 20 minuter.



Bild 12: Tunnelbanans gröna linje, Nockebybanan samt busslinjer i Bromma.¹⁴⁰

¹³⁷ Utrednings- och statistikkontor AB (2009b), s 19

¹³⁸ Fastighetsbyrån (2009)

¹³⁹ Mäklarstatistik (2009)

¹⁴⁰ Stockholms Länstrafik (2009a)

SL har planer att bygga ut Tvärbanan med flera nya grenar. Först ut är Tvärbanans Solnagren som ska gå från Alvik till Solna station via Ulvsunda industriområde, Sundbybergs centrum och Solna centrum. Med den nya tvärbanan beräknas det ta 17 minuter mellan Alvik och Solna station.¹⁴¹

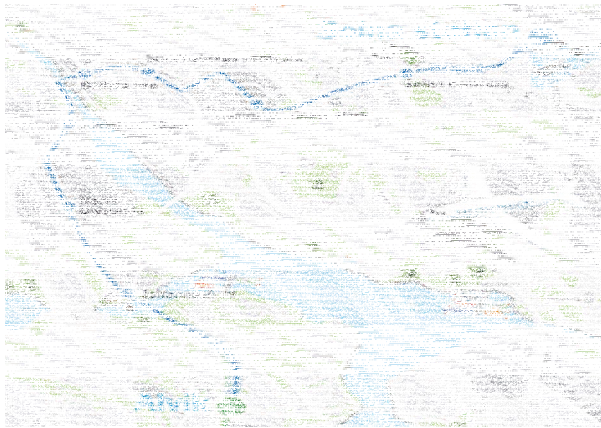


Bild 13: Tvärbanans Solnagren.¹⁴²

SL planerar även att förlänga Tvärbanan från Alvik norrut mot Kista. Syftet är att skapa bättre tvärförbindelser i de norra och västra delarna av Stockholmsregionen och öka tillgängligheten med kollektivtrafiken. Längs Kistagrenens tänkta sträckning ligger några av Stockholmsregionens mest betydelsefulla utvecklingsområden. Samtidigt planerar Stockholms stad, Sundbybergs stad och Sollentuna kommun för omfattande nyexploateringar av bostäder.¹⁴³



Bild 14: Tvärbanans Kistagren.¹⁴⁴

¹⁴¹ Stockholms Länstrafik (2009b)

¹⁴² Stockholms Länstrafik (2009b)

¹⁴³ Stockholms Länstrafik (2009c)

¹⁴⁴ Stockholms Länstrafik (2009c)

5.2 Översiktsplan

5.2.1 Översiktsplan 1999

Strategi

Den i skrivande stund gällande översiktsplanen för Stockholms kommun antogs 1999. Huvudstrategin i översiktsplanen var att utveckla Stockholm på ett hållbart sätt, genom att förvalta och förbättra den stad som redan är byggd, återanvända redan ianspråktagen mark, samt bevara och utveckla grönstrukturen och stadens karaktär.¹⁴⁵ Tolv större och mindre områden pekade ut som på kortare eller längre sikt kan bli aktuella för ny stadsbebyggelse. Stadsutvecklingsområdena utgjorde stadens främsta utbyggnadsresurs för en blandad och varierad stadsbebyggelse. Översiktsplanens stadsbyggnadsstrategi innebar att byggandet framöver skulle ske främst i dessa områden.¹⁴⁶

Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda

Ett av dessa tolv stadsutvecklingsområden som pekades ut var Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda. I översiktsplanen konstaterades följande om området: *”Området har goda utvecklingsmöjligheter om flygtrafiken avvecklas. Flygplatsen utgör riksintresse enligt MB:s hushållningsbestämmelser. Innan den avvecklas får inte riksintresset påtagligt skadas. Kommunfullmäktige beslutade i december 1994 att flygverksamheten på Bromma bör upphöra. Intentionen idag är att flyget ej kan avvecklas förrän en ny flygplats har etablerats på Södertörn. Frågan utreds... Avsikten är att på sikt kunna bebygga Brommafältet med bostäder och lokaler samt att anlägga park- och grönområden. Tidpunkten är dock mycket osäker och utbyggnaden kommer troligen att ske etappvis över lång tid. En fortsatt samverkan kommer att ske med Sundbybergs och Solna kommuner om gemensamma planeringsförutsättningar. Det finns förutsättningar att utnyttja det gamla industriområdet längs Bällstaviken för ny stadsbebyggelse med lokaler och bostäder.”*¹⁴⁷

¹⁴⁵ Stadsbyggnadskontoret (1999), s 71

¹⁴⁶ Stadsbyggnadskontoret (1999), s 76

¹⁴⁷ Stadsbyggnadskontoret (1999), s 78

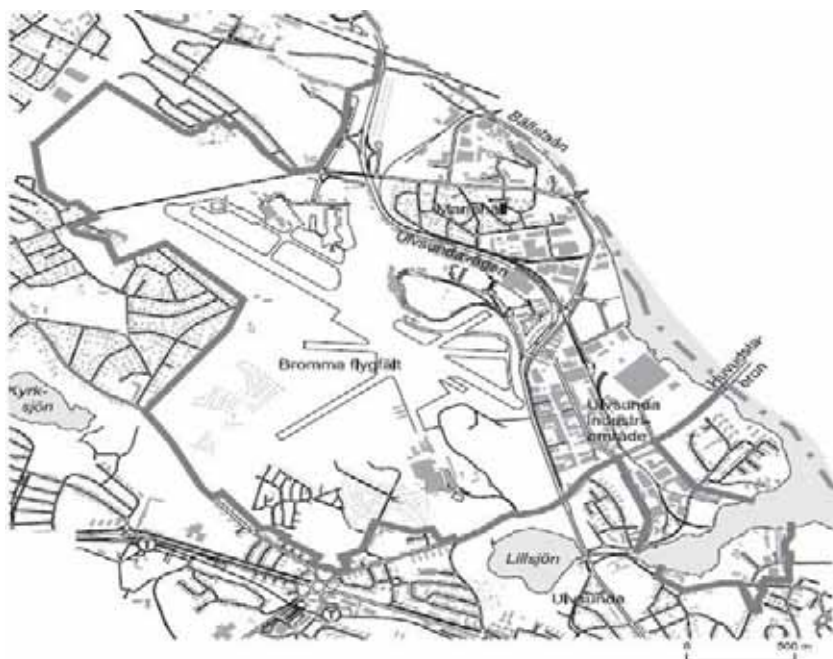


Bild 15: Stadsutvecklingsområdet Mariehäll-Brommafältet-Ulvsunda.¹⁴⁸

Varför detta område klassades som ett stadsutvecklingsområde berodde på att området var lågt exploaterat p.g.a. flygplatsen. Mariehäll hade en splittrad stadsbild med inslag av stora kontors- och industrikomplex blandat med bostadsbebyggelse av villastadskaraktär. Ulvsunda industriområde har genom närheten till flygplatsen stort inslag av låg bebyggelse. Om flyget lades ner var tanken att flygfältet skulle bebyggas med bostäder och arbetsplatser och utrymme avsättas för nya park- och naturområden. En planerad snabbspårväg skulle gå genom Ulvsunda industriområde med anslutning till den nya bebyggelsen på flygfältet. Huvudstaleden till Karlberg kunde vid Bällstahamnen utformas som ett stråk med kontors- och servicebebyggelse samt eventuellt bostäder.¹⁴⁹

Stadsutvecklingsområdena menades innehålla stora möjligheter till förtätning redan vid måttlig höjning av exploateringsgraden. Teoretiska beräkningar visade att de tillsammans kunde inrymma ca 40 000 - 70 000 lägenheter. Skulle något av utvecklingsområdena inte alls förändras minskar den möjliga utbyggnadsvolymen. Om Brommaflyget inte läggs ned och området Mariehäll-Ulvsunda inte heller omvandlas reduceras den ovan nämnda siffran med ca 15 000 - 20 000 lägenheter.¹⁵⁰

¹⁴⁸ Stadsbyggnadskontoret (1999), s 78

¹⁴⁹ Stadsbyggnadskontoret (1999), bilaga 2, s 9

¹⁵⁰ Stadsbyggnadskontoret (1999), s 57

Bromma flygplats

Översiktsplanen skall enligt PBL redovisa de miljö- och riskfaktorer som bör beaktas vid beslut om användningen av mark- och vattenområden. I genomgången av stadens miljö- och riskfaktorer framförs följande om flygplatsen: *”Flygtrafikens betydelse för miljö- och riskbedömningar i Stockholm är främst förknippad med Bromma flygplats. Denna kompletterar Stockholmsregionens internationella storflygplats Arlanda... Från risk-, buller- och luftföroreningssynpunkt är det startar och landningar som utgör de huvudsakliga problemen. In- och utflygningssträckorna passerar över delar av innerstaden, främst Södermalm och Kungsholmen, samt över villabebyggelse i Västerort. Konsekvenserna vid flygolyckor kan därför bli omfattande för liv och egendom... För flygtrafiken finns utarbetade och beslutade regler som syftar till att begränsa i första hand olägenheterna av bullret. Närmare 2000 personer är dock utsatta för flygbuller över 55 dB(A) mätt som flygbullernivå över dygnet. Tillfälliga maximinivåer över 70 dB(A) drabbar betydligt fler och ca 25 000 uppger sig störda. Brommafältet, tillsammans med vissa kringliggande områden, har i översiktsplanen angetts som ett s.k. stadsutvecklingsområde för bostäder, arbetsplatser m.m. Området kan emellertid först disponeras som sådant om och när Bromma kunnat ersättas av en ny flygplats söder om Stockholm. När översiktsplanen realiseras i denna del bortfaller de miljö- och riskproblem som är förknippade med flygtrafiken på Bromma. Problemen försvinner visserligen inte utan flyttas till den eller de platser, som istället får ta emot flyget. Vilka dessa platser är oklart men miljö- och riskpåverkan kan väntas minska betydligt i jämförelse med nuvarande lokalisering i regionens mest tätbefolkade del.”*¹⁵¹

5.2.2 Ny översiktsplan 2010

Tidsplan

Stockholms stads gällande översiktsplan från 1999 förklarades i huvudsak aktuell våren 2006. Ett år senare fick stadsbyggnadskontoret i uppdrag att inleda arbetet med en ny översiktsplan. Inriktningen för detta arbete fastställdes av stadsbyggnadsnämnden i januari 2008 med målet att ett färdigt förslag till översiktsplan ska kunna behandlas kommunfullmäktige i början av 2010. Mellan den 10 november 2008 och 12 januari 2009 pågick samråd om översiktsplanen och totalt inkom ca 350 skriftliga yttranden på det framtagna samrådsunderlaget. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 14 maj 2009 att godkänna samrådsredogörelsen och att ge kontoret i uppdrag att ställa ut detta förslag till översiktsplan. Förslaget ställdes ut mellan 1 juni och 21 september 2009.¹⁵² Den 26 november 2009 godkände stadsbyggnadsnämnden den nya översiktsplanen för Stockholm och översände den till kommunfullmäktige för antagande. Planen börjar gälla först när kommunfullmäktige antagit den.¹⁵³

¹⁵¹ Stadsbyggnadskontoret (1999), bilaga 3, s 7

¹⁵² Stadsbyggnadskontoret (2009a), s 2

¹⁵³ Karin Månsson, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

Ändrade förutsättningar gällande Bromma flygplats

I översiktsplan 2010 har förutsättningarna för Bromma flygplats ändrats jämfört med den gällande översiktsplan. Följande beskrivs om flygplatsen i utställningsförslaget: ”I mars 2008 förlängde staden upplåtelseavtalet för Bromma flygplats med LFV till och med 2038. Avtalet är utformat utifrån att Bromma har unika förutsättningar eftersom flygplatsen är omgiven av stadsbebyggelse och är stängd nattetid. Det nya avtalet ger möjligheter att pröva ny bostadsbebyggelse inom Ulvsunda-området där de faktiska bullernivåerna idag och framöver understiger 55 dB(A) FBN och 80 dB(A) MAX. Inom samtliga områden med motsvarande ljudnivåer bor redan idag runt 120 000 stockholmare. Ny bostadsbebyggelse kan motiveras även inom dessa områden med särskild hänsyn till möjligheten att åstadkomma god ljudmiljö på uteplatser. Någon ytterligare förtätning bör däremot inte ske inom stadsbebyggelsen med ljudnivåer över FBN 55 dB(A) och MAX 80 dB(A), oavsett om det där finns äldre byggrätter eller inte. Parallellt med att ny bostadsbebyggelse prövas i den närmare planeringen, kommer staden att verka för att staten preciserar riksintressets anspråk på omgivningarna samt delta i Boverkets pågående utredning av riktvärden för flygbuller. En av frågorna som, förutom buller, behöver belysas närmare är risk och säkerhet i flygplatsens omgivningar.”¹⁵⁴

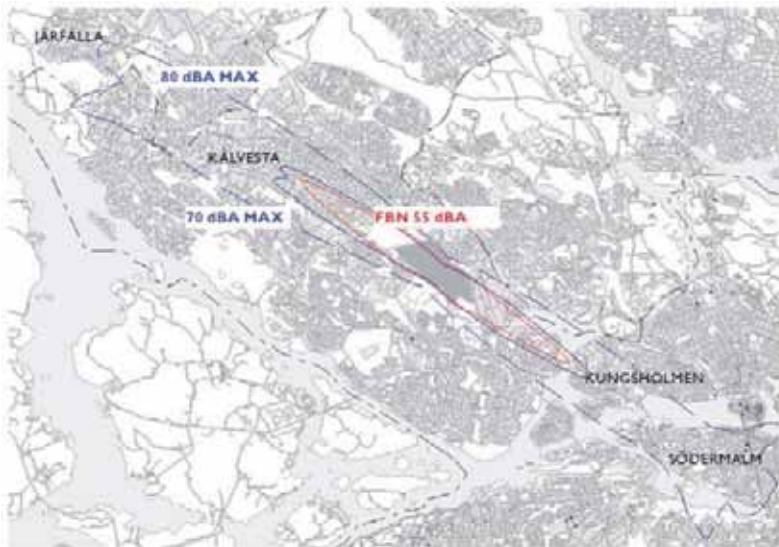


Bild 16: Bromma flygplats faktiska flygbullernivåer.¹⁵⁵

Vidare diskuterades Bromma flygplats som riksintresse. Det fastslogs att det behövs precisering gällande de anspråk funktionen som flygplats har på omgivningen i förhållande till befintlig bostadsbebyggelse, men även planerad såsom bl.a. aviserades som möjlig av staden och LFV i det nya upplåtelseavtalet. Det gällde främst bullerstörningar men även risk- och säkerhetsfrågor. Höjdrestriktioner för

¹⁵⁴ Stadsbyggnadskontoret (2009a), s 28

¹⁵⁵ Stadsbyggnadskontoret (2009a)

omgivningarna är tidigare fastlagda. Målsättningen var att under samrådet kunna klarlägga förhållandena för att i översiktsplanen kunna redovisa utvecklingsområden för bostadsbyggelse m.m. i omgivningarna till flygplatsen samt förslag till hantering av befintlig bebyggelse i gällande detaljplaner under bullermattor.¹⁵⁶ Bullersituationen vid stadsutvecklingsområdena måste enligt miljökonsekvensbeskrivningen hanteras särskilt noggrant, liksom områden som påverkas av inflygningen till flygplatsen.¹⁵⁷

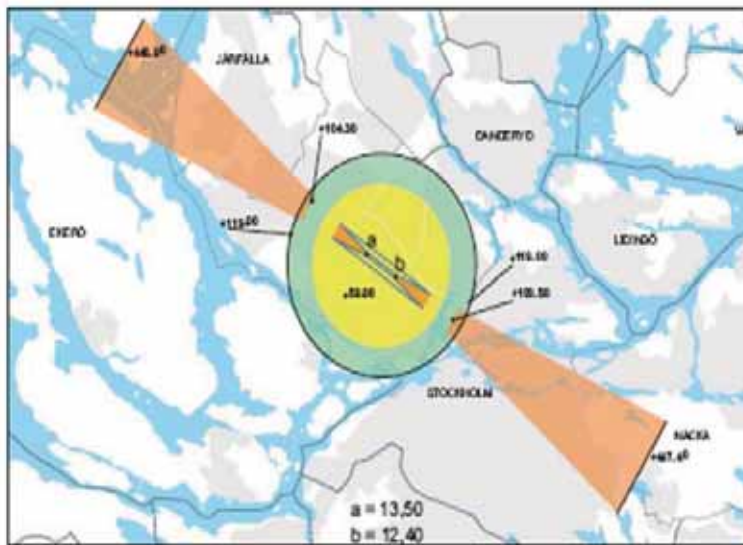


Bild 17: Gällande höjdbegränsningar vid Bromma flygplats.¹⁵⁸

5.3 Framtida projekt

5.3.1 Vision Bällstaviken

Vision Bällstaviken kallas ett större omvandlingsområde runt Ulvsunda och Bällstaviken. Det nya avtalet mellan staden och LFV om Bromma flygplats innebär att ett mycket större område än tidigare är möjligt för bostadsbebyggelse i Ulvsunda industriområde. Området har idag en blandad ägostruktur, där ungefär hälften av fastigheterna ägs av staden och upplåts med en tomträtt eller annan nyttjanderätt. Utredningsområdet är ca 82 ha stort och rymmer många olika typer av verksamheter som skiljer sig åt i både storlek och verksamhetstyp; industriverksamhet, småföretag, handelskluster och kontorsfastigheter. Läget vid Bällstaviken och närheten till bl.a. Bromma Center och Sundbybergs centrum innebär att området har mycket goda förutsättningar att omvandlas till en attraktiv mångfunktionell stadsmiljö. Den största förändringsmöjligheten ligger i områdets östra del längs utmed Bällstavikens strand. I dagsläget pågår ett flertal stora planeringsprojekt i och i direkt angränsning till området. Förutom de av SL planerade förlängningarna av tvärbanan planläggs det

¹⁵⁶ Stadsbyggnadskontoret (2009a), bilaga: redovisning av riksintressen enligt miljöbalken, s 8

¹⁵⁷ Stadsbyggnadskontoret (2009a), bilaga: miljökonsekvensbeskrivning, s 8

¹⁵⁸ Stadsbyggnadskontoret (2009a)

direkt väster om utredningsområdet för utbyggnaden av handelsområdet Bromma Center. Norr om utredningsområdet, i stadsdelen Mariehäll, planeras ca 2 200 lägenheter i det nya bostadsområdet Annedal.¹⁵⁹

I utställningsförslaget till ny översiktsplan 2010 anges Ulvsunda som ett stadsutvecklingsområde. Följande tankar finns om området: *”Området utvecklas med vattennära bostadsbebyggelse och goda offentliga miljöer. En ny tät bebyggelse med uppskattningsvis 3 500 nya bostäder främst i områdena närmast Bällstaviken (1)... Tvärbanan bör fungera som nav i området och det är viktigt att planera för attraktiva offentliga miljöer och fler parker. Närheten till flygplatsen gör att bullerproblematiken och risk- och säkerhetsfrågor måste studeras noggrant. De västra delarna (2) har en bullersituation som gör att bostäder inte är lämpligt, och området bör behållas för verksamheter... Planeringen ska öka sambanden med Sundbybergs centrumfunktioner och kollektivtrafik (3), t.ex. genom en bro över Bällstaviken. Inriktningen bör därutöver vara att minska barriärerna i områdena och länka samman Ulvsunda med den nya stadsbebyggelsen i Mariehäll/Annedal, bl.a. genom en attraktiv strandpromenad (4). På sikt finns möjligheter att stärka sambanden med stadsdelarna i nordväst, inte minst vid en eventuell omlokalisering av Solvalla (5). Det bör studeras hur sambanden över Ulvsundavägen (6) kan bli bättre.”*¹⁶⁰

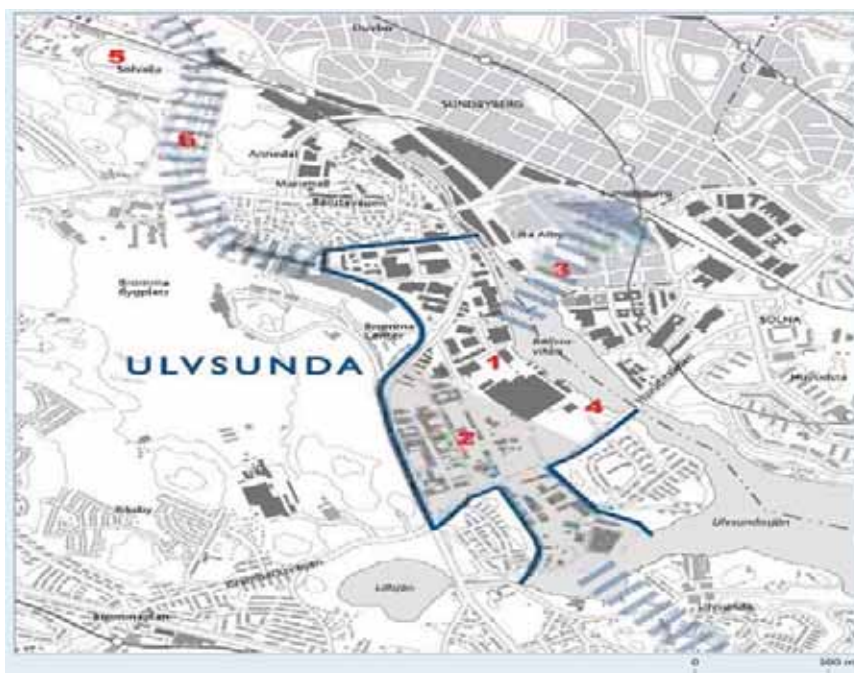


Bild 18: Stadsutvecklingsområdet Ulvsunda.¹⁶¹

¹⁵⁹ Exploateringskontoret (2008a)

¹⁶⁰ Stadsbyggnadskontoret (2009a), s 56

¹⁶¹ Stadsbyggnadskontoret (2009a)

5.4 Vad händer om flygplatsen avvecklas?

5.4.1 Stockholm stads inställning

Om flygplatsen läggs ned finns det i dagsläget ingen planering om en exploatering av flygfältet. Stadens inställning är nu att flygplatsen finns kvar till 2038. Om det oväntade sker och flygplatsen läggs ner kommer Stadsbyggnadskontoret tvingas till att förutsättningslöst påbörja ett arbete kring planering av flygfältet.¹⁶²

Karin Månsson, planarkitekt på Stadsbyggnadskontoret, menar att styrande för möjlig exploateringsgrad på flygfältet har bl.a. varit möjligheten till utökad kollektivtrafik. Det går inte heller att säga att en nedläggning av flygplatsen skulle ge ett visst antal bostäder utan omfattande utredningar. Hon tror inte att det går att klämma in allt för många människor på flygfältet om staden skall hävda krav på god bostadskvalitet. Hon påpekar att vägnätet i Bromma är hårt belastat och att det är nödvändigt att även tillgodose behovet av rekreationsytor samt handel och industri.

Anna Haraldsson, exploateringsingenjör vid Exploateringskontoret, tror att en exploatering av flygplatsmarken kommer bestå av huvudsakligen flerbostadsbebyggelse i varierad hushöjd med tonvikt på fyra- och femvåningshus, eventuellt högre, och inslag av radhus. Hon tror inte att det är aktuellt med styckeindelade småhustomter.

5.4.3 Markanvisningspolicy

I och med att Stockholms stad äger marken kommer staden vid en framtida exploatering av flygfältet anvisa marken till olika byggherrar via s.k. markanvisningsavtal. Genom markanvisningsbeslut fördelar staden mark till olika intressenter inför en planering av ny bebyggelse. Den byggherre som får en markanvisning har under en viss tid och under vissa villkor rätt att ensam förhandla med staden om ny exploatering av marken.¹⁶³

I vilken form som staden markanvisar beror helt och hållet på den politiska majoriteten i kommunfullmäktige vid tillfället och hur deras markpolitik ser ut vid exploateringstidpunkten. Staden säljer inte enligt kvadratmeter markyta, utan istället efter den totala byggrätten genom kr/kvm BTA.¹⁶⁴

Stadens ambition är att fram till 2030 bygga 60 000 lägenheter, vilket innebär att i genomsnitt 3 000 lägenheter per år skall föras fram till markanvisning. Markanvisning kan ske antingen genom att staden direktanvisar ett område eller genom anbudsförfarande. Markanvisning efter anbudsförfarande avseende pris på marken bör ske i en sådan omfattning att staden har goda kunskaper om marknadsvärdet på mark i stadens olika delar. Direktanvisning kan göras vid försäljning av mark då markvärdena är kända eller då det finns motiv att välja en viss byggherre.

¹⁶² Karin Månsson, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

¹⁶³ Anna Haraldsson, exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

¹⁶⁴ Anna Haraldsson, exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

Vid tomträttsupplåtelse skall i normalfallet direktanvisning göras och avgäldsnivån skall då följa kommunfullmäktiges beslut om tomträttsavgälder. Även vid tomträttsupplåtelse kan kontoret enligt kommunfullmäktiges beslut tillämpa ett anbudsförfarande.¹⁶⁵

Stadens markanvisningspolicy, gällande från 19 april 2007, anger att anvisad mark för hyresrättslägenheter ska säljas till marknadsvärde eller upplåtas som tomträtt. Anvisad mark för bostadsrättslägenheter ska säljas till marknadsvärde. Om en byggherre med tomträtt istället vill köpa marken ska förvärvet ske till marknadspris. Fördelningen mellan bostadsrättsbyggare och hyresrättsbyggare ska vara jämn. Denna policy för bostäder i flerfamiljshus gäller också för småhus. Marken till gruppbyggda småhus på gemensam tomt som upplåts med hyresrätt kan upplåtas med tomträtt. Marken till äganderättssmåhus och bostadsrättssmåhus skall säljas. Markanvisningspolicyn gäller i tillämpliga delar för andra exploateringsfastigheter. Exempel på sådana exploateringar är hotell, bebyggelse för kultur och undervisning, samt andra former av bebyggelse för näringslivets behov.¹⁶⁶

Staden har även villkor för markanvisning. En markanvisning är tidsbegränsad till två år från exploateringsnämndens beslut. Om en bindande överenskommelse om exploatering inte kan träffas inom dessa två år kan staden göra en ny markanvisning. En förlängning kan medges om exploatören aktivt drivit projektet och förseningen inte beror på byggherren. Staden ska ha rätt att återta en markanvisning under de två åren om det är uppenbart att exploatören inte avser eller förmår att genomföra projektet i den takt eller på det sätt som avsågs vid markanvisningen eller om staden och byggherren inte kan komma överens om priset. Återtagen markanvisning ger inte exploatören rätt till ersättning. Andra villkor är att exploatören står för all ekonomisk risk i samband med detaljplanarbetet. Projektering i samband med detaljplanarbetet ska göras i samråd med staden. Projekt som avbryts till följd av beslut under detaljplaneprocessen ger ej rätt till ersättning eller ny markanvisning som kompensation. På stadens begäran ska exploatören upplåta specialbostäder, lokaler för barn- och äldreomsorg samt vissa kategoribostäder. Markanvisning får ej överlåtas utan stadens medgivande. Den som erhåller markanvisning för hyresrätt skall ha avtal eller sluta avtal med Bostadsförmedlingen i samband med anvisningen. Exploatören skall till sist följa beslutade generella krav av kommunfullmäktige eller exploateringsnämnden.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Exploateringskontoret (2009a), s 2-3

¹⁶⁶ Exploateringskontoret (2009a), s 2-3

¹⁶⁷ Exploateringskontoret (2009a), s 3

5.4.4 Exploaterbar mark

Förutom de ca 142 ha mark som flygplatsens arrende upptar finns ett ca 43 ha stort område inom gränserna för fastigheten Riksby 1:3,2 som idag inte exploaterat. Det beror i första hand på de höga bullernivåer samt risk- och säkerhetsaspekter som flygplanens start och landningar medför.¹⁶⁸ Den ytan har således möjlighet att bebyggas om flygplatsen lades ner. Således finns totalt en exploaterbar yta om minst ca 185 ha ifall flygplatsen läggs ned, i fortsättningen benämnd flygplatsmarken.



Bild 19: Exploaterbar mark på Riksby 1:3,2.

Området söder om flygplatsområdet väljs att bortses från med anledningen att området är exploaterat med etablerade verksamheter som förefaller vara mer eller mindre oberoende av flygplatsen. Den nya flygbullerbegränsningen i gällande markupplåtelseavtal påverkar däremot området genom att bostadsbebyggelse möjliggörs, vilket inte varit möjligt tidigare. Det kan i framtiden därför leda till området exploateras för bostäder, oavsett om flygplatsen finns eller inte.¹⁶⁹

5.4.5 Exploateringskostnader

Det har tidigare nämnts att en kommun har ett serviceansvar för dels teknisk infrastruktur som ledningsnät, dels det som enligt detaljplan är utlagt som allmän plats. En exploatering kostar sålunda pengar för kommunen genom främst utbyggnad av gator, vägar och grönytor m.m. samt ledningsnät för VA etc. Intäkterna kommer huvudsakligen från försäljning av tomter och mark, avgifter för gatukostnader samt anslutningsavgifter för VA, el och fjärrvärme. En kommun har som mål att hela exploateringsverksamheten eller delar av den skall bära sig själv ekonomiskt. Stockholms stad har fördelen av höga fastighetspriser i kommunen, varför intäkterna från försäljning av mark också torde vara höga och därför kunna täcka in de uppkomna kostnaderna i exploateringen.

¹⁶⁸ Se avsnitt 4.5

¹⁶⁹ Se avsnitt 4.4 och 4.5

En exploatering av flygplatsmarken kommer att ge upphov till kostnader för staden. Anläggning av gator, vägar, grönytor och ledningsnät är nödvändigt och belastar stadens ekonomi. Karin Månsson har påpekat att vägnätet i Bromma är hårt belastat, varför en upprustning eller utbyggnad av vägnätet kan bli nödvändigt. Det finns ett även behov av rekreationsytor. Skol- och vårdomsorg är sannolikt nödvändigt att bygga ifall en storskalig bostadsexploatering sker på flygplatsmarken. Kollektivtrafiknätet kan också behöva byggas ut för att tillgodose behovet av kommunikationer till och från området.

5.4.6 Flygplatsens inverkan på fastighetspriser

Man kan fråga sig hur flygplatsen har påverkat fastighetspriserna och markvärdena i Bromma. Björn Bergebo, värderare på Exploateringskontoret, tror att flygplatsen sammantaget har bidragit till lägre fastighetspriser och markvärden än vad fallet hade varit om flygplatsen inte fanns. Det beror främst på att miljön runt flygplatsen inte är speciellt trevlig med starkt återkommande buller. Flygplatsens höjdbegränsningar medför att byggrättens storlek begränsas i höjd, vilket fört med sig att staden inte kan sälja så mycket byggrätt som annars hade varit möjligt. Med andra ord begränsar flygplatsen exploateringsgraden i närområdet.

Exploateringskontoret har märkt att en ny bostadsexploatering i ett område ofta trissar upp markpriserna för kontor i samma område. Ett exempel är Hammarby sjöstad. Det nya bostadsområdet har medfört ett ökat intresse att bygga kontor i området, vilket har ökat markpriserna för bebyggelse av kontor i området. Detsamma gäller för handeln. En bostadsexploatering av flygplatsmarken innebär att fler personer flyttar till Bromma. Det ökar köpkraften och upptagningsområdet för handeln, vilket leder till ökade markpriser för bebyggelse av handel.¹⁷⁰

¹⁷⁰ Björn Bergebo, värderare, Exploateringskontoret

6. Värdering

Kapitlet börjar med en beskrivning av värderingsteori. Sedan förklaras förutsättningarna för värderingen av flygplatsmarken. Därefter redogörs ortsprismaterialet, följt av bedömt värde av olika markanvändningar. Till sist görs en värdering av flygplatsen.

6.1 Värderingsteori

6.1.1 Fastighetsvärdering

Marknadsobjekt

Fastigheter har speciella egenskaper som i mer eller mindre grad skiljer dem från andra varor. Det gör dem mer komplicerade som marknadsobjekt.¹⁷¹ De mest betydande särdragen för fastigheter som marknadsobjekt är att de omfattas av unika objekt som är lägesbestämda, lång varaktighet (livslängd), stor kapitalinsats, lånefinansierade köp, trögrörligt utbud, bristfällig marknadsinformation med lång eftersläpning i publicering/tillgång, utdragen överlåtelseprocess, många inblandade parter, samhällskontroll, samt myten om det obefintliga ortsprismaterialet.¹⁷² Marknaden för fastigheter kännetecknas av låg omsättning i beståndet på en sällanköpsmarknad. Marknadsinformationen är oftast ofullständig och ges med betydande tidsfördröjning. Ägande och överlåtelser är omgärdade av samhällskontroll, styrning och restriktioner.¹⁷³

Värdebegreppet

En elementär uppfattning är att värde skapas ur behov och tillfredsställelse. Värde kan definieras som en funktion av framtida potentiella nyttor. Då framtiden är oförutsägbar kan därför all värdebedömning sägas vara behäftad med osäkerhet, oberoende av vilka värderingsmetoder som tillämpas. Värdet i användning varierar mellan olika individer/företag och uttrycks i marknaden genom varierande betalningsviljor (efterfrågan). För att ett ekonomiskt värde ska uppstå krävs fyra elementära förutsättningar: behov, knapphet/begränsad tillgång, dispositionsrätt (rätt att utnyttja och exkludera andra), samt överlåtbarhet (marknad). Ett pris genereras på resursen i en prisbildningsprocess beroende på marknadens karaktär, utbud och efterfrågan. Värdebegreppet inrymmer även andra tolkningar än den ekonomiska, exempelvis affektionsvärde, estetiskt värde, miljövärde eller värde ur politisk/strategisk synpunkt.¹⁷⁴

¹⁷¹ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 241

¹⁷² Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 210

¹⁷³ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 242

¹⁷⁴ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 243-245

De i särklass mest betydelsefulla värdebegreppen har varit och är *marknadsvärde* (bytesvärde) och *avkastningsvärde* (värde i användning).¹⁷⁵ Marknadsvärdet är kopplat till en tänkt överlåtelsesituation och uttrycker fastighetens bytesvärde. Den mest använda definitionen av marknadsvärde är ”*det mest sannolika priset vid försäljning av fastigheten vid en viss angiven tidpunkt under normala förhållanden på en fri och öppen marknad, med tillräcklig marknadsföringstid, utan partsrelationer och utan tvång*”. Det är viktigt att påpeka att marknadsvärde och pris inte är identiska. Marknadsvärdet utgörs av det sannolika priset vid en eventuell försäljning med karaktären av en prognos för en framtida tänkt händelse. Ett pris är däremot resultatet av en faktisk händelse. Marknadsvärdet är således det mest sannolika priset som kan variera beroende på olika förutsättningar för överlåtelsen.¹⁷⁶

Avkastningsvärde används främst för avkastningsbärande fastigheter, t.ex. hyreshus samt kontors- och handelsbyggnader, och definieras som nuvärdet av förväntade framtida överskott. Nettoöverskotten erhålls genom att räkna bort kostnaderna för drift och underhåll från intäkterna. Det individuella avkastningsvärdet är knutet till individen/företaget och kan sägas utgöra drivkraften på fastighetsmarknaden där säljare och köpare möts med olika avkastningsvärden.¹⁷⁷

Värdepåverkande faktorer

Definitionen av värde som en funktion av framtida potentiella nyttor är inte operativt användbar i det praktiska värderingsarbetet. Det behövs istället konkreta s.k. värdepåverkande faktorer i och med att ett värde kan relateras till ett antal objektsrelaterade faktorer. De värdepåverkande faktorerna kan indelas i tre grupper: direkta fastighetsanknutna faktorer (t.ex. läge, omgivning, planbestämmelser, standard och skick), marknadsknutna faktorer (utbud och efterfrågan, marknadsaktörer och marknadsvillkor, förändringar i beståndet m.m.), samt omvärldsanknutna faktorer (konjunkturutveckling, inflation, arbetsmarknad, politik, räntenivåer, beskattning o.s.v.). Det man egentligen värderar är de rättigheter/möjligheter som är förknippade med värderingsobjektet och inte det fysiska objektet. I praktisk värdering handlar det om att se objektet som en ekonomisk tillgång givet en rad olika värdepåverkande faktorer. Detta leder till frågan om vilka grunddata som behövs.¹⁷⁸

Vid värdering är det intressant att peka ut de mest betydelsefulla faktorerna för priset. I regel har marknads- och omvärldsanknutna faktorer betydelse för hela fastighetsmarknaden. För småhus är ofta de läges- och områdesanknutna faktorerna mycket betydelsefulla för marknadsvärdet. Den viktigaste prispåverkande faktorn för kommersiella fastigheter är läget som i sin tur påverkar hyrorna. Bostadsrättspriserna påverkas även de mest utav läget. Därför kännetecknas attraktiva lägen på en ort av

¹⁷⁵ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 247

¹⁷⁶ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet (2006), s 6-7

¹⁷⁷ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet (2006), s 8

¹⁷⁸ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 255-256

höga priser och låg omsättning samt är relativt okänslig för svängningar på marknaden.¹⁷⁹

6.1.2 Värderingsmetoder

De värderingsmetoder som används mest frekvent i fastighetsvärdering är ortsprismetoden och nuvärdesmetoden. Ortspismetoden bygger på att ett förväntat pris för en viss fastighet kan uppskattas med hjälp av priser som tidigare betalats för liknande fastigheter, jämförelseobjekt, inom ”orten”. Nuvärdesmetoden innebär att värdet på en fastighet kan bedömas från förväntade avkastningar som nuvärdesberäknas till värdetidpunkten.¹⁸⁰

Ortsprismetoden

Ortsprismetoder baseras i grunden på marknadsanalyser av överlåtelse av vad som anses vara jämförbara fastigheter. Förenklat görs bedömningen med hjälp av betalda priser för likartade fastigheter, jämförelseobjekt, på en fri och öppen marknad. Materialet kallas ortsprismaterial. Överlåtelse på marknaden är alltid den primära informationskällan. Med anledning av att varje fastighet är unik och omsättningen på fastighetsmarknaden (beståndet) är mycket låg uppstår nästan alltid problem rörande antalet köp (observationer), jämförbarhet och tidsfaktorn. Det ideala vore stort antal överlåtelse av identiska fastigheter vid den särskilda värdetidpunkten. Tvärtom består verkligheten oftast av få överlåtelse av fastigheter med varierande egenskaper över en viss tidsperiod.¹⁸¹

Den direkta ortsprismetoden kan beskrivas i sex steg:

1. *Definiera och avgränsa en relevant marknad.*

Det finns inga allmängiltiga regler för marknadsavgränsningar gällande jämförelseobjekt. Såväl en stadsdel som marknaden för en viss fastighetstyp fungerar bra som avgränsning för bedömning av värdenivån. Gällande tidsaspekten är det önskvärt att överlåtelse ligger så nära i tiden som möjligt i förhållande till värdetidpunkten för värderingen. Det kan konstateras att ett bristfälligt material är bättre än inget material alls i de flesta fall då det kan tjäna som utgångspunkt för egna överväganden.¹⁸²

2. *Finna jämförelseobjekt.*

Det största problemet är i regel datafångstproblemet p.g.a. fastigheters unika läge och egenskaper samt mycket begränsad tillgång på relevanta jämförelseobjekt på marknaden för vissa fastighetstyper och geografiska lägen.¹⁸³

¹⁷⁹ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet (2006), s 84, 129, 177

¹⁸⁰ Lantmäteriet och Mäklarsamfundet (2006), s 10-11

¹⁸¹ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 260

¹⁸² Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 262

¹⁸³ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 263

3. *Erhålla information om jämförelseobjekten.*

En besvärande svag punkt i ortsprismetoden är möjligheten att erhålla fullgoda uppgifter beträffande ekonomiska och tekniska data för jämförelsefastigheternas egenskaper och kvalitéer. Det är därför viktigt att koncentrera insamlandet av jämförelseobjekt med hänsyn till metodens viktigaste nyckelparameter, t.ex. areor om areametoden tillämpas.¹⁸⁴

4. *Bearbeta, analysera och tolka ortsprismaterialet.*

I praktisk värdering relateras ofta betalda priser till en värdebärande faktor, antingen till viss fysisk egenskap eller till ekonomisk data, och därefter normeras priserna. Normering betyder att de åprisrelateras till den värdebärande faktorn, t.ex. pris/kvm enligt areametoden.¹⁸⁵

5. *Applicera och göra tids- och egenskapsmässiga korrektioner.*

Korrektioner skall göras med utgångspunkt från jämförelsematerialets kvalitet och standard. Brister bör anges och kostnadsberäknas som information, vilket kräver noggranna överväganden rörande jämförelsematerialets eventuella likartade brister eller värdepåverkande faktorer.¹⁸⁶

6. *Göra slutlig värdebedömning och bedöma osäkerhet i marknadsvärdeuppskattningen.*

Efter genomförd värdebedömning kan frågan ställas om hur tillförlitlig värderingen kan anses vara, varför det kan vara motiverat med en ny värderingsansats eller slutliga kommentarer samt förklarande eller preciserande texter. All värdering är även behäftad med osäkerhet, vilket medför hur denna bör anges. De vanligaste tillvägagångssätten för att ange värdet görs med antingen en procentuell osäkerhet, intervall eller verbalt uttryck.¹⁸⁷

En av de vanligaste metodvarianterna avseende ortsprismetoden är areametoden, vilket innebär att priset relateras till arean. Genom areametoden bedöms en fastighets marknadsvärde med ledning av vad som betalats per kvadratmeter BTA eller tomtarea för likartade fastigheter som försålts.¹⁸⁸

6.1.3 Alternativkostnad

Alternativkostnad är en term inom ekonomisk teori. En alternativkostnad är den intäkt man går miste om genom att välja ett alternativ framför ett annat. Genom att själv använda en resurs istället för att sälja den har man en alternativkostnad.

Alternativkostnad är vad man kunnat erhålla om man sålde den här resursen, d.v.s.

¹⁸⁴ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 264

¹⁸⁵ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 265-266

¹⁸⁶ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 268

¹⁸⁷ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 268

¹⁸⁸ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 548

gör man x istället för y är y värdet av alternativkostnaden. När man väljer ett av flera handlingsalternativ så väljer man samtidigt bort handlingsalternativ. Det betyder att man offrar något som har ett värde. Det kan vara nytta, vinst eller värdet av något som måste ges upp för att förvärva eller uppnå något annat. Eftersom alla resurser (mark, pengar, tid, etc.) kan gå till alternativa användningsområden, har varje handling, val eller beslut en associerad alternativkostnad. Alternativkostnader används i kostnad-nytta-analys (eng. *cost-benefit-analysis*), som är en analysmetod för att väga fördelar mot kostnader i ett projekt.¹⁸⁹

6.1.4 Highest and Best Use (HBU)

Highest and best use (HBU) är ett värdebegrepp inom fastighetsutveckling som behandlar en fastighets värde vid bästa utnyttjande och jämförs med värdet i pågående markanvändning.¹⁹⁰ Med bästa utnyttjande menas den användning av en fastighet som resulterar i den mest effektiva eller lönsamma användningen. Fastighetens värde är direkt proportionellt till fastighetens användning och vägleder således en potentiell köpare till vilken användning som kan generera den högsta vinsten. Vid fastställandet av värdet vid bästa utnyttjande måste relevant information om områdets utbud och efterfråga samt marknadstrender studeras. Fastighetens användning måste även studeras utifrån juridisk tillåtlighet, anpassningsförmåga, ekonomisk genomförbarhet samt maximal produktiv användning. Med maximal produktiv användning menas att det högsta värdet inte alltid ger den högsta nettovinsten p.g.a. kostnader för utveckling.¹⁹¹

6.2 Förutsättningar för värdering av flygplatsmarken

Först och främst är viktigt att återigen påpeka att Stockholms stad äger alla de ca 185 ha mark som frigörs för exploatering den dag då Bromma flygplats avvecklas. Genom det kommunala planmonopolet har staden alla möjligheter att bestämma hur en eventuell exploatering av flygfältsområdet ska se ut. Som markägare kommer staden anvisa marken i en exploatering. Den fortsatta värderingen ska resultera i en bedömning av olika markanvändningars marknadsvärde på flygplatsmarken.

6.2.1 Ortsprismetoden

Värderingen av flygplatsmarken kommer att ske med hjälp av orsprismetoden. Marknaden kommer stadsdelsmässigt att avgränsas till Bromma där olika markanvändningars marknadsvärde i området kommer att studeras och analyseras för en bedömning. Jämförelseobjekten ska i möjligaste mån ligga så nära i tiden som möjligt. Primärt kommer kommunala försäljningar studeras, sekundärt andra försäljningar ifall marknadsvärdet är osäkert eller jämförelseobjekt saknas. Information om de kommunala försäljningarna finns i offentliga dokument eller fås genom kommunala tjänstemän. Om kommunala försäljningar saknas kommer värderare på Exploateringskontoret bedöma marknadsvärdet efter deras marknadskänedom och erfarenhet. Ortsprismaterialet kommer att behandlas med

¹⁸⁹ Frank (2008), s 7-10

¹⁹⁰ Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), s 251

¹⁹¹ Geltner etc.al (2007), s 101-102

hjälp av areametoden genom att studera kvadratmeterpriset BTA eller annat beroende på markanvändning. Försäljningsvärden kommer att tidsjusteras med index till dagens nivå om nödvändigt. Bedömt värde för de olika markanvändningarna kommer att anges i intervall med anledning av den ofrånkommande osäkerheten som drabbar alla värderingar.

6.2.2 Markanvisning och priser

Genom Stockholms stads markanvisningspolicy, som redovisats i tidigare avsnitt, finns vetskapen om hur stadens politiska vilja för markanvisning ser ut i dagsläget ifall flygplatsmarken skulle exploateras.

Boverket visade i en rapport från 2005 att markpriset för hyresrätter oftast är lägre än för bostadsrätter. Det grundar sig på en strävan att skapa förutsättningar för ett ökat byggande av hyresrätter. Framsta skälet till varför kommunerna skiljer på priset beroende på upplåtelseform, är att betalningsviljan anses lägre för mark som skall användas till hyreshusproduktion än för mark avsedd för bostadsrätt. Det handlar således inte om kommunala subventioner utan om skillnader i betalningsvilja (marknadspris) beroende på syftet med marköverlåtelsen.¹⁹² Boverket påpekade även i studien att det i princip inte är tillåtet att överföra kommunal egendom i annans ägo till priser under marknadspris. Kommunallagens likställighetsprincip (2:2) anger gränserna för kommunernas handlingsutrymme vid försäljning av mark. Den allmänna uppfattningen är att kommunala försäljningar av mark för bostadsändamål skall säljas till marknadspriser. I princip måste kommuner överlåta mark till externa köpare till marknadspris oavsett vad marken är bokförd till i kommunens redovisning.¹⁹³

Tomträttsavgälderna för bostäder i Stockholms stad fastställdes av kommunfullmäktige 2004 och är fortfarande aktuella tills nya avgäldsnivåer beslutas. För nyupplåtelse av tomträtt för flerbostadshus i Bromma är tomträttsavgälderna under en 10-årig avgäldperiod olika beroende på område. För Västerled ligger priset på 117 kr/kvm BTA. För andra områden i Bromma som Abrahamsberg, Åkeslund, Åkeshov, Bromma Kyrka, Norra Ängby, Södra Ängby, Riksby, Mariehäll och Ulvsunda industriområde är priset lägre, nämligen 102,30 kr/kvm BTA.¹⁹⁴ Prisskillnaden mellan områdena beror helt sonika på att Västerled är mer attraktivt att bo i och bebygga och betingar därför ett högre värde.

Det kan nämnas att tomträttsavgälderna från 2004 baserades på ortsprismaterial från 2002. Då fastighetspriserna stigit markant sedan dess, har det resulterat i att tomträttsavgälderna motsvarar ungefär en tredjedel av dagens marknadsvärde.

¹⁹² Boverket (2005), s 11

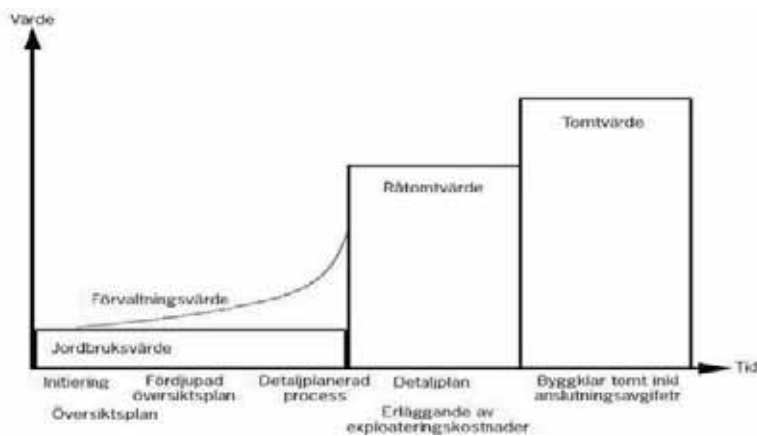
¹⁹³ Boverket (2005), s 9

¹⁹⁴ Exploateringskontoret (2009b)

När den tioåriga avgäldsperioden är slut justeras avgälden till de nivåer som kommunfullmäktige senast har beslutat. Avgäldsnivån ökar eller stiger beroende på marknadsutvecklingen. Stadens tomträttsupplåtelser är normalt på 60 år.¹⁹⁵

6.2.3 Värdeutveckling vid exploatering

Det kan vara värt att förtydliga att värdet på mark skiljer sig före och under en exploatering. En köpare/exploatör kan förvärva mark för att dra nytta av den värdeökning som en förändrad markanvändning normalt ger upphov till. En detaljplan ger upphov till en säkerhet om hur marken får användas. Den pågående markanvändningen ändras och förväntningsvärden realiseras. Marken övergår således från råmark till rå tomtmark, d.v.s. detaljplanerad (fastighetsindeldad) kvartersmark innan exploatering skett vars värde benämns råtomtvärde. Priset på marken kopplas till värdet av de byggrätter som detaljplanen medger och är intressant för kommunen och köparen/exploatören. När fastighetsbildningskostnader och exploateringsavgifter betalats uppstår ett värde av byggklar tomtmark. Den slutliga värdnivån avser den färdigställda och bebyggda tomten.¹⁹⁶



Figur 2: Värdeutvecklingen, "förädlingsprocessen", vid en exploatering.¹⁹⁷

6.2.4 Exploateringsgrad

Vid bebyggelse av flerbostadshus, handel, kontor m.m. uttrycks markvärdet genom kr/kvm BTA. Antalet kvadratmeter BTA bestäms av byggrättens storlek. Hur stor byggrätten är regleras i detaljplan. Markpriset beror på så vis av byggrättens storlek. En större byggrätt medför således ett högre markpris och vice versa. En högskalig bebyggelse med många våningsplan genererar därför ett högre pris än lågskalig bebyggelse som exempelvis radhus. Byggrättens storlek anges i detaljplan genom exploateringsgrad, även benämnt exploateringstal.¹⁹⁸

¹⁹⁵ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

¹⁹⁶ Kalbro (2007), s 104-106

¹⁹⁷ Kalbro (2007), s 105

¹⁹⁸ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

Exploateringsstalet (e) anger bebyggelsetätheten och beräknas som kvoten mellan sammanlagd bruttoarea för bostäder och lokaler inom ett område och områdets area. Exploateringsstalet definieras följaktligen enligt formeln $(e) = \text{Bruttoarean} / \text{Total markareal}$. Om en 100 000 kvm stor markyta bebyggs med 150 000 kvm BTA blir således exploateringsgraden 1,5. Tätheten delas normalt in i olika kategorier; låg, måttlig och hög. Med låg täthet avses $e = 0.05 - 0.2$. Med måttlig täthet menas $e = 0.2 - 0.8$ och för hög täthet $e = 0.8 - 3.0$.¹⁹⁹

Ett normalt förfarande vid bestämmandet av exploateringsgraden i ett oexploaterat område är att studera omgivningen. Man kan säga att det handlar om att sätta in en pusselbit i omgivningen som ska passa bra för att uppnå homogenitet. I Stockholms innerstad brukar exploateringsstalet 3 eller högre användas. Anledningen är att det oftast handlar om att förtäta stadsbilden genom att täppa till hål och bygga högt för att passa in med omgivningen. En annan betydelsefull anledning till en högre exploateringsgrad är för staden att i möjligaste mån täcka in de exploateringskostnader som uppkommer genom att sälja maximal bruttoarea. Stockholms bostadsbrist är en ytterligare anledning till en högre exploateringsgrad för att på så vis kunna bygga så många bostäder som möjligt.²⁰⁰

Även för exploateringsprojekt utanför Stockholms stadskärna är det normalt med höga exploateringsstal, dels för att smälta in med den omgivande bebyggelsen, dels för att råda bot på bostadsbristen samt täcka in exploateringskostnaderna. Just ekonomin är anledningen till varför staden sällan tillåter småhusbebyggelse, s.k. villamattor, då det sällan är lönsamt förutom i områden med låga markvärden, i synnerhet ytterområden. Med flerbostadsbebyggelse fås en högre exploateringsgrad och staden kan då sälja mer bruttoarea och öka sina intäkter för att täcka in exploateringskostnaderna. Normal exploateringsgrad för exploateringsprojekt utanför stadskärnan kan sägas ligga mellan 1 och 2.²⁰¹

6.3 Ortsprismaterial

I följande del kommer det ortsprismaterial (jämförelsematerial) som ligger till grund för värderingen av olika markanvändningar på flygplatsmarken redovisas. De olika markanvändningarna delas upp i två huvudgrupper; mark för bostadsändamål resp. kommersiell verksamhet.

Det kan påpekas att under 2007-2008 när det ekonomiska maskineriet gick på högvarv markanvisade Stockholms stad en del mark i Bromma till olika exploatörer utan att parterna hade diskuterat markpriset. När den ekonomiska bubblan sprack hösten 2008 med en världsomfattande finanskris som följd sjönk fastighetspriserna drastiskt. Det uppstod ett läge då exploatörerna inte ville betala det pris som ortspriserna medgav och staden ville inte sälja till ett lägre pris. Det medförde att många exploatörer istället valde att utnyttja markanvisningens giltighetstid på två år

¹⁹⁹ Bremberg etc.al (2007), s 25

²⁰⁰ Martin Skillbäck, biträdande avdelningschef, Exploateringskontoret

²⁰¹ Clas-Henrik Niklasson, projektledare, Exploateringskontoret

genom att fortsätta arbeta på sina projekt och eventuellt återkomma senare för en prisdiskussion med staden.²⁰²

6.3.1 Mark för bostadsändamål

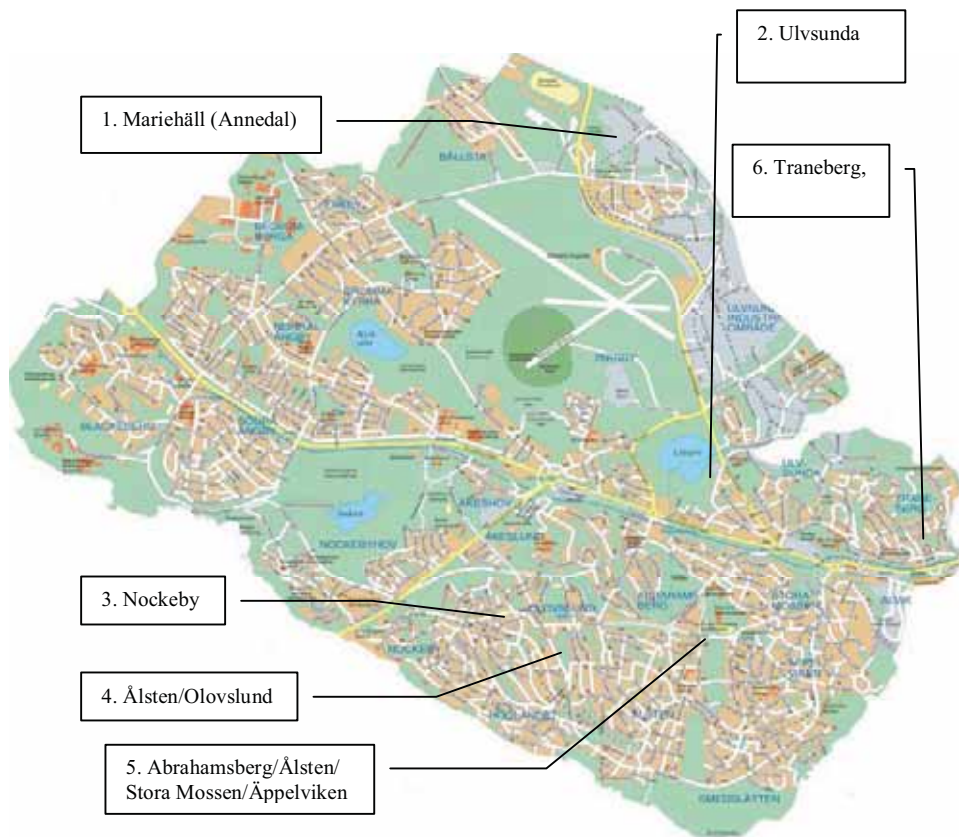


Bild 20: Kommunala försäljningar för bostadsändamål i Bromma.

Flerbostadshus

1. Mariehäll

I stadsdelen Mariehäll, vid gränsen mot Sundbyberg, pågår en stadsförnyelse som innefattar det nya bostadsområdet Annedal. Stadsbyggnadsnämnden beslutade den 10 juni 2004 att påbörja planarbetet för Annedal. Den 27 april 2006 beslutade stadsbyggnadsnämnden att godkänna redovisningen av programsamrådet för Annedal. Beslutet innebar att Annedal delades upp i sammanlagt sju detaljplaner (etapper). Inom Annedal ägdes marken av staden som markanvisade med tomträtt till olika byggherrar, förutom kv. Linaberg som Skanska äger. Annedal är till ytan ca 20 ha, vilket utgör ca en tredjedel av Mariehälls totala storlek. Annedal hade under en

²⁰² Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

lång tid använts för industriändamål.²⁰³ Detaljplanerna för de fem första etapperna vann laga kraft under 2007-2008. Resterande två etappers detaljplaner har under hösten 2009 varit ute på plansamråd och beräknas lagakraftvunna under hösten 2010. 21 byggherrar medverkar när det tidigare verksamhetsområdet omvandlas till ett attraktivt bostadsområde med över 2 000 nya bostäder, jämnt fördelat mellan hyresrätter och bostadsrätter. Bebyggelsen är varierande, från 17-våningshus till radhus i två våningar.²⁰⁴



Bild 21: Annedals planområde.²⁰⁵

I det ursprungliga programförslaget avsågs ett tillskott på ca 1 400 lägenheter i huvudsak i flerbostadshus med en genomsnittshöjd av fyra till fem våningar. Exploateringsgraden sattes till 1,20. Varför antalet bostäder ändrades berodde på dels att planprogrammet gjordes i ett tidigt skede, dels att det under detaljplaneprocessen oftast brukar bli ändringar på exploateringsgraden i områden som exploateras kraftigt. Angående byggnadshöjderna beslutade Stadsbyggnadskontoret att tillåta en varierad hushöjd men med tonvikt av fyra- och femvåningsskala för Annedal, vilket har ökat antalet lägenheter i området. Det har medfört att staden fått in ökade tomträttsavgälder för området.²⁰⁶

Staden sålde tillskottsmark till Skanska för genomförandet av detaljplanen för kv. Linaberg. Försäljningen gällde ca 1 573 kvm av stadens mark i fastigheten Mariehäll 1:10. Parterna kom överens om en nivå på 8 300 kr/m² BTA i exploateringsavtalet.²⁰⁷ Då staden inte säljer enligt kvadratmeter markyta utan den totala byggrätten, baserades köpeskillingen på ca 2 120 kvm BTA, således en köpeskillning på ca 17,6 mkr.²⁰⁸

²⁰³ Exploateringskontoret (2007a)

²⁰⁴ Anna Haraldsson, exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

²⁰⁵ Exploateringskontoret (2007a)

²⁰⁶ Anna Haraldsson, Exploateringsingenjör, Stockholm Stad

²⁰⁷ Exploateringskontoret (2008b)

²⁰⁸ Anna Haraldsson, Exploateringsingenjör, Stockholm Stad

Lars Thorstensson, värderare på Exploateringskontoret, menar att 8 300 kr/kvm BTA inte är tillämpligt som marknadsvärde p.g.a. markägoförhållandena i Linaberg utan bedömer istället marknadsvärdet i Annedal till ca 6 000 – 6 500 kr/kvm BTA.

2. Ulvsunda

Detaljplan för del av fastigheten Ulvsunda 1:39 m.fl i stadsdelen Ulvsunda, antogs av Stadsbyggnadsnämnden den 8 oktober 2009. I samband med planen markanvisades del av fastigheterna Ulvsunda 1:3 och 1:39 till Seniorgården AB. Totalt kommer ca 20 lägenheter att byggas i två huskroppar. Exploateringskontoret och Seniorgården var överens om en köpeskilling för stadens mark på ca 20 mnkr.²⁰⁹ Byggrätten var ca 2 400 kvm BTA och det överenskomna priset blev 8 500 kr per kvm BTA.²¹⁰

3. Nockeby

Fastighets AB Vinbärssnäckan blev i juni 2008 markanvisade del av fastigheten Åkeshov 1:1 i Nockeby. Markanvisningen gällde ny bostadsbebyggelse om 10 – 15 lägenheter på två mindre obebyggda ”tomter”. Förslaget innebar att två hus byggs på den ena tomten och tre hus på den andra tomten. Varje hus kunde rymma 2-3 lägenheter. Då bostäderna ska upplåtas med bostadsrätt såldes marken.²¹¹ Byggrätten var ca 2 000 kvm BTA med prisöverenskommelsen 13 750 kr/kvm BTA.²¹²

4. Ålsten/Olovslund

Exploateringskontoret anordnade i november 2007 en markanvisningstävling för bostäder inom två områden, invid kvarteret Säggen vid Djupdalsvägen och Sångarvägen, i Ålsten/Olovslund gällande markpris för ny bostadsbebyggelse med radhus respektive flerbostadshus. Områdena bedömdes i samråd med stadsbyggnadskontoret kunna inrymma ca tio radhuslägenheter och ca tio lägenheter i ett mindre flerbostadshus. Bostäderna fick upplåtas med äganderätt. Högsta anbudet per radhusomt om 3,3 mnkr lämnades av Småa AB. Högsta anbudet för lägenheter i flerbostadshus, 15 210 kr/kvm BTA, lämnades av Folkhem Produktion AB.²¹³ För lägenheterna i flerbostadshus var byggrätten ca 1 000 kvm BTA.²¹⁴

5. Abrahamsberg/Ålsten/Stora Mossen/Äppelviken

Byggnads AB Abacus och Viktor Hanson Fastigheter AB blev i maj 2008 markanvisade delar inom fastigheten Ulvsunda 1:1 i Västerled. Förslaget innehöll nybyggnation av ca 50-75 lägenheter upplåtna med bostadsrätt, varför marken såldes för marknadpris.²¹⁵ Parterna enades i oktober 2007 om priset 9 500 kr/kvm BTA, där byggrätten inte var klarlagd.²¹⁶

²⁰⁹ Exploateringskontoret (2009c)

²¹⁰ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²¹¹ Exploateringskontoret (2008c)

²¹² Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²¹³ Exploateringskontoret (2007b)

²¹⁴ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²¹⁵ Exploateringskontoret (2008d)

²¹⁶ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

6. Traneberg

Riksbyggen AB och Järntorget Bostad AB blev i början av 2008 anvisade mark för bostäder inom delar av fastigheten Traneberg 1:13. Traneberg är en central stadsdel som är väl försörd med kollektiva transportmedel. Inom bekvämt gångavstånd finns Alviks station med tunnelbana, Nockebybanan, tvärbana samt bussar. Stadsdelen ligger under inflygningen till Bromma flygplats och stora markområden är omöjliga att bebygga med bostäder till följd av flygbullret. De nu föreslagna platserna hör till ett fåtal markområden där förtätning är möjlig. Bebyggelseförslaget innehöll ca 40 lägenheter upplåtna med bostadsrätt för vardera område. Marken såldes därför till marknadspris. Parterna kom överens om priset blev 11 200 kr/kvm BTA för de områden som ligger utmed Margretelundsvägen och Tranebergsvägen, och 11 700 kr/ kvm BTA för området vid Bergsringen.²¹⁷ Byggrätten vid Margretelundsvägen och Bergsringen var ca 2 400 resp. 1 800 kvm BTA. Vid Tranebergsvägen var byggrätten ca 3 800 kvm BTA. Tidpunkten för prisöverenskommelsen var oktober 2007.²¹⁸

Småhus

Att Stockholms stad säljer styckeindelade småhustomter är extremt ovanligt. Dock har staden bra koll på sådana marknadsvärden genom studier av de köpehandlingar rörande försäljningar av styckeindelade småhustomter som inkommer till staden med anledning av den kommunala förköpsrätten. Under 2009 inkom elva stycken försäljningar av styckeindelade småhustomter till stadens handläggning. Sex av dessa försäljningar skedde i Västerort. Resterande fem skedde i Söderort. Försäljningspriset låg mellan 1,5-2,5 mnkr för dessa småhustomter i tomtstorleksordningen 500-900 kvm.²¹⁹ Lars Thorstensson bedömer att en normalstor styckeindeld småhustomt om 500-700 kvm inte kostar mindre än 2 mnkr i Bromma med tanke på områdets läge och attraktivitet. Om en tomt på 500 kvm i Bromma bedöms kosta mellan 2 – 2,5 mnkr blir kvadratmeterpriset 4 000 – 5 000 kr.

Via booli.se, en sökmotor för bostäder och bostadsinformation, hittades fyra försäljningar avseende småhustomt från 2009 på adressen Lillskogsgränd i Bromma Kyrka.²²⁰ Med småhustomt menas tomt som är obebyggd med ändamålet att uppföra småhus på. Taxeringsenheten för samtliga tomter var småhusenhet, tomtmark för helårsbostad, med taxeringskod 210. Alla aktuella småhustomter såldes av Revenir AB under juni 2009 till olika privatpersoner. Planbestämmelser för tomterna regleras i en stadsplan från 1944.²²¹ De fyra småhustomterna på Lillskogsgränd hade alla en tomtareal om ca 600 kvm och såldes för mellan 2,9 - 3,1 mnkr, alltså 4 800 – 5 200 kr/kvm.

²¹⁷ Exploateringskontoret (2008e)

²¹⁸ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²¹⁹ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²²⁰ Booli (2010)

²²¹ FastighetsSök



Bild 22: Lillskogsgränd i Bromma kyrka.

Adress	Område	Taxeringsvärde (tkr)		Areal (kvm)	Köpedatum	Köpeskilling (tkr)	Tkr/kvm
		Byggvärde	Markvärde				
Lillskogsgränd 9	Bromma Kyrka	0	1 892	605	2009-06-26	3 100	5,1
Lillskogsgränd 7	Bromma Kyrka	0	1 895	601	2009-06-18	3 100	5,2
Lillskogsgränd 5	Bromma Kyrka	0	1 895	610	2009-06-24	2 900	4,8
Lillskogsgränd 3	Bromma Kyrka	0	1 894	603	2009-06-24	2 900	4,8

Tabell 2: Information om småhustomförsäljningar på Lillskogsgränd i Bromma kyrka.²²²

6.3.2 Mark för kommersiell verksamhet

Handel

Strax intill Bromma flygplats ligger den växande handelsplatsen Bromma Center. Bakgrunden till denna handelsplats är att de oanvända hangarerna, numera q-märkta, lämpade sig utmärkt för stormarknader och medförde att en handelsplats började växa fram med start under 1970-talet. År 1999 övertogs handelsplatsen av KF Fastigheter (KFF). En ny detaljplan antogs av Stockholms kommun år 2004 och därmed säkrades de f.d. hangarerna och området för handeldns behov.²²³ Av Bromma flygplats ursprungliga hangarer är det bara en som används av flygplatsen idag. Övriga hangarer byggdes alla under 1940-talet och utgör idag huvuddelen av byggnaderna på Bromma Center.²²⁴ KFF förvärvade 1999 tomträtterna inom handelsområdet för totalt ca 300 mnkr gällande fastigheterna Trafikflyget 1,3,4 och 5, totalt ca 10 ha.²²⁵

Bromma Center är uppdelat i tre etapper. Första etappen är redan avklarad. Etapp två innefattar Hangar 3 och invigs 2010. Ytterligare nybyggnation beräknas vara klar

²²² FastighetsSök

²²³ Bromma Center (2009a), s 1-2

²²⁴ Bromma Center (2009b), s 1-2

²²⁵ FastighetsSök

2013 och fullt utbyggt är Bromma Center 2015.²²⁶ Detaljplanen för etapp 3 godtogs i kommunfullmäktige i oktober 2009.²²⁷ Etapp 3 innebär en utbyggnad av handelsområdet söderut som idag utgörs av en lägre barackbebyggelse som kommer rivas. Planområdet för alla etapper berör Ulvsunda 1:1, Riksby 1:4, samt Trafikflyget 1, 3 och 5.²²⁸



Bild 23: Berörda fastigheter inom Bromma Center

Detaljplanen för etapp 3 berör totalt ca 9,6 ha, varav 64 172 kvm BTA och 31 828 kvm parkmark, gator och vatten. Exploateringsgraden är 0,67. Enligt avtal har Fastighets AB Bromma Center Södra (BCS) option att friköpa tomträten om 32 800 kvm BTA för 121,5 mkr. Resterande yta BTA, 31 372 kvm, upplåts med tomträtt till KFF som innehar det befintliga centret med tomträtt. Intäkterna för tomträttsavgälderna beräknas till 7,1 mnkr/år. De berörda tomträterna är belägna i huvudsak på Ulvsunda 1:1 samt Trafikflyget 3 och Riksby 1:4 som ska slås ihop.²²⁹



Bild 24: Planområde över Bromma Center.²³⁰

²²⁶ Stadsbyggnadskontoret (2008), s 5

²²⁷ Karin Månsson, planarkitekt, Stadsbyggnadskontoret

²²⁸ Stadsbyggnadskontoret (2008), s 3

²²⁹ David Grind, exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

²³⁰ Stadsbyggnadskontoret (2008)

Detaljplanearbetet för Bromma Center utfördes i samråd med SL så att önskemål om reservat och förberedelser för Tvärbanan och hållplats/station i möjligaste mån har lagts in i planen. Tvärbanan avses få en hållplats/station i shoppingcentrumet och en i handelsområdets västra del, intill flygterminalen.²³¹

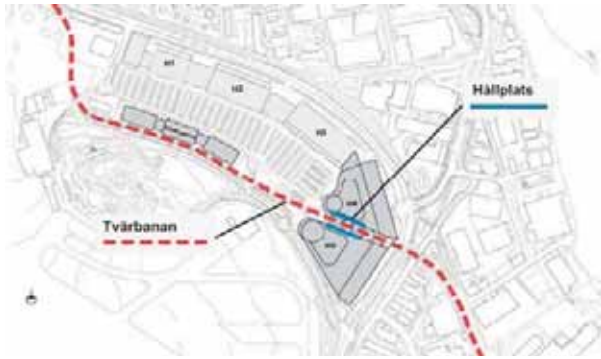


Bild 25: Tvärbanans Kistagren genom Bromma Center.²³²

Området söder om Tvärbanans dragning upplåts med tomträtt till Fastighets AB Bromma Center Södra (BCS). TomträttsHAVAREN har en option att friköpa hela sin del om 32 800 kvm BTA för 121,5 mnkr, d.v.s. ca 3 700 kr/kvm BTA. Resterande del av etapp 3-området om 31 372 kvm BTA är upplåtet med tomträtt till KF Fastigheter (KFF). Tomträttsavgälden för KFF:s del är beräknad efter det bedömda marknadsvärdet 4 600 kr/kvm BTA. Varför BCS har ett lägre kvadratmeterpris beror på att de, enligt överenskommelse med staden, ska hyra ut en stor del till ICA Maxi istället för att hyra ut till många småbutiker. Det lägre kvadratmeterpriset är helt enkelt en kompensation från staden för minskade hyresintäkter. Därför speglar 4 600 kr/kvm BTA bättre marknadsvärdet i området för handelsmark.²³³

Kontor

Kontor är inte speciellt vanligt i Bromma. Viss kontorsbebyggelse finns i Ulvsunda industriområde. Björn Bergebo menar att kontoret bedömer dagens marknadsvärde för kontorsmark i flygplatsens närhet till ca 2 500 - 3 000 kr/kvm BTA.

Industri

Industrimark i Bromma finns mestadels i området Ulvsunda industriområde. Marknadsvärdet för industrimark i området är idag 2 200 kr/kvm BTA. Ett skyltläge vid Ulvsundavägen betingar ett aningen högre värde, ca 2 600 kr/kvm BTA. Dessa värden baseras på äldre försäljningar.²³⁴

²³¹ Stadsbyggnadskontoret (2008), s 17-20

²³² Stadsbyggnadskontoret (2008)

²³³ Björn Bergebo, värderare, Exploateringskontoret

²³⁴ Björn Bergebo, värderare, Exploateringskontoret

6.4 Bedömt värde av alternativa markanvändningar

6.4.1 Resonemang

Flerbostadshus

Det är tydligt att områden i Västerled har ett högre marknadsvärde än andra områden i Bromma. I området Alvik/Traneberg ligger marknadsvärdet runt 11 000 – 11 500 kr/kvm BTA. Områden som Abrahamsberg, Ålsten m.fl. har ett marknadsvärde runt 9 000 kr/kvm BTA. Områden närmast vattnet visade på de högsta marknadsvärdena. I Nockeby ligger marknadsvärdet runt 13 000 kr/kvm BTA. Försäljningen i Ålsten/Olovslund gav ett högt marknadsvärde om ca 15 000 kr/kvm BTA, vilket kan förklaras av att marken anvisades efter anbudstävling.²³⁵ Markanvisningar som sker med anbudsförfarande brukar normalt generera ett högre försäljningspris i och med att flera exploatörer konkurrerar med varandra. Vid en direktanvisning har istället en ensam exploatör rätt att förhandla med staden, varför exploatören vill pressa ner priset så långt som möjligt.²³⁶

I områdena närmast flygplatsen var marknadsvärdet aningen lägre än i Västerled. I Ulvsunda, strax sydost om flygplatsen, ligger marknadsvärdet runt 8 000 kr/kvm BTA. I Mariehäll, precis nordost om flygplatsen, sålde staden tillskottsmark i Annedal för ca 8 300 kr/kvm BTA.²³⁷ Det värdet ska behandlas med försiktighet då Skanska var tvungna att köpa marken för genomförandet av detaljplanen, varför värdet inte kan anses vara ett marknadsvärde. Lars Thorstensson bedömer istället att marknadsvärdet i Annedal ligger runt 6 000 – 6 500 kr/kvm BTA. Det är därför rimligt att flygplatsmarken, som kan sägas ligga mellan Mariehäll och Ulvsunda, bedöms ha ett marknadsvärde om minst ca 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA om marken skulle upplåtas för bebyggelse av bostadsrättslägenheter.

Om mark för bebyggelse av hyresrätter säljs till marknadspris har marken således samma värde som mark för bebyggelse av bostadsrätter. Dock kan mark för bebyggelse av hyresrätter upplåtas med tomträtt enligt gällande markanvisningspolicy, till skillnad från bostadsrätter. Vid tomträttsupplåtelse får staden intäkter genom tomträttsavgälder. Dessa avgälder grundar sig på beslut i kommunfullmäktige 2004 och baseras på ortsprismaterial från 2002. Lars Thorstensson menar att den nuvarande avgäldsnivån speglar drygt en tredjedel av dagens marknadsvärde med tanke på den värdestegring som skett efter 2002. I Riksby, där flygplatsen är belägen, är tomträttsavgälden vid nyupplåtelse av tomträtt för flerbostadshus under en tioårig avgäldsperiod 102,30 kr/kvm BTA. Varför staden upplåter tomträtt för bebyggelse av hyresrätter beror med största sannolikhet på den låga betalningsviljan hos exploatörer att bygga hyresrätter. Den låga avgälden kan locka till att bygga hyresrätter, vilket är i linje med stadens vilja att fördelningen mellan bostadsrätter och hyresrätter ska vara jämn.

²³⁵ Se bilaga 5

²³⁶ Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

²³⁷ Se bilaga 5

Småhustomt

Stockholms stad säljer extremt sällan styckeindelade småhustomter, varför det inte finns några kommunala försäljningar om sådana i Bromma. Men den kommunala förköpsrätten medför att staden ändå har koll på marknadsvärdet på styckeindelade småhustomter i Stockholm genom att staden handlägger dessa. Under 2009 behandlade staden elva st. försäljningar av styckeindelade småhustomter, varav sex skedde i Västerort och fem i Söderort. De aktuella småhustomterna hade en tomtareal om 500-900 kvm och såldes för 1,5-2,5 mnkr. Lars Thorstensson bedömer att en normalstor tomt om 500-700 kvm i Bromma inte säljs för mindre än 2 mnkr med tanke på områdets läge och attraktivitet. En 500 kvm stor småhustomt i Bromma som antas kosta mellan 2 – 2,5 mnkr har kvadratmeterpriset 4 000 – 5 000 kr. Den bedömningen bekräftas av de fyra försäljningarna av styckeindelade småhustomter som skedde i juni 2009 på Lillskogsgård, precis intill flygplatsen i området Bromma kyrka. Alla de fyra småhustomterna med tomtarealen 600 – 610 kvm såldes för 2,9 - 3,1 mnkr, d.v.s. 4 800 – 5 200 kr/kvm. Det är därför rimligt att bedöma marknadsvärdet för en styckeindeld småhustomt på flygplatsmarken till ca 4 500 - 5 000 kr/kvm.

Handel

Strax intill flygplatsen pågår utbyggnaden av handelsplatsen Bromma Center. Staden har i handelsplatsens tredje utbyggnadsfas upplåtit 64 172 kvm BTA med tomträtt till två olika tomträttsinnehavare. Den ena tomträttsinnehavaren, Fastighets AB Bromma Södra Center (BCS), har option att friköpa sin del om 32 800 kvm BTA för 121,5 mnkr, alltså ca 3 700 kr/kvm BTA. Den andra tomträttsinnehavaren, KF Fastigheter (KFF), förfogar över 31 372 kvm BTA med en tomträttsavgäld beräknad efter marknadsvärdet 4 600 kr/kvm BTA. BCS:s lägre kvadratmeterpris är en kompensation från stadens sida för att ICA Maxi får hyra en stor yta av BCS:s del, istället för att hyra ut till många småbutiker och få större hyresintäkter. Då speglar 4 600 kr/kvm BTA bättre marknadsvärdet i området. Det är därför rimligt att bedöma marknadsvärdet för mark för bebyggelse av handel på flygplatsmarken till ca 4 000 – 5 000 kr/kvm BTA.

Kontor

Björn Bergebo, värderare på Exploateringskontoret, bedömer dagens marknadsvärde för kontorsmark i närheten av flygplatsen till ca 2 500 - 3 000 kr/kvm BTA. Samma värde är rimligt att bedöma för flygplatsmarken.

Industri

Industrimark i Bromma finns mestadels i området Ulvsunda industriområde. Äldre försäljningar i området medför att marknadsvärdet för industrimark i området idag är 2 200 kr/kvm BTA. Ett skyltläge vid Ulvsundavägen har ett aningen högre marknadsvärde om ca 2 600 kr/kvm BTA. Det är rimligt att bedöma marknadsvärdet för mark för bebyggelse av industri på flygplatsmarken till ca 2 000 – 3000 kr/kvm BTA.

6.4.2 Markanvändningarnas värde i en exploatering

I en exploatering av ny bebyggelse har det tidigare konstaterats att de kommunala exploateringsintäkterna främst består utav försäljning av mark till olika ändamål samt avgifter i samband med exploateringen. Intäkterna ska i möjligaste mån täcka in de kommunala exploateringskostnaderna, t.ex. utbyggnad av gator, vägar, VA, grönområden m.m. Därför spelar exploateringsgraden stor roll genom att markvärdet för olika ändamål uttrycks genom byggrättens storlek, kr/kvm BTA, i detaljplanen. Desto större byggrätt som detaljplanen medger, desto större BTA kan säljas, vilket resulterar i att kommunen kan få in större intäkter för att täcka sina exploateringskostnader.

Bästa utnyttjande

Marknadsvärdet av olika markanvändningar på flygplatsmarken kan sammanfattas enligt nedanstående tabell.

Markanvändning	Marknadsvärde
<i>Bostadsändamål</i>	
Flerbostadshus (bostadsrätt och hyresrätt*)	7 000 - 8 000 kr/kvm BTA
Småhustomt	4 500 - 5 000 kr/kvm
<i>Kommersiell verksamhet</i>	
Handel	4 000 - 5 000 kr/kvm BTA
Kontor	2 500 - 3 000 kr/kvm BTA
Industri	2 000 - 3 000 kr/kvm BTA

* = ej tomträtt

Tabell 3: Sammanfattning av värdet för olika markanvändningar.

Om kvadratmeterpris BTA beaktas är det tydligt att mark för bebyggelse av flerbostadshus har det tveklöst högsta bedömda marknadsvärdet med ca 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA. Det kan därför sägas vara det mest lönsamma utnyttjandet av marken. Mark för bebyggelse av handel har det näst högsta bedömda marknadsvärdet, ca 4 000 – 5 000 kr/kvm BTA. Mark för bebyggelse av kontor eller industri har de lägsta bedömda marknadsvärdena med ca 2 500 – 3 000 resp. 2 000 – 3 000 kr/kvm BTA.

Styckeindelade småhustomter, där tomten säljs obebyggd och köparen får uppföra bostadshus, bedöms ha marknadsvärdet ca 4 500 – 5 000 kr/kvm.

Mark för bebyggelse av hyresrätter kan upplåtas som tomträtt om den inte säljs till marknadspris. Tomträttsavgälder är i dagsläget 102,30 kr/kvm BTA för en tioårig avgäldsperiod i den del av Bromma där flygplatsen är belägen är. I och med osäkerheten i hur avgäldsnivåerna kommer att se ut i framtiden i kombination med att dagens avgälder inte motsvarar marknadsvärdet kommer i fortsättningen värdet av tomträttsupplåtelse på flygplatsmarken ignoreras.

Beräkningsexempel

För att kunna beräkna markvärdet för de olika markanvändningarna, förutom styckeindelade småhustomter, är exploateringsgraden betydelsefull. Genom exploateringsgraden kan storleken på byggrätten beräknas, vilken anges i BTA.

Vilken exploateringsgrad som skulle användas vid en exploatering av flygplatsmarken är omöjligt att säga idag. Det är dock rimligt att anta att huvudparten av flygplatsmarken om ca 185 ha skulle bebyggas med bostäder ifall den aktuella marken frigörs för exploatering. Det är också mest nödvändigt med tanke på att det är den mest värdefulla markanvändningen i kombination med stadens bostadsbrist och behov av att täcka in exploateringskostnaderna. Den stora ytan gör det även möjligt att även bygga handel, kontor och industri. Ett antagande om markfördelningen mellan de olika markanvändningarna kan därför göras.

Det kan antas att ca 75 % av den aktuella markytan bebyggs med bostäder, vilket motsvarar ca 140 ha. Handel, kontor och industri får mindre delar. Handel kan antas få 10 ha beroende på närheten till Bromma Center. Kontor antas få 10 ha och industri 5 ha. Resterande del, 20 ha, kan antas att komma att användas till anläggningar som t.ex. vägar, gator, grönområden, spårväg och liknande. Markvärdet för vardera markanvändning kan beräknas genom att dela upp exploateringsgraden efter passande nivåer. För bostadsändamål är det rimligt med att räkna med $(e) = 1, 1.5, 2$ och 3 . För kommersiell verksamhet är det rimligt med en lägre exploateringsgrad och beräknas med $(e) = 0.5, 1$ och 1.5 . Resultatet redovisas i nedanstående tabeller.

Markanvändning	Marknadsvärde (kr/kvm BTA)	Exploaterbar yta (ha)	Exploateringsstal (e), uttrycks i ha BTA			
			1	1,5	2	3
		185				
Bostadsändamål						
Flerbostadshus (bostadsrätt/hyresrätt*)	7000-8000	140	140	210	280	420
Värde (miljarder kr)			9,80 - 11,20	14,70 - 16,80	19,60 - 22,40	29,40 - 33,60

* = ej tomträtt

Tabell 4: Markvärde för flerbostadsbebyggelse efter antagen yta och exploateringsgrad.

Markanvändning	Marknadsvärde (kr/kvm BTA)	Exploaterbar yta (ha)	Exploateringsstal (e), uttrycks i ha BTA		
			0,5	1	1,5
		45			
Kommersiell verksamhet					
Handel	4000-5000	10	5	10	15
Värde (miljarder kr)			0,20 - 0,25	0,40 - 0,50	0,60 - 0,75
Kontor	2500-3000	10	5	10	15
Värde (miljarder kr)			0,125 - 0,15	0,25 - 0,30	0,375 - 0,45
Industri	2000-3000	5	2,5	5	7,5
Värde (miljarder kr)			0,05 - 0,075	0,10 - 0,15	0,15 - 0,225
Övrigt som vägar, gator, grönområden, spårväg m.m.	-	20	-	-	-

Tabell 5: Markvärde för bebyggelse av kommersiell verksamhet efter antagen yta och exploateringsgrad.

Den mest lönsamma markanvändningen, mark för bebyggelse av flerbostadshus, har vid den ”normala” exploateringsgraden 1 eller 2 i kombination med antagen yta och det bedömda marknadsvärdet av sådan bebyggelse ett totalt markvärde mellan 9,8 till 22,4 miljarder kr. Vid den högre exploateringsgraden 3 ökar värdet till 29,4-33,6 miljarder kr. Oavsett antagen yta och exploateringsgrad är flerbostadsbebyggelse den markanvändning som är mest lönsam och nödvändig för staden med tanke på regionens bostadsbrist och stadens exploateringskostnader.

Ifall flygplatsmarken om ca 185 ha styckeindelas i småhustomter med tomtstorleken 500 kvm kan det i teorin läggas ut 3700 småhustomter. Viss yta kan antas gå åt för anläggandet av exempelvis vägar, gator och grönområden. Om det antas som i ovanstående exempel att 20 ha går åt för anläggandet av vägar, gator, grönområden m.m. finns ca 165 ha kvar för villamattor. Totalt finns då plats för 3 300 småhustomter. Om marknadsvärdet för sådan markanvändning bedöms till ca 4 500 – 5 000 kr/kvm blir det sammanlagda värdet av dessa småhustomter ca 7,4 – 8,3 miljarder kr.

6.5 Värdering av Bromma flygplats

För att kunna bedöma alternativkostnaden för flygplatsmarken är en värdering av Bromma flygplats nödvändig. Värderingen skall uppskatta ett ungefärligt värde på Bromma flygplats, som återspeglar den summa som staten genom LFV kan få vid en eventuell försäljning av flygplatsen.

6.5.1 Bakgrund

Problematik

Vid värdering av en flygplats bör man fråga sig vilken modell som bäst beskriver flygplatsens värde. Detta är inte helt enkelt att besvara då en flygplats som värderingsobjekt inte är entydigt definierat. Man kan antingen se en flygplats som enbart en anläggning med tillhörande mark och byggnad där värdet utgörs av själva substansen eller som ett affärsdrivande företag där värdet bestäms av framtida potentiell avkastning. Värderingsproblematiken bottnar i att olika intressenter har olika syn. Staten genom LFV betonar servicerollen framför kravet på finansiell avkastning i motsats till vad en fristående privat intressent i större utsträckning fokuserar på. En kommunal intressent agerar utifrån ett regionalt perspektiv och ser en flygplats som nödvändig för regionens utveckling och näringsliv. Olika intressenters synsätt på värdet av en flygplats torde i sin tur påverka utformningen av värderingsmodeller. I Sverige är oftast staten eller kommunerna ägare till flygplatserna. I andra länder ser ägarbilden annorlunda ut. Som exempel ägs Köpenhamns flygplats Kastrup, Danmarks och tillika Nordens största flygplats, av privata intressenter och är noterat på Köpenhamnsbörsen.²³⁸

Värdering av LFV:s flygplatser

Under 2008 var Investors Private equitybolag EQT, genom en nystartad fond inriktad på infrastruktursatsningar, intresserat av att köpa loss flygplatser av LFV. Verket var vid den tiden fortfarande ett statligt affärsverk direkt underställt regeringen. Efter att EQT påvisat LFV dess intresse anlätade verket rådgivare för en värdering av de tre största flygplatserna – Arlanda, Göteborg/Landvetter och Malmö/Sturup - där 80 % av samtliga 30,1 miljoner flygpasagerarna passerade 2007. Enligt uppgifter till tidskriften Veckans Affärer värderades flygplatserna tillsammans till 15 miljarder kronor. Det kan jämföras med Kastrup, som under 2007 hade 21 miljoner passagerare och ett börsvärde på 21,7 miljarder svenska kronor. En försäljning av de tre flygplatserna var helt förenligt med förslaget som lades fram i flygplatsutredningen oktober 2007. Utredaren föreslog en privatisering av LFV genom att verksamheten fördelas på två bolag: ett bolag för flygplatsdrift och ett annat för flygtrafikledning, samt försäljning av flygplatserna Sturup och Landvetter. EQT meddelade LFV att man gärna köper flygplatser, men förmodligen inte Sturup som tappat många resenärer till Kastrup. Utredningen ansåg att Arlanda bör behållas av strategiska skäl, medan Landvetter bör säljas till en privat aktör för att kunna utvecklas.²³⁹

²³⁸ Askler etc.al (2003), s 5-6

²³⁹ Veckans Affärer (2008)

Försäljning av flygplatser

Riksdagen fattade i december 2008 beslut om infrastrukturpropositionen 2008/09:35 enligt vilken ”*staten bör ansvara för att tillhandahålla ett nationellt basutbud av flygplatser för att säkerställa en god interregional och internationell tillgänglighet*”. Riksdagen bedömer att åtminstone följande flygplatser bör ingå i detta utbud: Göteborg/Landvetter, Kiruna, Luleå, Malmö/Sturup, Ronneby, Stockholm/Arlanda, Stockholm/Bromma, Umeå, Visby och Åre/Östersund. LfV:s inriktning är att överenskommelser om att avyttra de övriga sex flygplatserna ska ingås under 2009. De berörda flygplatserna är Ängelholm-Helsingborg, Sundsvall-Härnösand, Skellefteå, Örnsköldsvik, Karlstad och Jönköping. I årsredovisningen för 2008 har därför dessa sex flygplatsers anläggningstillgångar, exklusive securitytillgångar, skrivits ned till 0 kronor för att motsvara marknadsvärdet. Totalt blev nedskrivningsvärdet 353 mnkr.²⁴⁰

Bolagisering av LFV

Riksdagen beslöt 3 december 2009 i enlighet med regeringens förslag att dela LFV och bolagisera flygplatsverksamheten. Det nya flygplatsbolaget ska bildas 1 april 2010. LFV som affärsverk kommer att leva kvar med flygtrafikledningen (ANS) som dominerande del. Skälen till flygplatsbolagiseringen är främst de skilda affärsförutsättningar som gäller för flygtrafiktjänsten respektive flygplatserna. Dessa behöver fokusera på sin kärnverksamhet när flygbranschen står inför stora utmaningar med en vikande trafik och dålig lönsamhet.²⁴¹

Under 2010 ska revisions- och konsultbolaget PricewaterhouseCoopers värdera LFV:s alla flygplatser som ska säljas till det nya flygplatsbolaget. Bromma flygplats har sedan 1936 haft anskaffningskostnader för anläggningstillgångar på 366 mnkr. Med anläggningstillgångar menas av flygplatsen ägda byggnader på ofri grund, rullbanor och flyginstrument. Anläggningstillgångar med en begränsad ekonomisk livslängd skall skrivas av systematiskt över nyttjandeperioden. Det bokförda värdet var 166 mnkr per 1 januari 2010. Det motsvarar egentligen inte anläggningstillgångarnas marknadsvärde, utan vad LFV själva redovisar för värde.²⁴²

6.5.2 Värderingsmodell

Pooles modell

En modell för att värdera flygplatser har utarbetats av Robert W. Poole Jr. Han menar att det bästa tillvägagångssättet för att värdera flygplatser är att studera marknaden för flygplatsförsäljningar. Dessa försäljningsvärden (marknadsvärden) är i sig inte speciellt behjälpliga i värderingssammanhang, utan Poole menar istället att det är förhållandet mellan försäljningsvärdet (marknadsvärdet) och flygplatsens (företagets) EBITDA som ger vägledning. EBITDA används som nyckeltal vid förvärv av företag och kan beskrivas som ett företags förmåga att generera kassaflöden. EBITDA är en

²⁴⁰ Luftfartsverket (2009c), s 30-32

²⁴¹ Luftfartsverket (2009e)

²⁴² Kenny Lundberg, controller, LFV

förkortning av *Earnings Before Interest, Taxation, Depreciation and Amortization*.²⁴³ EBITDA blir med en svensk översättning ett företags rörelseresultat före räntor, skatter, avskrivningar och amorteringar.

Poole använder sig av 23 internationella försäljningar av hela eller delar av flygplatser mellan åren 2000-2005, då det skett en stor global våg av privatisering av flygplatser. Genom att studera försäljningarna med avseende på försäljningsvärde/EBITDA sammanfattade Poole resultatet i median- och medelvärde samt högsta och lägsta värde. Resultatet visade att köparna var i genomsnitt beredda att betala 15,6 gånger EBITDA för att förvärva flygplatsen. Medianvärdet var 14,5. Det lägsta värdet var 7,5 och det högsta värdet 31,9.²⁴⁴

Värdepåverkande faktorer

Det finns faktorer som påverkar EBITDA mer än andra och därigenom värdet av en flygplats. Flygplatser fungerar som ett företag när det gäller att öka lönsamheten – det görs genom att minska kostnaderna och öka intäkterna. Intäktsökningar beror främst på passagerarantalet genom passagerarrelaterade avgifter och konsumtion. Intäkterna kan om det är möjligt ökas genom att ålägga flygbolagen högre avgifter baserat på antal passagerare. Antalet passagerare genererar även intäkter genom konsumtion på flygplatsen. En annan faktor som leder till ett högre värde är möjligheten till expansion av flygplatsen.²⁴⁵

6.5.3 Uppskattat värde

För att kunna bedöma värdet av Bromma flygplats behövs enligt Pooles modell flygplatsens EBITDA som beräknas med hjälp av flygplatsens rörelseresultat, räntor, skatter, amorteringar och avskrivningar. I LFV:s årsredovisning från 2008 kan man utläsa att Bromma flygplats under det året hade ett rörelseresultat på 31 mnkr.²⁴⁶ I detta rörelseresultat ingår dock avskrivningar, amorteringar, räntor och skatter. Flygplatsen hade under 2008 amorteringar och avskrivningar på 18 mnkr samt ränte- och skattekostnader på 6 mnkr.²⁴⁷ Således blev Brommas EBITDA 55 mnkr. Om Brommas EBITDA multipliceras med Pooles medelvärde på 15,6 blir det uppskattade värdet av flygplatsen ca 860 mnkr. Om medianvärdet 14,6 istället används blir värdet ca 800 mnkr. Om det lägsta resp. högsta värdet från Pooles studie används hamnar värdet mellan ca 410 – 1 750 mnkr.

Har Bromma flygplats i så fall möjligheter till att expandera eller öka sina intäkter för att höja värdet på flygplatsen? Då tillgången på ”ledig” mark är ytterst begränsad runt om flygplatsen har flygplatsen en mycket svag möjlighet till expansion. Antal flygningar, passagerarantal och flygplanstyper är begränsade enligt villkor i både markupplåtelseavtalet och Miljööverdomstolens dom, vilket försvårar en ökning av

²⁴³ Poole Jr. (2006), s 8

²⁴⁴ Se bilaga 6

²⁴⁵ Poole Jr. (2006), s 6-7

²⁴⁶ Se bilaga 7

²⁴⁷ Kenny Lundberg, controller, LFV

passagerarantalet och i sin tur intäkterna. En annan omständighet är att LFV inte äger marken som Bromma flygplats är uppförd på. Till Bromma flygplats fördel hör att flygplatsen har en uppåtgående trend gällande passagerarantal. I delårsrapporten för tredje kvartalet 2009 var Bromma den enda av LFV:s flygplatser där passagerarantalet ökar. Under årets första nio månader var ökningen 5 % att jämföra med LFV:s totala minskning på 13 %.²⁴⁸ Det indikerar att Brommas resultat för 2009 i alla hänseenden borde bli bättre än föregående år, vilket skulle öka flygplatsens EDITBA marginellt och därigenom flygplatsens värde en aning utifrån Pooles modell. Med tanke på nämnda faktorer är det rimligt att anta att värdet inte ligger runt den nivå som uppkommer ifall det högsta värdet från Pooles studie används. Istället är det mer rimligt att anta att värdet ligger runt den prisnivå som uppkommer ifall medelvärdet eller medianvärdet från Pooles studie används.

Ett enkelt tillvägagångssätt att kontrollera flygplatsens värde idag är enligt Kenny Lundberg, controller på LFV, att multiplicera rörelseresultatet med antalet kvarvarande år för markupplåtelsen. Om det antas att Bromma flygplats kommer ha ett stabilt rörelseresultat på ca 30 mnkr per år fram till 2038, kan flygplatsen från idag och under kommande 28 år sägas ha ett kassaflöde på ca 840 mnkr. Till det kan även nuvarande bokförda värdet av anläggningstillgångarna om 166 mnkr medräknas, vilket medför ett sammanlagt värde av ca 1006 mnkr. Om arrendeavgiften för den kvarvarande perioden om ca 112 mnkr dras bort hamnar värdet på ca 894 mnkr. Ett värde nära eller strax under en miljard kronor för Bromma flygplats kan även bekräftas vid en jämförelse med LFV:s egen bedömning av marknadsvärdet för de sex avyttrade flygplatserna i årsredovisningen från 2008. De tre flygplatser med ett marknadsvärde mellan 65-110 mnkr i årsredovisningen har ungefär 5-8 gånger mindre passagerarantal än Bromma. Övriga tre flygplatser med ett marknadsvärde runt 50 mnkr har ungefär 8-24 gånger mindre passagerarantal än Bromma.²⁴⁹

Som nämnts tidigare värderades Arlanda, Landvetter och Sturup tillsammans till 15 miljarder kr under 2008. De nämnda flygplatserna hade under 2007 tillsammans ca 24,2 miljoner passagerare, motsvarande ca 80 % av LFV:s totala passagerarantal det året om ca 30,1 miljoner passagerare. Arlanda var den tveklöst största flygplatsen med ca 17,9 miljoner passagerare under 2007.²⁵⁰ Det motsvarar 74 % av de tre flygplatsernas totala passagerarantal, som enligt Poole är den faktor som är mest betydelsefull för värdet. Därmed kan det antas att Arlandas värde motsvarar ungefär samma procentsats av flygplatsernas sammanlagda värde om 15 miljarder kr, alltså 11,1 miljarder kr. Landvetter hade ca 4,4 miljoner passagerare, ca 18 % av flygplatsernas totala passagerarantal, vilket med nämnda resonemang motsvarar 2,7 miljarder kr. Resterande del av värdet kan följaktligen härledas till Sturup, som med ca 1,9 miljoner passagerare och samma resonemang kan antas ha ett värde av 1,2 miljarder kr. Det kan nämnas att Bromma flygplats under 2007 ökade passagerarantalet med 10 % till ca 1,8 miljoner passagerare, endast marginellt färre än

²⁴⁸ Luftfartsverket (2009a), s 1

²⁴⁹ Se bilaga 7

²⁵⁰ Se bilaga 7

Sturup. Under 2008 tappade Landvetter och Sturup 1,2 % resp. 6,5 % av passagerarna. Arlanda ökade med 1,2 % och Bromma flygplats med 2,8 %, vilket gjorde den till landets tredje största flygplats. Det är därför inte alltför vågat att anta att värdet av Bromma flygplats ligger runt samma värde som Sturup antas innehålla enligt ovan använt resonemang, d.v.s. ca 1,2 miljarder kr.

Med hjälp av Pooles modell samt ovanstående värdering och resonemang bedöms därför värdet av Bromma flygplats för en potentiell köpare ligga i intervallet ca 800 - 1 200 mnkr. Avslutningsvis kan sägas att värdet av Bromma flygplats, och även andra flygplatser för den delen, beror mycket på hur framtiden för flygbranschen ser ut.

7. Analys och slutsats

Här klagörs de analyser och slutsatser som genomförts i anslutning till detta examensarbete.

Det övergripande syftet med detta examensarbete är att värdera marknadsvärdet av olika markanvändningar på flygplatsmarken. På så vis kan den flygplatsmarkens alternativkostnad uppskattas. Med alternativkostnad menas den intäkt man går miste om genom att välja ett alternativ framför ett annat. I det här fallet har Stockholms stad valt att ha kvar flygplatsen istället för att bebygga marken. Syftet är att undersöka ungefär vad marken är värd i en annan markanvändning, alternativkostnaden, och på så vis jämföra det med stadens intäkter av flygplatsarrendet och värdet av flygplatsen om vad som skulle vara mest lönsamt för staden. Den markanvändning som är mest lönsam, d.v.s. har det högsta markvärdet, jämförs med pågående markanvändning, i det här fallet flygplatsen.

Det kan konstateras att en nedläggning av Bromma flygplats medför en förbättring i många hänseenden för bebyggelsen och invånarna i flygplatsens närområde och flygvägar. Det beror i mångt och mycket på att flygplatsen är ett riksintresse, vilket medför att flygplatsen och dess influensområden för buller, hinderskydd och flygprocedurer ska skyddas genom begränsningar i samhällsutbyggnaden runt flygplatsen och i flygvägarna. Den kanske största förbättringen ifall flygplatsen avvecklas blir att bullret försvinner. Ljudnivåerna vid framför allt flygplanens start- och landningsrörelser ger upphov till sämre boendemiljö för tusentals människor boende i Stockholm. Även boende i områden långt från flygplatsen, men som ligger i flygvägarna, drabbas av bullret. En nedläggning av flygplatsen innebär sålunda att dessa människor får en bättre boendemiljö. En annan konsekvens blir exploateringsmöjligheterna. Flygplatsens stora markyta frigörs och ger staden möjlighet att exploatera ett stort område med centralt belägen mark för passande ändamål. Exploatering möjliggörs även i flygplatsens influensområden. Ny och befintlig bebyggelse, både i närhet av och långt från flygplatsen, kan därtill växa på höjden i och med att flygplatsens höjdbegränsningar försvinner. Det ger även staden möjlighet att sälja större byggrätter genom ökad exploateringsgrad. Andra konsekvenser blir att luftföroreningar samt utsläpp till mark och vatten som flygplatsverksamheten ger upphov till försvinner, vilket ger en positiv effekt för miljön. Dessutom försvinner olycksriskerna som i värsta fall kan kosta åtskilliga människors liv.

Förutom flygplatsens arrenderade yta om ca 142 ha finns intill flygplatsområdet ett ca 43 ha stort område som är obebyggt främst p.g.a. höga bullernivåer och säkerhetsaspekter. Följaktligen finns minst 185 ha exploaterbar yta som upptas av flygplatsen och som kan exploateras ifall flygplatsen avvecklas. Ytan motsvarar ungefär 7,6 % av stadsdelen Brommas totala landareal. Undersökningar visar att markförhållandena för bebyggelse av flygplatsmarken är goda. Marken i sig utgör inte något hinder mot bebyggelse då grundförhållandena är delvis besvärliga men inte

onormala för Stockholmstrakten. Markföreningar från flygplatsverksamheten är även generellt små.

Den aktuella marken är med största sannolikhet attraktiv för exploatörer oavsett markanvändning. Genom främst höga bostadspriser, den centrala lokaliseringen och goda kommunikationer är området attraktivt för bostadsbebyggelse. Den höga medelinkomsten för Brommas invånare medför en stark köpkraft hos dessa, vilket ger upphov till goda förutsättningar för handel i området. Även annan kommersiell verksamhet som kontor och industri gynnas av områdets centrala lokalisering och goda kommunikationer.

Det bedömda marknadsvärdet för mark för bebyggelse av flerbostadshus är ca 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA. Småhustomter bedöms ha marknadsvärdet ca 4 500 – 5 000 kr/kvm. Mark för bebyggelse av handel bedöms ha marknadsvärdet ca 4 000 – 5 000 kr/kvm BTA. Mark för bebyggelse av kontor och industri hade snarlika bedömda marknadsvärde, ca 2 500 – 3 000 kr/kvm BTA resp. 2 000 – 3 000 kr/kvm BTA. Den mest lönsamma markanvändningen beträffande flygplatsmarken för Stockholms stad är således flerbostadsbebyggelse. Markvärdet i en exploatering beror mycket på byggrättens storlek. En stor byggrätt uttrycks i en hög exploateringsgrad, vilket ger ett högre antal kvadratmeter BTA som staden kan sälja. Normal exploateringsgrad i områden utanför stadskärnan som Bromma är mellan 1 och 2, vilket betyder lika mycket eller dubbelt så mycket BTA som total markareal. I centrum är exploateringsgraden 3 och högre mer vanligt då det oftast handlar om att förtäta stadsbilden.

Det är rimligt att anta att staden kommer att prioritera flerbostadsbebyggelse framför de andra markanvändningarna av många anledningar. En bebyggelse av flerbostadshus genererar fler bostäder i blandade upplåtelseformer och byggnadshöjder, vilket till stora delar kan lösa stadens bostadsbrist och exploaterings finansiering. Dessutom finns en stor politisk vilja att bygga många bostäder på flygplatsmarken om flygplatsen avvecklas. Stockholms stad är oftast tveksam till småhusbebyggelse, s.k. villamattor, i centrala lägen då det oftast inte är lönsamt beroende på de höga markpriserna. Staden föredrar istället flerbostadsbebyggelse då en högre exploateringsgrad kan fås och staden kan sälja större bruttoareal och öka sina intäkter för att täcka in exploateringskostnaderna. Handeln i området upptas till stora delar av Bromma Center, varför ytterligare en storskalig handelsexploatering är tveksamt om det inte finns ett behov. Kontors- och industribebyggelse kan vara intressant för näringslivets främjande.

En exploatering av flygplatsmarken kommer i så fall att bestå till största delen av flerbostadsbebyggelse med inslag av kommersiell verksamhet. Om det därför antas att ca 75 % av flygplatsmarken, ca 140 ha, exploateras med flerbostadshus med den ”normala” exploateringsgraden 1, 1.5 eller 2 hamnar markvärdet mellan ca 10 och 22 miljarder kr. Med den högre exploateringsgraden 3 blir markvärdet ca 30-33 miljarder kr. Vilken exploateringsgrad, dvs. byggrättens storlek i BTA i förhållande till den totala markarealen, som är möjlig i en exploatering av flygplatsmarken är sålunda

väldigt betydelsefull för markpriset oavsett markanvändning. Desto högre exploateringsgrad, desto större byggrätt kan säljas och vice versa.

Stockholms stad får för den pågående markanvändningen i form av flygplatsen i intäkt ca 4 mnkr/år enligt det gällande markupplåtelseavtalet, således ca 120 mnkr för hela upplåtelseperioden fram till 2038. Värdet av flygplatsen uppskattas till ca 800-1 200 mnkr och bekommer inte staden ifall flygplatsen skulle säljas. Den mest lönsamma markanvändningen och tillika mest troliga markanvändningen vid en exploatering av flygplatsmarken – flerbostadsbebyggelse - är vid en exploateringsgrad mellan 1 och 2 värd mellan ca 10-22 miljarder kr. Stadens arrendeintäkt om ca 120 mnkr för hela upplåtelseperioden motsvarar på så vis 0,5-1,2 % av markvärdet. Vid en årsjämförelse motsvarar den årliga arrendeintäkten ca 0,02-0,04 % (dvs. 0,2-0,4 promille) av markvärdet, vilket är en extremt låg avkastning jämfört med normala avkastningskrav. Politikerna som förespråkar flygplatsen måste anse att flygplatsen har ett stort ekonomiskt mervärde för regionen i och med att de upplåter flygplatsmarken för en väldigt ringa mängd pengar i förhållande till de underliggande markvärden som uppenbarligen finns. Flygplatsens samhällsekonomiska bidrag till stadens invånare och näringsliv måste då vara värt ungefär lika mycket som markvärdet om flygplatsen ska vara ekonomisk försvarbar för staden.

Det ska klargöras att en exploatering av flygplatsmarken kostar stora pengar för staden genom exploateringskostnader, t.ex. anläggande av vägar, gator, grönområden, spårväg etc. I möjligast mån ska intäkterna finansiera kostnaderna i en exploatering. Beroende på hur stora dessa är kan en exploatering av flygplatsmarken ge ekonomiskt underskott likväl som överskott till staden. Trots att exploateringskostnaderna är okända är det rimligt att anta att de höga markvärdena medför att en exploatering på flygplatsmarken ger ett ekonomiskt överskott till staden. En bostadsbebyggelse på flygplatsmarken torde även medföra att fler personer kan få bostad och flytta till Stockholm, varefter staden får in mer skattemedel genom kommunalskatten som åligger kommunens invånare. Speciellt hyresrätter är med det resonemanget viktigt att bygga. Staden får inte lika mycket pengar för sådan mark om det upplåts med tomträtt istället för att säljas till marknadspris, men det möjliggör en större inflyttning och vilja för exploatörer att bygga hyreslägenheter. Den stora ytan möjliggör att även handel, kontor och industri kan etableras på flygplatsmarken, vilket för med sig intäkter till staden.

Tyvärr finns det ingen beräkning på vilket ekonomiskt mervärde som Bromma flygplats har för staden. Vi vet endast att staden får in ca 4 mnkr per år för arrendet, totalt ca 120 mnkr för hela upplåtelseperioden. Utan att veta flygplatsens monetära mervärden för staden och dess invånare är det svårt att säga exakt om flygplatsen är ekonomisk försvarbar för staden i förhållande till flygplatsmarkens värde. Men det är högst rimligt att anta att en bostadsexploatering på flygplatsmarken är mer lönsam för staden än med nuvarande markanvändning i form av flygplats, speciellt med tanke på de höga markvärden och de intäkter som en exploatering skulle medföra till staden.

8. Diskussion

I det avslutande kapitlet förs en diskussion kring de slutsatser som studien resulterat i. Det ges även förslag på fortsatta studier inom ämnet.

8.1 Diskussion

Slutresultatet av studien visar att flygplatsmarken har ett högt markvärde, där den mest lönsamma markanvändningen och mest troliga markanvändningen vid en exploatering av flygplatsmarken är flerbostadsbebyggelse med det bedömda marknadsvärdet 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA. Markvärdet i en exploatering är sin tur beroende av exploateringsgraden, alltså byggrättens storlek i kvadratmeter BTA som kan säljas av staden i en exploatering av flygplatsmarken.

Det hade varit önskvärt att i värderingsmomentet kunna utgå ifrån ett färdigt planförslag med byggrättsstorlek, typ av bebyggelse och antal bostäder m.m. vid beräkningen av markvärdet. Då hade både examensarbetets syfte och resultat haft bättre förutsättningar och större verklighetsanknytning. Även en beräkning eller bedömning av flygplatsens samhällsekonomiska bidrag till staden vore givetvis högst intressant för en jämförelse mellan pågående och alternativ markanvändning. Tyvärr har ingen på LFV, trots upprepade förfrågningar, velat uttala sig om detta.

En intressant diskussion kan föras om fastighetspriserna förändras i Bromma om flygplatsmarken exploateras. Det är troligt att fastighetspriserna stiger om flygplatsen avvecklas i och med att bullret försvinner. En bostadsbebyggelse på flygplatsmarken bidrar sannolikt också till ökade markvärden för andra markanvändningar. Exploateringskontorets värderare är av uppfattningen att både markvärden för handel och kontor ökar i ett område med ny bostadsbebyggelse. Det kan i teorin leda till att om flygplatsmarken exploateras till stora delar av bostäder kan mark för kommersiell verksamhet säljas dyrare än de markvärden som bedömts i detta examensarbete. Det kan även föra med sig att andra bostäder i området ökar i värde då bebyggelsen på flygplatsmarken säljs genom att ortsprismaterialet för bostäder i området ger ett högre marknadsvärde än innan. Omvänt kan kanske en storskalig bostadsexploatering leda till att utbudet och efterfrågan mätas, vilket kan leda till ett lägre marknadsvärde för områdets bostäder.

Normalt brukar ett anbudsförfarande i en markanvisning leda till ett högre försäljningspris än en direktanvisning. Det beror på att det bildas en konkurrenssituation där exploatören med högst betalningsvilja vinner. De markvärden som bedömts för olika markanvändningar i detta examensarbete grundas på direktanvisade markanvisningar, varför ett anbudsförfarande vid en exploatering av flygplatsmarken borde ge högre markvärden än vad som bedömts i detta examensarbete.

8.2 Vidare forskning

Det finns flera intressanta uppslag för vidare forskning gällande Bromma flygplats.

En idé vore att studera fastighetspriserna närmast flygplatsen och undersöka om de skiljer sig från andra fastigheterna i Bromma som inte utsätts för samma bullernivåer. På så vis kan en eventuell värdeminskning med största sannolikhet härledas från bullret och påverkan av bullret kan beräknas i monetära termer. Det kan sedan appliceras i en beräkning av de kostnader och intäkter som flygplatsen ger staden, vilket är en annan idé för vidare forskning i ämnet.

En ytterligare idé vore att värdera antingen de planeringsförslag som tagits upp i detta examensarbete eller ett fiktivt planeringsförslag för en jämförelse förslagen emellan om vilket som är mest ekonomiskt lönsamt för staden.

9. Källförteckning

9.1 Tryckta källor

- Andersson, Louise, Haraldsson, Anna (2005) *Exploateringskalkyl – en modell för upprättande och utvärdering*, KFS AB, Lund
- Bell, Judith (1995) *Introduktion till forskningsmetodik*, Studentlitteratur, Lund
- Bengtsson, Bertil (2007) *Speciell fastighetsrätt Miljöbalken*, Iustus förlag, Uppsala
- Ejvegård, Rolf (2003) *Vetenskaplig metod*, Studentlitteratur, Lund
- Frank, Robert H. (2008) *Microeconomics and behaviour*, Seventh edition, McGraw-Hill Irwin, Boston
- Geltner, David M., Miller, Norman G., Clayton, Jim, Eichholtz, Piet (2007) *Commercial Real Estate Analyst & Investment*, Second Edition, Thomson South-Western
- Höst, Martin, Regnell, Björn, Runesson, Per (2006) *Att genomföra examensarbete*, Studentlitteratur, Lund
- Institutet för värdering av fastigheter och Samfundet för fastighetsekonomi (2008), *Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt. Fastighetsnomenklatur*, Fastighetsnytt Förlags AB, Stockholm
- Jensen, Ulf, Rylander, Stefan, Lindblom, Per Henrik (2007) *Att skriva juridik*, Iustus förlag, Uppsala
- Kommunikationsdepartementet (1996) *Förutsättningar för avveckling av Bromma flygplats (DS 1996:12)*, Regeringskansliets Offsetcentral, Stockholm
- Lantmäteriverket & Mäklarsamfundet (2006), *LMV – Rapport 2006:10, Fastighetsvärdering: Grundläggande teori och praktisk värdering*, Lantmäteriverket, Gävle
- Luftfartsverket (2006) *Bromma flygplats 1936-2006: 70 år i flygets tjänst*, LfV Tryck, Norrköping
- Utrednings- och Statistikkontor AB (2008) *Statistik årsbok för Stockholm 2009*, Elanders Gotab, Stockholm

9.2 Vetenskapliga artiklar

Poole Jr., Robert W. (2006), *Should Milwaukee's airport be privatized?*, hämtad 2009-12-17, tillgänglig på www.wpri.org

Bell, Randall (2001) *The Impact of Airport Noise on Residential Real Estate*, hämtad 2009-12-18, tillgänglig på Elin@Lund

9.3 Rapporter och PM

Askler, My Janghed, Johansson, Mats, Vakker, Peter (2003) *Hur värderas en flygplats? Utveckling av en värderingsmodell*, Ekonomiska Högskolan vid Lunds Universitet

Boverket (2008) *Beräkning av FBN 50 dB(A) vid sju flygplatser*, Boverket

Boverket (2007) *Buller – Underlagsrapport till fördjupad utvärdering av God bebyggd miljö 2007*, Boverket

Boverket (2005) *Markpolitik och kommunala markpriser – en undersökning av hur 13 kommuner arbetar med markprissättning och markanvisning vid överlåtelse av mark för bostadsändamål*, Boverket

Bremberg, Anna, Raask, Elin (2007) *Privat och offentligt i "stadsmässiga" byggprojekt*, Fastighetsvetenskap KTH

Bromma Center (2009a) *Från flygplats till handelsplats*, Bromma Center

Bromma Center (2009b) *Hangarernas historia*, Bromma Center

Brunnberg & Forshed Arkitektkontor (1993) *Trädgårdsstaden på Bromma flygfält – Idéskiss*, Brunnberg & Forshed Arkitektkontor

Gatu- och fastighetskontoret (1999) *Översyn av Brommaavtalet*, Stockholms stad

Kommunikationsdepartementet (1955) *Delegationen för förhandlingar rörande Bromma flygfält*, Kommunikationsdepartementet

Luftfartsstyrelsen (2006a) *Luftfartens kunskapsunderlag 5: Luftfartens intressen i den fysiska planeringen*, Luftfartsstyrelsen

- Luftfartsstyrelsen (2006b) *Luftfartens kunskapsunderlag 6: Flygsäkerhet, luftfartsutrustning och skyddsområden*, Luftfartsstyrelsen
- Luftfartsstyrelsen (2006c) *Luftfartens kunskapsunderlag 7: Luftfartens riksintressen*, Luftfartsstyrelsen
- Luftfartsstyrelsen (2006d) *Luftfartens kunskapsunderlag 8: Flygbuller*, Luftfartsstyrelsen
- Luftfartsstyrelsen (2008) *Luftfartens riksintressen, rapport 2008:12*, Luftfartsstyrelsen
- Luftfartsverket (2000) *Flygplatskapaciteten i Stockholmsregionen*, Luftfartsverket
- Naturvårdsverket (2008) *Handbok med allmänna råd för flygplatser*, Naturvårdsverket
- Regeringen (2003) *Förslag om flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen samt rapporter om träningsavgifter och behovet av infrastruktursatsningar*, Regeringen
- Statens institut för kommunikationsanalys (2005) *Rapport 2005:5, Den samhällsekonomiska kalkylen*, Statens institut för kommunikationsanalys
- Stadsledningskontoret (2001) *Förslag på nytt tilläggsavtal till Brommaavtalet*, Stockholms stad
- Statliga Vattenbyggnadsbyrån (1954) *Bromma flygplats stadsplaneutredning*, Statliga Vattenbyggnadsbyrån
- Stadsbyggnadskontoret (1989) *Bromma flygfält – en utredning om Brommafältets framtid*, Stockholms stad
- Vägverket Konsult & Geo Innova AB (2008) *MIFO Fas 2 - Bromma Airport, rapport juni 2008*, Luftfartsverket

9.4 Elektroniska källor

Flygplatsanknutna dokument

Bromma Airport (2008) *Pressmeddelande 2008-03-17: "Ansvarsfullt att bevara Stockholm-Bromma Airport*, hämtad 2009-10-10, tillgänglig under "press" på www.brommaairport.se

Bromma Airport (2009a) *Flygbolag och destinationer*, hämtad 2009-09-15, tillgänglig under "resenär" på www.brommaairport.se

Bromma Airport (2009b) *Flygtrafik, flygvägar och flygbuller*, hämtad 2009-10-07, tillgänglig under "miljö" på www.brommaairport.se

Bromma Airport (2009c) *Gällande tillstånd enligt miljöbalken*, hämtad 2009-10-10, tillgänglig under "miljö" på www.brommaairport.se

Bromma Airport (2009d) *Historik*, hämtad 2009-09-18, tillgänglig under "press" på www.brommaairport.se

Luftfartsverket (2009a) *Delårsrapport 1 januari – 30 september 2009*, hämtad 2009-12-21, tillgänglig under "press" på www.lfv.se

Luftfartsverket (2009b) *Destinationsstatistik*, hämtad 2009-09-15, tillgänglig under "press" på www.lfv.se

Luftfartsverket (2009c) *Årsredovisning 2008*, hämtad 2009-12-15, tillgänglig under "press" på www.lfv.se

Luftfartsverket (2009d) *Årsredovisning 2007*, hämtad 2009-12-16, tillgänglig under "press" på www.lfv.se

Luftfartsverket (2009e) *LFV delas och flygplatsverksamheten bolagiseras*, hämtad 2009-12-22, tillgänglig under "om LFV" på www.lfv.se

Kommunala dokument

Exploateringskontoret (2009a) *Markanvisningspolicy 2007*, hämtad 2009-11-20, tillgänglig under "trafik & stadsplanering" på www.stockholm.se

Exploateringskontoret (2009b) *Tomträtter*, hämtad 2009-11-21, tillgänglig under "trafik & stadsplanering" på www.stockholm.se

Kommunfullmäktige (2008) *Avtal med Luftfartsverket om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde*, hämtad 2009-10-28, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Miljöförvaltningen (2009) *Nya bullervillkor för Bromma flygplats, beslut från Miljödomstolen*, hämtad 2009-11-12, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Utrednings- och statistikkontor AB (2009a) *Områdesfakta Bromma*, hämtad 2009-11-05, tillgänglig under "statistik om Stockholms stad" på www.uskab.se

Utrednings- och statistikkontor AB (USK) (2009b) *Bostäder: Bostadsbyggandet 2008*, hämtad 2009-11-05, tillgänglig under "statistik om Stockholms stad" på www.uskab.se

Planer

Stadsbyggnadskontoret (2009a) *Översiktsplan 2010*, hämtad 2009-11-09, tillgänglig under "trafik & stadsplanering" på www.stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret (2008) *Förslag till detaljplan för etapp 3 av handelsområdet vid Bromma Flygplats, Bromma Center, som utgör del av Ulvsunda 1:1 m fl i stadsdelen Riksby i Stockholm*, hämtad 2009-11-09, tillgänglig under "pågående planarbete" på www.planer.sbk.stockholm.se

Stadsbyggnadskontoret (1999) *Översiktsplan 99*, hämtad 2009-11-07, tillgänglig under "trafik & stadsplanering" på www.stockholm.se

Exploateringskontoret (2008a) *Projekt Ulvsunda: Startpromemoria för programarbete och beslut om utredning för blandad stadsbebyggelse i Ulvsunda industriområde*, hämtad 2009-11-28, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2007a) *Utbyggnad av Annedal. Genomförandebeslut.*, hämtad 2009-12-12, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Markanvisningar

Exploateringskontoret (2009c) *Överenskommelse om exploatering med överlåtelse av mark för del av fastigheterna Ulvsunda 1:3 och del av Ulvsunda 1:39 invid Lillsjönsvägen i Ulvsunda med Seniorgården AB*, hämtad 2010-02-16, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2008b) *Exploateringsavtal gällande del av kv Linaberg med Skanska Mark och Exploatering Nya Hem AB och Drömfabriken i Bällsta AB samt försäljning av del av fastigheten Mariehäll 1:10 i Mariehäll till Drömfabriken i Bällsta AB.*, hämtad 2009-11-05, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2008c) *Markanvisning för bostäder inom fastigheten Åkeshov 1:1 i Nockeby till Fastighets AB Vinbärssnäcken*, hämtad 2010-02-20, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2008d) *Markanvisning för bostadsändamål inom fastigheten Ulvsunda 1:1 stadsdelarna Abrahamsberg, Stora mossen och Äppelviken till Byggnads AB Abacus och Viktor Hanson Fastigheter AB. Inriktningsbeslut.*, hämtad 2010-02-22, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2008e) *Markanvisning för bostäder vid Tranebergsängen och Bergsringen inom fastigheten Traneberg 1:13 i Traneberg till Järntorget Bostad AB*

och Riksbyggen AB. Inriktningsbeslut., hämtad 2010-02-23, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Exploateringskontoret (2007b) *Markanvisning för bostäder på två områden inom delar av fastigheten Ålsten 1:1 vid kv Sägnen i Ålsten till Småa AB och Folkhem Produktion AB*, hämtad 2010-02-22, tillgänglig på www.insyn.stockholm.se

Övriga

Booli (2010) *Slutpris för tomt/mark i Bromma, Stockholm*, hämtad 2010-02-18, tillgänglig under "slutpriser" på www.booli.se

Fastighetsbyrån (2009) *Sverigevillan*, hämtad 2009-11-01, tillgänglig under "prisstatistik" på www.fastighetsbyran.se

Mäklarstatistik (2009) *Västerorts närförorter*, hämtad 2009-11-02, tillgänglig på www.maklarstatistik.se

Stockholms Länstrafik (2009a), *Bromma*, hämtad 2009-11-02, tillgänglig under "planera resa" på www.sl.se

Stockholms Länstrafik (2009b), *Tvärbanan Solnagrenen*, hämtad 2009-11-02, tillgänglig under "aktuellt" på www.sl.se

Stockholms Länstrafik (2009c), *Tvärbanan Kistagrenen*, hämtad 2009-11-02, tillgänglig under "aktuellt" på www.stockholm.se

Veckans Affärer (2008) *2008-04-15: EQT:s hemliga budplan*, hämtad 2010-02-15, tillgänglig under på www.va.se

Bilaga 1: Markupplåtelseavtal 1997-2011

Staten genom Luftfartsverket å ena sidan samt Stockholms kommun, nedan kallad staden, å andra sidan träffar härmed följande

AVTAL

om förlängning av upplåtelsen av Bromma flygplats till staten enligt avtalet den 30 december 1946. Upplåtelsen enligt samma avtal av Ladugårdsgårde till staden upphör att gälla vid utgången av 1996. Härigenom och genom detta avtal om förlängning upphör vid samma tidpunkt 1946 års avtal att gälla.

Som förutsättning för förlängningen av upplåtelsen av Bromma flygplats gäller för stadens del, att Stockholms kommunfullmäktige i ett beslut den 25 januari 1993 bland annat har uttalat, att en förlängning av upplåtelsen inte skall överskrida 15 år med tanke på stadens behov av Brommafältet som bostadsreserv.

Följande villkor skall gälla för förlängningen.

1 § Markområden m m

Nyttjanderättsupplåtelsen avser anläggningsarrende och omfattar de markområden som anges på bifogad karta, bilaga 1.

Markområdena benämns i fortsättningen flygplatsområdet.

Statens nyttjanderätt till de markområden utanför begränsningslinjen som omfattas av 1946 års avtal upphör att gälla vid utgången av 1996. Alla inkomster av arrenden och tomträtter inom de avträdda områdena skall från och med den 1 januari 1997 tillfalla staden.

Staden är beredd att utan särskild ersättning under den i 4 § angivna avtalstiden till staten upplåta mark för de försvarsanläggningar som är belägna inom de avträdda områdena.

2 § Ersättning för arrenderätten

Som ersättning för arrenderätten till flygplatsområdet erlagger staten till staden en årlig arrendeavgift av en (1) kr.

3 § Flygplatsområdets användning m m

Arrendeområdet skall användas som flygplats och för flygplats-anknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan stadens skriftliga samtycke. I förekommande fall krävs dessutom bygglov.

Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i flygplatsens tillstånd enligt miljöskyddslagen.

Staten förbinder sig

dels att begränsa antalet flygrörelser vid flygplatsen med flygplan som har en maximal startvikt som överstiger 12 ton till 15 500 per år. Åtagandet omfattar inte statsflygplan. Det gäller från den dag som detta avtal har vunnit giltighet.

dels till dess nya villkor för verksamheten har fastställts i lagakraftvunnet beslut att bedriva verksamheten i enlighet med vad Luftfartsverket har föreslagit i en ansökan om skärpta villkor för verksamheten som den 24 juni 1993 har givits in till Koncessionsnämnden för miljöskydd. Åtagandet gäller från de tidpunkter som anges i ansökningen.

Stadens miljö- och hälsoskyddsnämnd utövar i detta avseende tillsyn över verksamheten.

Staten förbinder sig att gentemot staden och tredje man svara för skada som är ersättningsgill enligt miljöskadelagen och som kan uppkomma till följd av den verksamhet som beskrivs i denna paragraf.

Flygplatsens rullbana skall också fortsättningsvis för linjefart vara klassificerad enligt bankod 2 i enlighet med Luftfartsverkets nu gällande Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F). Omklassning till annan bankod får bara ske efter skriftligt samtycke från staden.

4 § Avtalstid

Upplåtelsen gäller från och med den 1 januari 1997 till och med den 31 december 2011.

Om staten lägger ned flygplatsen upphör avtalet att gälla på den vardag som inträffar närmast efter tolv månader från nedläggningen.

5 § Uppsägning m m

Uppsägning av arrendet till upphörande under avtalstiden kan bara ske om arrenderätten är förverkad enligt bestämmelserna i 8 kap 23 § jordabalken.

Om parterna inte avtalar om annat upphör arrendet vid avtalstidens utgång utan föregående uppsägning och utan annan rätt till ersättning än vad som anges i detta avtal.

6 § Upplåtelse i andra hand m m

Staten har rätt att med stadens skriftliga samtycke upplåta flygplatsdriften till annan samt att därvid upplåta arrenderätten till flygplatsområdet med därpå uppförda byggnader och andra anläggningar.

Staten har rätt att utan särskilt samtycke från staden upplåta nyttjanderätt till del av flygplatsområdet och till därpå uppförda byggnader och andra anläggningar till annan att nyttjas för flygplatsanknuten verksamhet. Staten får medge nyttjanderättshavaren rätt att för sådan verksamhet vidareupplåta mark, byggnader och anläggningar till annan.

Vid upplåtelse i andra hand och vidareupplåtelse kvarstår staten som motpart till staden. Sådan upplåtelse får inte utan stadens skriftliga samtycke ske med bättre rätt eller för längre tid än som tillkommer staten på grund av detta avtal.

Staden har rätt att på begäran ta del av en förteckning över löpande nyttjanderättsupplåtelser inom flygplatsområdet och av villkoren som gäller för upplåtelseerna.

Inkomster av gjorda upplåtelser av arrenden och andra nyttjanderätter inom flygplatsområdet tillfaller staten.

Parterna är överens om att staden bör säga upp tomträten till Riksby 1:5 att upphöra den 30 juni 2000. Träffar staten därefter överenskommelse med nyttjanderättshavaren om upplåtelse av fastigheten genom arrende, skall sådan upplåtelse avse tiden längst till och med den 31 december 2011. Överenskommelsen skall innefatta skyldighet för nyttjanderättshavaren att när nyttjanderätten upphör avlämna fastigheten väl avröjd om annan överenskommelse inte träffas med staden.

7 § Byggnader och andra anläggningar på markområden som återgår till staden

Med undantag av sådana anläggningar som avses i 12 § nedan, överlämnas staten tillhöriga byggnader och andra anläggningar, som är belägna på markområden som enligt 1 § ovan återgår till staden, vid utgången av 1996 utan särskild ersättning till staden med äganderätt. Dock skall staden på tillträdesdagen betala staten 4,5 miljoner kr i 1994 års penningvärde i lösen för de s k FOA-byggnaderna samt 1 miljon kr som ersättning för rivning av den s k Byggnad 22 och återställning av marken. Beloppen skall vid utbetalningen omräknas med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex.

All evakuering av verksamheter ombesörjs och bekostas av staten, om inte staden kommer överens med nyttjanderättshavaren om annat och underrättar staten om detta senast den 31 december 1995.

Annan tillhöriga byggnader och andra anläggningar som är belägna på ovan angivna markområden, utom sådana som är belägna på fastigheter som är upplåtna med tomträtt, skall före utgången av 1996 genom statens försorg rivas och marken skall lämnas väl avröjd om inte staden kommer överens med ägaren om annat och underrättar staten om detta senast den 31 december 1995.

8 § Planläggning, upprustning och förbättring m m av flygplatsen

Inom flygplatsområdet äger staten rätt att dels bibehålla egna byggnader och andra anläggningar, dels medge den till vilken staten upplåter nyttjanderätt för flygplatsanknuten verksamhet rätten att bibehålla sina byggnader och andra anläggningar, allt under förutsättning att förlängt bygglov i förekommande fall meddelas.

Staten har rätt att överlåta byggnader och andra anläggningar till annan.

Parterna förbinder sig att verka för att områdesbestämmelser eller detaljplan enligt Plan- och bygglagen antas för flygplatsområdet.

Parterna är överens om att flygplatsen, dess byggnader och andra anläggningar behöver rustas upp och förbättras. Staten har för detta ändamål rätt att uppföra nybyggnad, utföra annan nyanläggning, ombyggnad, tillbyggnad och förbättringsarbeten. Staten har rätt att medge samma rättigheter för den till vilken staten upplåter nyttjanderätt för flygplatsanknuten verksamhet.

Arbetet skall ske inom ramen för bifogade dispositionsplan. bilaga 2, med tillhörande delområdesbeskrivningar, i förekommande fall sedan bygglov har meddelats.

Kostnaderna för upprustning och förbättring bestrids av staten eller av den till vilken staten upplåter nyttjanderätt.

Staden skall dock betala 14 miljoner kr i 1994 års penningvärde till staten för att täcka en del av kostnaderna för upprustning och återställande av stationsbyggnaden. Beloppet skall utbetalas när byggnadsarbetena har påbörjats. Vid utbetalningen skall det omräknas med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex.

9 § Markföreningar

Staten svarar enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal.

Staten förbinder sig att bekosta och före den 31 december 1995 i samråd med staden genomföra en översiktlig undersökning av förekomsten av markföreningar inom området.

10 § Stängsel m m

Staden förbinder sig att betala 1 miljon kr i 1994 års penningvärde till staten för att täcka kostnaderna för stängsel och andra avstängningsanordningar längs flygplatsområdets nya gränser enligt bilaga 1. Beloppet skall utbetalas när anläggningsarbetena har påbörjats. Vid utbetalningen skall det omräknas med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex.

11 § Stadens tillträde till flygplatsområdet

Staden medges rätt till tillträde till flygplatsområdet för åtgärder för områdets planering under arrendetiden såsom markundersökningar och inmätning samt för besiktning.

Staden förbinder sig att därvid följa de föreskrifter som gäller för tillträde till flygplatsområdet och de ytterligare anvisningar som flygplatschefen av säkerhetsskäl kan komma att lämna.

**12 § Nyttjanderätt utanför flygplatsområdet för
inflygningshjälpmedel, utryckningsvägar m m**

Staten, eller den till vilken staten har upplåtit rätten att driva flygplatsen enligt 6 § 1 st, äger under arrendetiden rätt att utan särskild ersättning

dels disponera mark utanför flygplatsområdet för de inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar som finns den 1 juli 1993 och att bibehålla erforderliga ledningar för dessa anläggningar.

dels med stadens skriftliga samtycke uppföra och bibehålla därutöver erforderliga inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar med tillhörande ledningar på mark eller byggnad som staden disponerar.

dels ock på stadens mark i flygplatsens omgivning röja uppväxande träd och buskar för att tillförsäkra flygplatsen hinderfrihet i enlighet med Luftfartsverkets Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F).

Staden förbinder sig att vid upplåtelse eller överlåtelse av mark eller byggnad göra förbehåll om dessa rättigheters bestånd.

13 § Tillfart till flygplatsområdet

Parterna är överens om att tillfartsvägen från Ulvsundavägen i enlighet med vad som framgår av bilaga 3 och enligt en särskilt träffad överenskommelse skall rustas upp och breddas.

Staten svarar för kostnaderna för upprustningen och breddningen inom flygplatsområdet. Till dess en ny tillfartsväg har anlagts från Ulvsundavägen till det angränsande s k Stormarknadsområdet, medger staten att flygplatsens tillfartsväg får nyttjas hela dygnet för trafik till och från det området.

Staden skall som ersättning härför betala 4,7 miljoner kr i 1994 års penningvärde till staten. Beloppet skall utbetalas när upprustningsarbetena har påbörjats. Vid utbetalningen skall det omräknas med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex.

14 § Teknisk försörjning

Staden förbinder sig att svara för underhållet av nätet för teknisk försörjning fram till anslutningspunkterna invid flygplatsområdets gräns.

Staten medger att spillvattentunneln under flygplatsen bevaras och underhålls av staden och förbinder sig att inte genom schakt- eller andra markarbeten äventyra dess funktion.

Staten medger vidare att staden avleder dagvatten från stadsdelen Bromma Kyrka i den dagvattenledning under flygplatsområdet som underhålls av staten. Staden skall betala 6,5 miljoner kr i 1994 års penningvärde till staten för att täcka en del av kostnaden för ledningens upprustning. Beloppet skall utbetalas när upprustningsarbetena har påbörjats. Vid utbetalningen skall det omräknas med hänsyn till förändringar i konsumentprisindex.

Staten förbinder sig att bekosta och i samråd med staden upprätta en beskrivning över det nuvarande systemet för teknisk försörjning med förgreningar och anslutningspunkter. Beskrivningen skall avse det område som är upplåtet till staten genom 1946 års avtal med undantag av de fastigheter inom området som är upplåtna med tomträtt. Beskrivningen skall redovisa anläggningarnas tekniska status och behov av ombyggnad och underhåll. Beskrivningen skall vara färdig senast den 1 juli 1995.

15 § Fysisk planering, bygglovgivning m m utanför flygplatsområdet

Staden förbinder sig att i samråd med staten eller med den till vilken staten har gjort upplåtelse enligt 6 § 1 st i den fysiska planeringen och vid bygglovgivning utanför flygplatsområdet under upplåtelsestiden verka för

dels att flygplatsens behov av hinderfrihet runt flygplatsen tillgodoses i enlighet med Luftfartsverkets Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F),

dels att flygplatsens intressen även i övrigt tillgodoses så att verksamheten där inte försvåras eller fördyras, under förutsättning att den bedrivs inom ramen för de gällande villkoren i tillståndet enligt miljöskyddslagen och i enlighet med vad staten enligt 3 § ovan har åtagit sig rörande omfattningen av verksamheten.

Staten förbinder sig att verka för att de av flygverksamheten förorsakade höjdrestriktionerna för fastigheter i flygplatsens omgivning så litet som möjligt begränsas medgivna bygghöjder.

16 § Överlåtelse av närliggande fastigheter

Staten förbinder sig att med särskilt upprättade köpehandlingar till staden överlåta de flygplatsen närliggande fastigheterna Cyprianus 8, 9.10 och 11 samt Sundby 19:1, 19:2, 19:3, 19:4, 19:5 och 19:10, samtliga i Spånga församling, till ett sammanlagt pris av 4 miljoner kr. Fastigheterna skall överlåtas med tillträde den 1 januari 1995 då köpeskillingen skall erläggas.

17 § Den framtida verksamheten för skol- och övrigt allmänflyg på Bromma flygplats

Parterna är överens om att staten, om Bromma flygplats läggs ned, inte har något ansvar för att tillhandahålla flygplats åt det skol- och övrigt allmänflyg som utnyttjar flygplatsen. Denna verksamhet kan inte överföras till Arlanda flygplats och måste då således hänvisas till annan flygplats i Stockholmsregionen.

Staten förbinder sig att ta initiativ till en utredning som syftar till att finna en lämplig lokalisering för en ny flygplats i Stockholmsregionen.

18 § Ekonomisk reglering m m när arrenderätten upphör

När arrenderätten till flygplatsområdet upphör, skall staten tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom området överlämnas till staden med äganderätt. Byggnaderna och anläggningarna överlämnas i då befintligt skick och utan annan ersättning än den som kan komma ifråga enligt andra stycket nedan. All evakuering av verksamheter ombesörjs och bekostas av staten, om inte staden kommer överens med nyttjanderättshavaren om annat och underrättar staten om detta senast nio månader innan detta avtal upphör att gälla.

Förhandlingar skall upptas mellan parterna om ersättning från staden till staten för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt stadens mening efter flygplatsens nedläggning kan nyttjas av staden.

Utgångspunkt för bestämning av ersättningen skall vara de kostnader som staten har haft för nybyggnad, annan nyanläggning, ombyggnad och tillbyggnad, minskade med en årlig avskrivning av investeringsbeloppen med 3 1/3 %. Ersättningen skall dock inte överstiga det värde som byggnaden eller anläggningen kan antas ha för det av staden avsedda framtida nyttjandet.

Före avtalstidens utgång skall annan tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom flygplatsområdet genom statens försorg rivas och marken skall lämnas väl avröjd om inte staden kommer överens med ägaren om annat och underrättar staten om detta senast nio månader innan detta avtal upphör att gälla.

19 § Förbud mot inskrivning m m

Detta avtal får inte inskrivas.

Byggnader och andra anläggningar inom flygplatsområdet får inte utan stadens skriftliga samtycke genom s k säkerhetsöverlåtelse eller på liknande sätt överlåtas på annan.

20 § Om skiljedom

Om oenighet uppkommer mellan parterna vid tolkningen av detta avtal skall frågan avgöras av en skiljenämnd enligt lagen om skiljemän.

21 § Villkor för avtalets giltighet

Detta avtal om förlängning av 1946 års nyttjanderättsupplåtelse är för sin giltighet beroende av att det senast den 30 juni 1994 har godkänts för statens del av regeringen och för stadens del av kommunfullmäktige.

Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

Norrköping den 25.3 1994

Stockholm den 25.3 1994

För Luftfartsverket

För Stockholms kommun

Att kopian överensstämmer med
originalet befygas i tjänsten

LUFTFARTSVERKET
Juridiska sekretariatet

Bilaga 2: Tilläggsavtal 1996

Staten genom Luftfartsverket, nedan kallad staten, och Stockholms kommun, nedan kallad staden, träffar härmed följande

TILLÄGGSAVTAL

Till 1994 års avtal avseende upplåtelse av Bromma flygplats

1. Parterna är ense om att 3 § i 1994 års avtal skall ha följande ändrade lydelse:

3 § Flygplatsområdets användning m m

Arrendeområdet skall användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan stadens skriftliga samtycke. I förekommande fall krävs dessutom bygglov

Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i flygplatsens tillstånd enligt miljöskyddslagen och miljöbalken.

Staden förbinder sig att i samråd med staten utreda kostnader och övriga förutsättningar för att omlokalisera skolflyget och det lätta allmänflyget vid Bromma flygplats till annan flygplats i Stockholmsregionen

Staten förbinder sig

dels att från och med den 2 december 1999 begränsa flygplatsens öppethållningstider under måndagar-fredagar till kl. 07.00-22.00 samt lördagar och söndagar till kl. 08.00-22.00. Begränsningen gäller inte för ambulans- och räddningsflygplan samt för statsflygplan,

dels att senast den 30 september 2001 ha utarbetat förslag till skärpning av de miljörelaterade trafikavgifterna vid Bromma flygplats jämte en utredning om de förväntade effekterna härav,

dels att i avvaktan på ovan angivna utredningar och längst till och med den 30 september 2001 begränsa antalet flygrörelser vid flygplatsen med flygplan som har en maximal startvikt överstigande 14 ton till 16 500 per år samt begränsa det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen till maximalt 88 000 per år som riktvärde. Den förstnämnda begränsningen omfattar inte statsflygplan. Riktvärdet 88 000 flygrörelser per år får överskridas endast om synnerliga skäl föreligger,

dels ock till dess nya villkor för verksamheten har fastställts av miljödomstolen i en lagakraftvunnen dom att inom ramen för det gällande tillståndet enligt miljöskyddslagen bedriva verksamheten i enlighet med ovan angivna åtaganden och ansökan hos miljödomstolen om villkorsändring.

Stadens miljö- och hälsoskyddsnämnd utövar i detta avseende tillsyn över verksamheten.

Staten förbinder sig att gentemot staden och tredje man svara för skada som är ersättningsgill enligt miljöskadelagen eller miljöbalken och som kan uppkomma till följd av den verksamhet som beskrivs i denna paragraf.

Flygplatsens rullbana skall också fortsättningsvis för linjefart vara klassificerad enligt bankod 2 i enlighet med Luftfartsverkets nu gällande Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F). Omklassning till annan bankod får bara ske efter skriftligt samtycke från staden.

2. Om parterna inte dessförinnan har enats om annat skall från och med den 1 oktober 2001 antalet flygrörelser vid Bromma flygplats med flygplan som har en maximal startvikt som överstiger 12 ton åter begränsas till 15 500 per år och det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen begränsas till maximalt 100 000 per år. Den förstnämnda begränsningen omfattar inte statsflygplan.

3. I övrigt skall 1994 års avtal gälla oförändrat.

4. Detta tilläggsavtal är för sin giltighet beroende av att det senast den 13 december 1999 har godkänts för statens del av regeringen och för stadens del av kommunfullmäktige genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta tilläggsavtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt

Norrköping den 1999-11-02

För staten genom Luftfartsverket


Ingemar Skogö

Stockholm den

För Stockholms kommun


Carl Cederschiöld

Bilaga 3: Tilläggsavtal 2001

Staten genom Luftfartsverket (LFV), nedan kallad staten, och Stockholms kommun, nedan kallad staden, träffar härmed följande

TILLÄGGSAVTAL

till 1994 års avtal om upplåtelse av Bromma flygplats.

1. Bakgrund

1.1 Bromma flygplats skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara,

dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm,
dels en flygplats för affärsflyget,

1.2 Bromma flygplats spelar en viktig roll för att dels ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid, dels säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Parterna anser därför att det är av väsentlig betydelse att flygföretagen på Bromma kan utveckla sin trafik på flygplatsen och är därför överens om att tillåta vissa ökning av den reguljära flygtrafiken. Detta sker genom att ersätta den nuvarande begränsningen för flygtrafik med flygplan med en maximal startvikt över 14 ton med begränsningar i den ljudemission som flygplanen avger när flygplanen framförs i trafik till och från Bromma flygplats. Flygplatsen skall dock inte tillåtas trafikeras med flygplan med en startvikt överstigande 50 ton.

1.3 Flygplatsen skall utvecklas i samspel med omgivningen.

2. Parterna är ense om att 3 § i 1994 års avtal skall ha följande lydelse.

3 § Flygplatsområdets användning m.m.

Arrendeområdet skall användas som flygplats och för flygplatsanknuten verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan stadens skriftliga samtycke. I förekommande fall krävs dessutom bygglov.

Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i flygplatsens tillstånd enligt miljöskyddslagen och miljöbalken.

Staten förbinder sig till dess nya villkor för verksamheten har fastställts i en lagakraftvunnen dom att bedriva verksamheten i enlighet med vad staten har föreslagit i en ansökan om skärpta villkor för verksamheten som ursprungligen

den 24 juni 1993 har givits in till Koncessionsnämnden för miljöskydd. Kompletteringar till och ändringar i denna ansökan som staten givit in till nämnden eller miljödomstolen efter den 24 juni 1993 skall också utgöra underlag för verksamhetens bedrivande. Åtagandet gäller från de tidpunkter som anges i ansökningshandlingarna.

Stadens miljö- och hälsoskyddsnämnd utövar tillsyn över verksamheten enligt miljöbalken. Dessutom skall samverkan ske mellan staten och stadens kommunstyrelse om tillämpningen av detta avtal.

Staten förbinder sig att gentemot staden och tredje man svara för skada som är ersättningsgill enligt miljöbalken och som kan uppkomma till följd av den verksamhet som beskrivs i denna paragraf.

Flygplatsen är öppen för flygtrafik måndagar-fredagar kl. 07.00-22.00, lördagar 09.00-17.00 och söndagar kl. 10.00-20.00. För ambulans- och räddningsflyg samt för statsflygplan baserade på Bromma kan flygplatsen hållas öppen under andra tider på dygnet. Tiderna för öppethållande under lördag och söndag ändras fr o m 2002-07-01. Till dess att öppethållande tiderna för lördag och söndag ändras gäller tiderna 0800 – 2200.

Flygplatsen får enbart trafikeras med flygplan upp till en maximal startvikt på 50 ton.

Flygplatsens rullbana skall också fortsättningsvis för linjefart vara klassificerad enligt bankod 2 i enlighet med Luftfartsverkets nu gällande Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F). Omklassning till annan bankod får bara ske efter skriftligt samtycke från staden.

3. Övriga åtaganden och begränsningar i verksamheten

Definitioner i detta avtal: Med linjefart avses regelbunden luftfart i reguljär tidtabellsbunden trafik. Med affärsflyg avses taxiflyg och firmaflyg (med firmaflyg menas flygning med eget eller inhyrt flygplan som utförs i förvärvssyfte dock ej skolflyg). Statsflygplan är trafik med flygplan på uppdrag av kungahuset och regeringar.

Staten förbinder sig att inom ramen för detta avtal bedriva verksamheten vid flygplatsen i enlighet med punkt 2 ovan och i enlighet med följande åtaganden och begränsningar.

3.1 Det totala antalet flygrörelser vid flygplatsen får uppgå till maximalt 65 000 per år från och med år 2003. Riktvärdet 65 000 flygrörelser får överskridas endast då synnerliga skäl föreligger och om parterna överenskommer om detta. Trafik med ambulans- och räddningsflyg samt statsflygplan omfattas inte av ovanstående begränsning av antalet flygrörelser.

Av det totala antalet flygplanrörelser får antalet flygplanrörelser med flygplan i linjefart inte överstiga 35 000 per år.

3.2 Inom det totala antalet flygörelser skall affärsflyget alltid ha tillgänglighet till flygplatsen.

3.3 Inför varje trafikprogramperiod fastställer staten med beaktande av punkt 3.1 och 3.2 ovan, den kvot av flygörelser som görs tillgänglig under perioden för linjefart.

3.4 Staten åtar sig att under veckoslut (lördag och söndag) begränsa antalet flygplanörelser med flygplan med en ljudemission som överstiger 86 EPNdB enligt punkt 3.7 (affärsflyg undantaget). Den tillåtna årliga volymen för lördagar och söndagar per kalenderår skall fortsättningsvis inte överstiga det antal som rådde under år 2001.

Därutöver åtar sig staten att för flygplan i linjefart under veckoslut öka landnings- och miljöavgifter så att dessa har en nivå som är dubbelt så hög som under veckodagar för flygplan med en maximal startvikt överstigande 5,7 ton.

3.5 Den uppmätta bullerenergin skall inte överstiga 134 TFBN, det värde som gällde för år 1999, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från behörig myndighet. Staten skall med olika åtgärder successivt söka minska den bullerenergi som alstras från flygverksamheten.

3.6 Inga luftfartyg med ljudemission som överstiger 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, dvs. dagens maxnivå tillåts trafikera flygplatsen, såvida inte lägre värden anges i meddelade tillstånd från koncessionsnämnd eller miljödomstolen. Staten skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen att införa flygplanstyper som har en lägre ljudemission än maxvärdet. Detta innebär att flygplan av exempelvis typen Bae 146/RJ100 fortsätter att vara de största förekommande flygplanen.

3.7 För flygplan i linjefart gäller följande begränsningar rörande ljudemissioner.

För flygplan i linjefart gäller generellt, dock med nedan angivna undantag att dessa antingen måste ha ett certifieringsvärde för ljudemission som inte överstiger 86 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3, eller kan trafikera Bromma så att bullret blir mindre än 86,0 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3.

Större jetflygplan med en passagerarkapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart samt affärsflyg i motsvarande storlek, som har en ljudemission på över 86 men under 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3, får dock trafikera flygplatsen med ett total antal flygplanörelser per kalenderår på maximalt 18 000.

3.8 Staten skall fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter för luftfarten med syftet att ytterligare begränsa den bullerstörning som flyget utgör för de omkringboende. Avgifterna skall vara sådana att de påskyndar övergången till moderna och mindre miljöpåverkande flygplan. Staten skall införa ekonomiska sanktioner mot flygoperatörer som bryter mot gällande regler för flygning till och från Bromma flygplats.

3.9 Staten medverkar till att omlokalisera skolflyget vid Bromma flygplats till andra flygplatser i Stockholmsregionen i vid mening.

3.10 Staten skall fortlöpande utvärdera verksamhetens påverkan på flygplatsens omgivning. Utvärderingen skall omfatta samtliga komponenter som ingår i detta avtal. Utvärderingarna skall utgöra underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling. Ett särskilt program med kontinuerliga bullermätningar skall införas för flygplatsen. Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten enligt punkt 3.5 ovan och ljudemission enligt punkt 3.6 ovan. En särskild samrådsgrupp ska bildas av parterna för att följa verksamheten.

3.11 Staten ska redovisa en plan över hur man avser att genomföra åtgärder för förbättringar och standardhöjningar av flygplatsens byggnader och yttre miljö. Staten åtar sig att för affärsflyget iordningställa en för verksamheten välanpassad terminal med god standard.

3.12 Staten skall verka för att inflygningsvinkeln kan ökas från nuvarande 3,5 grader med målet att söka nå 4,5-5,5 grader för flygplan som är certifierade för högre inflygningsvinklar. LFV skall i en utredning senast den 1 oktober 2002 redovisa vilka åtgärder som kan vidtas för att öka inflygningsvinkeln ytterligare utöver de 3,5 grader som för närvarande gäller. LFV åtar sig att därefter successivt under avtalstiden vidta sådana åtgärder som parterna bedömer som miljömässigt rimliga och kostnadseffektiva, och som Luftfartsinspektion godkänner med syftet att öka inflygningsvinkeln och därmed minska bullerexponeringen vid inflygning.

4. Avtalets omfattning.

I övrigt skall 1994 års avtal gälla oförändrat.

5. Avtalets giltighet.

Detta tilläggsavtal gäller från och med den 15 april 2002 till och med den 31 december 2011 i enlighet med parternas avtal om upplåtelse av Bromma flygplats. Tilläggsavtalet från den 2 november 1999 upphör därmed att gälla.

6. Godkännande av avtal

Detta tilläggsavtal är för sin giltighet beroende av att det har godkänts för statens del av regeringen och för stadens del av kommunfullmäktige genom beslut som senare vinner laga kraft.

Detta tilläggsavtal har upprättats i två likalydande exemplar av vilka parterna tagit var sitt

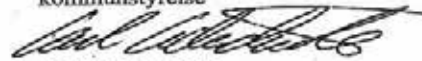
Norrköping den 21/3 2002

För staten genom Luftfartsverket


Lars Rekke

Stockholm den 21/2 2002

För Stockholms kommun genom dess
kommunstyrelse


Carl Cederschiöld


Yvonne Modén

Källa: Luftfartsverket, Norrköping

Bilaga 4: Markupplåtelseavtal 2008-2038

Staten genom Luftfartsverket ("LFV"), 202100-0795, samt
Stockholms kommun ("Staden") 212000-0142,
träffar härmed följande

AVTAL

om förlängning av upplåtelsen av Stockholm-Bromma flygplatsområde enligt avtal av den 17 resp 18 maj 1994 med tilläggsavtal av den 21 februari 2002 resp den 21 mars 2002.

Vedamboten vid Stockholm-Bromma Airport ("Flygplatsen") skall i huvudsak inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara

delvis en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm,

delvis en flygplats för affärsflyg.

Flygplatsen spelar en viktig roll både för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övrigt landet även för allt under högtidstid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom affärsflyg. Parterna är därför överens om att det är av väsentlig betydelse för såväl flygförretagen på Flygplatsen som för Staden att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena.

Som förutsättning för förlängningen av upplåtelsen av markområdet där Flygplatsen är belägen enligt detta avtal gäller vad som anges i 17 § nedan.

Följande villkor skall gälla för förlängningen.

1 § Markområden m m

1.1 Nyttjanderätten avser anläggningsområdet och omfattar de markområden ("Användningsområdet") som anges på bifogad karta, se bilaga 1.

1.2 Markområdet för tillfartsvägen till Flygplatsen från Ulvsvandavägen till den plats som har markerats med ett rött streck på bilaga 1 återgår till Staden den 31 december 2007. Staden förbinder sig att bibehålla tillfartsvägen, se bilaga 2 a och b.

1.3 LFV:s nyttjande av det markområde som anges på bilaga 3 och som idag enligt särskilt avtal nyttjas av staden för återvinningscentral återgår till staden vid det avtalets upphörande (den 1 januari 2012)

1.4 LFV:s nyttjanderätt till nedan angivna markområden kan under avtalstiden upphöra vid de tidpunkter och på de villkor som anges i bilagorna:

1. Mark för tvärsparvägen, se bilaga 4 a och b
2. Norra området, se bilaga 5 a och b.

akf

1.5 Parterna är överens om att Staden äger säga upp tomträtten till Riksböy 1:5 som är upplåten inom Arrendområdet till upphörande, alternativt efter samråd med LPV följande upplåtelsen.

2 § Ersättning för arrenderätten mm

2.1 LPV erlägger till staden en årlig arrendavgift om en (en) kr.

2.2 Som ersättning för den flygplatsanknutna verksamheten erlägger LPV till staden från och med den 1 januari 2008 även ett belopp som motsvarar fem (5) kr per passagerare som avreser från flygplatsen och för vilken passageraravgift betalas enligt LPV:s Luftfartstaxa. Beloppet skall räknas upp från och med den 1 januari 2009 med förändringarna av konsumentprisindex med januari 2008 som bas.

Om LPV:s luftfartstaxa skulle upphöra att gälla skall ersättning baseras på samma beräknings sätt.

Beloppen erläggs kvartalsvis i efterskott senast vid utgången av månaden efter varje kvartal.

3 § Avtalstid

Upplåtelsen gäller från och med den 1 januari 2008 till och med den 31 december 2038.

4 § Arrendområdets användning m m

4.1 Arrendområdets användning

4.1.1 Arrendområdet skall användas som flygplats och för flygplatsanknutna verksamhet. Annan verksamhet får inte bedrivas inom området utan Stadens skriftliga samtycke.

4.1.2 Det totala antalet flygrörelser vid Flygplatsen skall begränsas till maximalt 80 000 per år som riktvärde. Riktvärdet får överskridas endast då synnerliga skäl föreligger och om parterna kommer överens om det. Trafik med ambulans- och räddningsflyg samt statsflygplan omfattas inte av denna begränsning av antalet flygrörelser.

4.1.3 LPV skall inte tillåta ett luftfartyg med en ljudemission som överstiger 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, eller med de lägre värden som meddelas av miljödomstolen, trafikerar Flygplatsen. LPV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar Flygplatsen att använda flygplanstyper som har en lägre ljudemission än det angivna maximala värdet.

4.1.4 För flygplan i linjefart gäller följande begränsningar rörande ljudemissioner.

För flygplan i linjefart gäller generellt, dock med nedan angivna undantag att dessa endogen måste ha ett certifieringsvärde för ljudemission som inte överstiger 86 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, eller kan trafikera Bromma så att bullret blir mindre än 86 EPNdB i medeltal före de tre mätpunkterna.

Större jetflygplan med en passagerar kapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart, som har en ljudemission på över 86 men under 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol. 1, chapter 3, får dock trafikera flygplatsen med ett totalt antal flygplanförelser per kalenderår på maximalt 20 000.

4.1.5 LfV kommer fortlöpande att utvärdera behovet även även för gällande miljöfaktorer av förändringar i det antal på flygplatsen tillåtna flygförelser respektive flygplan som anges ovan samt flygplatsens påverkan på omgivningen. Utvärderingen skall utgöra underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling. Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten.

4.2 Öppethållningstider

Öppethållningstiderna för flygtrafik skall under avtalstiden begränsas till måndagar-fredagar kl 07.00-22.00, lördagar 09.00-17.00 och söndagar kl 12.00-22.00. LfV kan under vissa förutsättningar komma att ytterligare begränsa öppethållningstiderna. För ambulans- och räddningsflyg samt för statsflygplan baserade på flygplatsen kan flygplatsen dock hållas öppen under andra tider på dygnet än de som anges ovan.

5 § Särskilda tillstånd och föreskrifter gällande miljövillkor mm

5.1 Flygplatsverksamheten skall bedrivas i enlighet med de vid varje tidpunkt gällande villkoren i flygplatsens tillstånd enligt miljöbalken. Vad som anges i detta avtal skall inte i något fall tolkas så att något villkor för överstridas.

5.2 LfV förbindar sig att till dess nya villkor för verksamheten har fastställts i en lagkraftvunnen dom att bedriva verksamheten i enlighet med vad LfV har föreslagit i en ansökan om särskilda villkor för verksamheten som ursprungligen den 24 juni 1993 har givits in till Koncessionsnämnden för miljöskydd. Kompletteringar till och ändringar i denna ansökan som LfV givit in till nämnden eller miljödomstolen efter den 24 juni 1993 skall också utgöra underlag för verksamhetens bedrivande. Åtagandet gäller från de tidpunkter som anges i ansökningshandlingarna.

5.3 LfV skall vidare, från och med detta avtals ikraftträdande och under avtalstiden sträva efter att vid varje tidpunkt bedriva verksamheten på flygplatsen så att bullerströmmar inom de områden som är streckade på bilaga 6 inte överstiger FBN 55 och MAX 80 enligt de definitioner för bullernormer som gäller enligt ansökan enligt 5.2 ovan.

5.4 Parterna åtar sig att, i förekommande fall, göra de mätningar och inga de rapporter, ansökningar och framställningar till myndigheter och domstolar som ankommer på parterna enligt vad varje tidpunkt gällande regler.

6 § Stadens exploatering av markområden utanför Arrendeområdet

Det är ett starkt intresse från stadens sida att de områden som är streckade på bifogade karta, bilaga 6, km bebbyggas, även med bostäder.

fel

LFV motsätter sig inte att bebyggelse uppförs inom sistnämnda område under förutsättning att konsekvenserna av sådan bebyggelse inte påverkar flygplatsverksamheten. Detta prövas vid planläggning och bygglov till sådan bebyggelse.

Parterna skall, i den mån det ankommer på dem, göra de mätningar och läsa de rapporter, ansökningar och framtidsstudier till myndigheter och domstolar som erfordras för att stadens bebyggelse skall kunna uppnå. Detta åtagande skall dock inte gå utöver vad som anges i detta avtal eller innebära att någondera part tvingas åta sig förpliktelser som är oskäliga.

7 § Uppsägning

7.1 Om parterna inte avtalar om annat, eller vad som anges i 7.2 nedan inträffar, uppbör arenden efter uppsägning till avtalstidens utgång och utan annan rätt till ersättning än vad som anges i detta avtal. Uppsägning skall ske skriftligen trettiosex (36) månader före avtalstidens utgång.

7.2 LFV har rätt till förtida uppsägning av avtalet om LFV beslutar att lägga ner Flygplatsen. Under sådana omständigheter uppbör avtalet att gälla trettiosex (36) månader efter att en skriftlig uppsägning från LFV:s sida har skett.

7.3 Om LFV till övervägande del upplåter/överlåter arendestilen till arendeområdet till annan än det bolag som avses i 19 § får detta ske endast efter stadens skriftliga godkännande.

8 § Upplåtelser i andra hand

8.1 LFV har rätt att upplåta flygplatsdriften till annan samt att därvid upplåta arenderätten till Arendeområdet med därpå uppförda byggnader och andra anläggningar.

8.2 LFV har rätt att upplåta nyttjanderätt till del av Arendeområdet och till därpå uppförda byggnader och andra anläggningar till annan nyttjanderättshavare att nyttjas för flygplatsanknutna verksamheter. LFV får medge en sådan nyttjanderättshavare rätt att för sådan verksamhet vidareupplåta mark, byggnader och anläggningar till annan.

8.3 Vid upplåtelse i andra hand och vidareupplåtelse kvarstår LFV som motpart till Staden. Sådan upplåtelse får inte utan Stadens skriftliga medgivande ske med bättre rätt eller för längre tid än som tillkommer LFV enligt detta avtal.

8.4 Staden har rätt att på begäran ta del av en förteckning över löpande nyttjanderättsupplåtelse inom Arendeområdet och av villkoren som gäller för upplåtelseerna.

8.5 Inkomster av gjorda upplåtelse av arenden, tomt rätt och andra nyttjanderätter inom Arendeområdet tillfaller LFV eller den som LFV har överlåtit flygplatsdriften till

9 § Upprustning och förbättring av byggnader mm

9.1 Inom Arendeområdet har LFV rätt att dels bibehålla egna byggnader och andra anläggningar, dels medge den, som LFV upplåter nyttjanderätt till, rätten att bibehålla sina byggnader och andra anläggningar.

21

9.2 LfV har rätt att överlåta byggnader och andra anläggningar till annan. Kostnaderna för upprustning och förbättring betalas av LfV eller av den till vilken LfV upplåter nyttjanderätt.

10 § Stängsel m m

Staden förbinder sig att ersätta kostnaderna för stängsel och andra avstängningsanordningar som krävs enligt Luftfartstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL) utmed Arrendområdets nya gränser när LfVs nyttjanderätt till markområdet upphör. Beloppet skall utbetalas när anläggningsarbetena har avslutats och ekonomisk redovisning presenterats för staden.

11 § Stadens tillträde till Arrendområdet under upplåtelsestiden

Staden medges rätt till tillträde till Arrendområdet för åtgärder för områdets placering under upplåtelsestiden såsom markundersökningar och iansättning samt för besiktning. Staden förbinder sig att därvid följa de föreskrifter som gäller för tillträde till Arrendområdet och de ytterligare anvisningar som Flygplatschefen av säkerhetsskäl kan komma att lämna.

12 § Nyttjanderätt utanför Arrendområdet för inflygningshjälpmedel, utryckningsvägar m m

12.1 LfV, eller den som LfV har upplåtit flygplatsdriften till enligt 8 §, öger under arrendetiden rätt att utan särskild ersättning

delvis disponera mark utanför Arrendområdet för de inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar som finns den 1 januari 2008 och att bibehålla erforderliga ledningar för dessa anläggningar,

delvis med Stadens skriftliga samtycke uppföra och bibehålla därutöver erforderliga inflygningshjälpmedel och utryckningsvägar med tillhörande ledningar på mark eller byggnad som Staden disponerar utanför Arrendområdet,

delvis ock på Stadens mark i Flygplatsens omgivning röja uppväxande träd och buskar för att tillfärsäkra flygplatsen hinderfrihet i enlighet med Luftfartstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL).

12.2 Staden förbinder sig att vid upplåtelse eller överlåtelse av mark eller byggnad göra förbehåll om dessa rättigheters bestånd.

13 § Teknisk försörjning

13.1 Staden åtar sig att verka för att teknisk försörjning finns och underhålls fram till anslutningspunkterna invid Arrendområdets eller den berörda fastighetens gränser.

13.2 Staden åtar sig att verka för att spillvattenrörrens under Flygplatsen bevaras och underhålls. LfV förbinder sig att inte genom schakt- eller andra markarbeten äventyra rörens funktion.

13.3 LFV medger att dagvatten avleds från stadsdelen Bromma/Kyrka i den dagvattenledning under Arrondeområdet som underhålls av LFV. Staden skall till LFV bidra till kostnaden för ledningens vidmakthållande i proportion till nyttjandet. Detta åtagande kan komma att fullgöras av ett av stadenägt bolag.

14 § Fysisk planering, bygglovgivning m m utanför Arrondeområdet

Staden förbinds sig att i samråd med LFV, eller med den till vilken LFV har gjort upplåtelse enligt 8 §, i den fysiska planeringen och vid bygglovgivning utanför Arrondeområdet under upplåtelseperioden verka för

dels att Flygplatsens behov av hinderfrihet runt Flygplatsen tillgodoses i enlighet med Luftfartstyrelsens Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F),

dels att Flygplatsens intressen även i övrigt tillgodoses så att verksamheten där inte förväms eller fördröjas, under förutsättning att den bedrivs inom ramen för de gällande villkoren i

tillståndet enligt miljöbalken och i enlighet med vad LFV enligt 4 § ovan har åtagit sig rörande omfattningen av verksamheten.

15 § Arronderättens upphörande

15.1 När arronderätten upphör, skall LFV tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom området överlämnas till Staden med äganderätt. Byggnaderna och anläggningarna överlämnas i då befintligt skick och utan annan ersättning än den som kan komma ifråga enligt andra stycket nedan.

15.2 All evakuering av verksamheter ombesörjs och bekostas av LFV, om inte Staden kommer överens med nyttjanderättshavaren om annat och underrättar LFV om detta senast tolv (12) månader innan detta avtal upphör att gälla.

15.3 Förhandlingar skall upptas mellan parterna om ersättning från Staden till LFV för de byggnader och andra anläggningar som på sikt enligt Stadens mening efter Flygplatsens nedläggning kan nyttjas av Staden. Utgångspunkt för bestämning av ersättningarna skall vara de investeringsutgifter som LFV har haft för att uppföra och vidmakthålla byggnaderna och de andra anläggningarna, minskade med en linjär årlig avskrivning av investeringsbeloppet enligt god redovisningssed och därav följande avskrivningsår.

15.4 På avtalstidens utgång skall annan tillhöriga byggnader och andra anläggningar inom Arrondeområdet genom LFVs försorg rivas och marken skall lämnas väl avröjd om inte Staden kommer överens med ägaren om annat och underrättar LFV om detta senast tolv månader innan detta avtal upphör att gälla.

15.5 LFV svarar enligt lag för återställningsåtgärder beträffande eventuella föroreningar i marken inom det område som är upplåtet genom 1946 års nyttjanderättsavtal och de senare avtal som har senast detta.

16 § Förbud mot inskrivning m m

Detta avtal får inte inskrivas.

Byggnader och andra anläggningar inom flygplatsområdet får inte utan stadsens skriftliga samtycke genom en skriftlig överlåtelse eller på liknande sätt överlåtas på annan.

17 § Omförhandling

LFV har rätt att under avtalstiden påkalla omförhandling av ersättning enligt 2 § om intäkterna av parkeringsverksamheten skulle nått ett kraftigt i förhållande till rivningsnivå och detta inte eliminerats av andra inkomståttökningar.

18 § Villkor för avtalets giltighet

Detta avtal är för sin giltighet beroende av att det senast den 31 december 2007 har godkänts för LFVs del av regeringen och för Stadsens del av kommunfullmäktige genom beslut som vinner laga kraft.

19 § Övrigt

19.1 Om LFV omvandlas från ett affärsdrivande verk till ett aktiebolag har LFV rätt att överlåta detta avtal till ett sådant aktiebolag.

19.2 När detta avtal träder i kraft upphör avtalet av den 17 och 18 maj 1994 med tilläggsavtal att gälla.

Detta avtal är upprättat i två exemplar av vilka parterna har tagit var sitt.

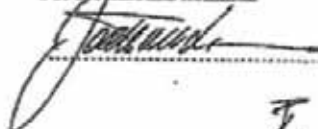
Stockholm den 21/9 2007

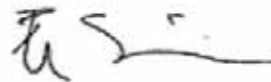
Stockholm den 21 sept. 2007

LFV

För Stockholms kommun







Källa: Anna Haraldsson, exploateringsingenjör, Exploateringskontoret

Bilaga 5: Kommunala försäljningar avseende mark för flerbostadshus i Bromma

Fastighet	Område	Tidpunkt för prisöverenskommelse	Byggrätt, kvm BTA	Pris, kr/kvm BTA	Index till 2010-01, kr/kvm BTA	Tidsjusterat analysvärde kr/kvm BTA
Del av Ulvsunda 1:1	Abrahamsberg, Ålsten m.fl.	2007, okt	Ej klarlagd	9 500	-170	8 930
Del av Traneberg 1:13 (Tranebergsv.)	Alvik/Traneberg	2007, okt	ca 3 800	11 200	-170	11 030
Del av Traneberg 1:13 (Margretelundsv.)	Traneberg	2007, okt	ca 2 400	11 200	-170	11 030
Del av Traneberg 1:13 (Bergsringen)	Traneberg	2007, okt	ca 1 800	11 700	-170	11 530
Del av Ålsten 1:1	Ålsten/Olovslund	2007, dec (anbudstävling)	ca 1 000	15 210	160	15 370
Tillskottsmark till kv. Linaberg	Mariehäll	2008, maj	ca 2 000	8 300	-250	8 050
Kv Psalmen	Nockeby	2008, juni	ca 2 000	13 750	-120	13 130
Del av Ulvsunda 1:3/1:39	Ulvsunda	2009, okt	ca 2 400	8 500	-290	7 910

Källa: Lars Thorstensson, värderare, Exploateringskontoret

Bilaga 6: Sammanställning av flygplatsförsäljningar 2000-2005

MARKET VALUE OF RECENTLY PRIVATIZED AIRPORTS						
Airport Company	Acquirer	Year	Stake Purchased	Currency	Value (M)	Value/EBITDA
Budapest	BAA	2005	75.0%	Euro	1,957.0	31.9
Copenhagen	Macquarie	2005	37.7%	DKK	15,075.0	10.2
Airport Co. of S. Africa	Public Investment Corp.	2005	20.0%	Rand	8,607.8	7.5
Hochtief European airports	Hochtief Airport Capital	2005	100.0%	Euro	432.3	9.7
TBI	AGDL (Aberis/AENA)	2004	100.0%	GBP	685.0	14.8
Brussels	Macquarie	2004	70.0%	Euro	1,835.0	12.3
London Luton	TBI	2004	28.6%	GBP	351.3	15.9
Firenze	Acquizione Prima	2003	20.0%	Euro	90.3	14.3
Belfast City Airport	Ferrovial	2003	100.0%	GBP	35.0	14.5
Hainan Meilan	Copenhagen Airports	2002	20%	HK\$	1,907.2	11.3
Aeroporti di Roma	Macquarie	2002	44.7%	Euro	2,680.8	14.3
Sydney	Sol. Cross (Macquarie)	2002	100.0%	A\$	5,588.0	17.7
Auckland	Institutionale	2001	7.1%	NZ\$	1,828.3	13.1
Birmingham	Macquarie	2001	24.1%	GBP	417.5	10.1
Newcastle	Copenhagen Airports	2001	49.0%	GBP	293.8	17.5
London Luton	TBI	2001	46.4%	GBP	195.0	26.8
East Midlands	Manchester Airport	2001	100.0%	GBP	241.0	13.8
Bournemouth & Glasgow	Infratil	2001	100%	GBP	40.4	28.4
Bristol	Macquarie	2000	100.0%	GBP	234.0	16.4
Hamburg	Hochtief & Air Rianta	2000	36.0%	Euro	804.5	8.6
Aeroporti di Roma	Leonardo	2000	51.2%	Euro	2,591.6	17.4
Centro Norte (Mexico)	ADP consortium	2000	15.0%	US\$	606.7	11.2
Beijing Capital	ADP Management	2000	10.0%	HK\$	12,688.0	17.4
High						31.9
Low						7.5
Average						15.6
Median						14.5

Källa: Poole (2006)

Bilaga 7: Årsstatistik för LFB:s flygplatser 2007 och 2008

Flygplatsstatistik 2007											
	PASSAGERARE				LANDNINGAR		PERSONAL	EKONOMI			
	Totalt		varav utrikes	Totalt		Årsarbetare		Anläggningstillägg ¹⁾	Investeringar	Omsättning	Rörelseresultat
	Antal	Förändr.		Antal	Förändr.						
Stockholm-Arlanda	17 912 997	2%	12 564 291	5%	109 275	-4%	790	0 327	506	2 922	756
Göteborg Landvetter	4 355 471	2%	3 112 652	6%	32 167	-3%	469	973	209	659	190
Malmö	1 069 456	-1%	737 783	5%	20 041	-5%	104	457	40	250	44
Stockholm-Bromma	1 005 649	10%	130 855	10%	31 040	10%	122	127	14	211	33
Luleå	930 160	2%	59 133	13%	6 732	-3%	41	78	11	86	1
Umeå	810 896	1%	42 454	15%	10 680	2%	85	103	7	92	12
Ängelholm Helsingborg	394 723	9%	0 934		6 819	14%	29	36	6	40	1
Äre Östersund	374 300	-9%	32 285	-4%	4 170	5%	42	85	14	40	-16
Sundsvall Härnösand	336 345	0%	20 764	66%	6 496	-2%	47	108	13	54	-11
Visby	317 466	9%	13 438	64%	10 334	-12%	38	39	2	38	-7
Skellefteå	235 923	7%	12 154	35%	3 779	7%	38	59	16	28	-10
Ronneby	219 514	5%	1 545		3 540	-22%	8	34	2	21	-6
Kiruna	191 383	12%	2 556	148%	2 140	2%	16	87	2	33	-18
Örnköldsvik	132 460	1%	3 319	-11%	1 673	-4%	32	42	2	19	-10
Karlstad	119 107	6%	57 496	42%	5 286	2%	37	38	2	24	-23
Jönköping	107 155	-15%	39 756	-31%	7 159	-2%	31	41	2	28	-16

1) Bäst till värde

Flygplatsstatistik 2008											
	PASSAGERARE				LANDNINGAR		PERSONAL	EKONOMI			
	Totalt		varav utrikes	Totalt		Årsarbetare		Anläggningstillägg ¹⁾	Investeringar	Omsättning	Rörelseresultat
	Antal	Förändr.		Antal	Förändr.						
Stockholm-Arlanda Airport	18 136 105	1,2%	13 281 295	3,2%	111 450	2,0%	815	516	2 921	613	
Göteborg Landvetter Airport	4 303 741	-1,2%	3 158 832	1,5%	32 813	2,0%	469	142	682	193	
Malmö Airport	1 748 357	-6,5%	666 218	-9,7%	18 810	-6,1%	104	27	257	29	
Stockholm-Bromma Airport	1 055 949	2,8%	145 526	-4,8%	31 372	1,0%	113	34	226	31	
Luleå Airport	995 663	7,0%	58 231	-1,5%	9 524	9,1%	41	6	93	1	
Umeå City Airport	823 317	1,6%	43 164	1,7%	10 840	-0,4%	85	14	98	10	
Ängelholm Helsingborg Airport	391 372	-0,8%	5 096	-43,0%	7 367	8,0%	32	8	42	-87%	
Äre Östersund Airport	383 419	2,4%	17 736	-20,4%	4 028	-3,4%	38	0	40	-18	
Visby Airport	324 465	2,2%	12 732	-5,3%	9 775	-5,4%	40	2	38	-9	
Sundsvall Härnösand Airport	301 629	-9,7%	25 646	23,5%	5 821	-10,4%	49	2	54	-110%	
Skellefteå Airport	241 962	2,6%	10 342	-14,9%	3 338	-11,7%	36	3	29	-65%	
Kiruna Airport	207 432	8,4%	5 709	123,4%	3 301	7,7%	16	1	38	-20	
Ronneby Airport	206 940	-5,7%	2 076	34,4%	5 162	45,8%	5	2	21	-8	
Örnköldsvik Airport	145 710	10,0%	3 152	-5,0%	2 040	21,9%	32	7	25	-57%	
Karlstad Airport	118 909	-0,2%	62 010	7,9%	5 247	-0,7%	35	3	27	-54%	
Jönköping Airport	76 611	-18,5%	23 461	-41,0%	7 297	1,9%	31	1	29	-52%	

1) Inkluderar nedskrivning av anläggningstillägg på de sex flygplatser som enligt riksdagens beslut inte föresås ligga i det rationella beslutet av flygplatser

Källa: Luftfartsverket (2009c, 2009d)