

Bromma flygplats – värdefull mark som nyttjas fel?

Stockholms stad har sedan 1946 upplåtit mark åt Luftfartsverket till Bromma flygplats. Efter 1996 var tanken att flygplatsen skulle avvecklas för att ge plats för bostäder på flygfältet. Politiska motsättningar har dock gjort att flygplatsen blivit kvar, trots beslut om avveckling och långtgående planering för bostadsbebyggelse. Det senaste markupplåtelseavtalet slöts 2008 och säkrade flygplatsens fortlevnad till 2038. Stockholms stad beräknas få ca 4 miljoner kronor årligen för att upplåta ungefär 142 hektar centralt belägen mark i ett av stadens mest attraktiva områden. Mitt examensarbete om de underliggande markvärdena på flygplatsmarken visar att om den mark som flygplatsen upptar bebyggs med bostäder och marken säljs till marknadspris är den värd ca 10-20 miljarder kronor, beroende på exploateringsgraden.

Bromma flygplats invigdes 1936 som Stockholms första permanenta landflygplats. Flygplatsen förställdes 1946 genom ett markupplåtelseavtal på 50 år fram till 1996. Flygplatsens bullerstörningar medförde att stora delar av flygtrafiken flyttades från Bromma till Arlanda under följande decennier. Under 1980-talet drogs flygplatsen därför med stora förluster och det planerades att flygfältet skulle bebyggas med bostäder efter markupplåtelsens upphörande. Politiska skiftningar i både kommunfullmäktige och riksdag gjorde istället att markupplåtelsen överraskande förlängdes till 2011. Samma anledning gjorde att staden och LFV återigen under 2007 förhandlade om en förlängning, varför ett nytt avtal slöts mellan parterna under 2008 som säkrade flygverksamheten på Bromma i 30 år framåt. Enligt avtalet beräknas Stockholms stad få ca fyra miljoner kronor per år i intäkt, baserat på fem kronor per avresande passagerare. Staden kan dock inte säga upp avtalet, utan den rätten har endast LFV. Om parkeringsintäkterna vid flygplatsen minskas kan LFV även omförhandla avtalet, vilket kan bli fallet när tvärbanans Kistagren färdigställs då den ska ansluta vid flygplatsen.

Varför Bromma flygplats är en omdebatterad politisk fråga beror på skiljaktigheter mellan de två lägren inom svensk politik. De borgerliga partierna menar å ena sidan att flygplatsens betydelse för regionens näringsliv är viktigare än de miljöproblem och bullerstörningar som flygplatsen ger upphov till. Dessutom hävdar de att det skulle bli kostsamt att bebygga marken med bostäder p.g.a. olämpliga markförhållanden, förorenad mark och investeringar i infrastrukturen. De rödgröna partierna menar å andra sidan att flygplatsen bidrar med miljöförstöring och säkerhetsrisker och borde därför avvecklas för att istället bebygga marken med bostäder. De påpekar även att Arlanda ligger endast 20 minuter bort från centrum och är den flygplats i regionen som är av väsentlig betydelse.

Bromma flygplats är ett riksintresse enligt miljöbalken, vilket medför att flygplatsen och dess influensområden för buller, hinderskydd och flygprocedurer ska skyddas genom begränsningar i samhällsutbyggnaden runt flygplatsen och i flygvägarna för att flygplatsen inte ska drabbas av restriktioner. Intill flygplatsen finns ett ca 43 hektar stort influensområde som är obebyggt p.g.a. bullernivåer och säkerhetsrisker, varför det ifall flygplatsen avvecklas frigörs totalt ca 185 hektar för exploatering. Det motsvarar ungefär 7,6 % av stadsdelens totala landareal. Tidigare undersökningar visar även att marken i sig inte utgör något hinder mot bebyggelse då grundförhållandena är delvis besvärliga men inte onormala för Stockholmstrakten, samt att markföroreningar från flygplatsverksamheten är generellt små.

Ifall Bromma flygplats avvecklas och flygplatsmarken exploateras är det rimligt att anta att staden kommer att prioritera flerbostadsbebyggelse. 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. Staden är oftast tveksam till småhusbebyggelse, s.k.

villamattor, i centrala lägen då det oftast inte är lönsamt. Istället föredras flerbostadsbebyggelse då en högre exploateringsgrad kan fås och större byggrätter kan säljas, vilket ökar stadens intäkter för att täcka in exploateringskostnaderna.

Det ortsprismaterial som finns om kommunala markförsäljningar i närheten av flygplatsen visar att marknadsvärdet för mark för bebyggelse av flerbostadshus är ca 7 000 – 8 000 kr/kvm BTA. Stadens nuvarande markanvisningspolicy skiljer på mark för bostadsrättslägenheter och hyresrättslägenheter. Mark för bebyggelse av bostadsrättslägenheter ska säljas till marknadspris, medan mark för bebyggelse av hyresrättslägenheter ska säljas till marknadspris eller upplåtas som tomträtt. Nuvarande tomträttsavgälder i Stockholm beslutades 2004 och baserades på ortsprismaterial från 2002, varför det enligt stadens värderare motsvarar ungefär en tredjedel av dagens marknadsvärde med tanke på den prisstegring som skett på fastighetsmarknaden efter 2002.

I områden utanför stadens stadskärna är det normalt med en exploateringsgrad mellan 1 och 2. Om det antas att ca 140 ha av flygplatsmarken exploateras med flerbostadshus, med en exploateringsgrad mellan 1 och 2 och marken säljs till marknadspris, hamnar markvärdet mellan ca 10 och 22 miljarder kr. Resterande yta, ca 45 ha, kan användas till allmän platsmark såsom vägar, gator, grönområden m.m. samt mark för kommersiell verksamhet som staden kan sälja. Ortssprismaterial om kommunala försäljningar av mark för kommersiell verksamhet i flygplatsens närhet, tillsammans med bedömningar av stadens värderare, visar att marknadsvärdet för mark för bebyggelse av handel är ca 4 000 – 5 000 kr/kvm BTA. Kontor och industri har ett lägre marknadsvärde, ca 2 000 – 3 000 kr/kvm BTA.

En exploatering av bostäder på flygplatsmarken kan troligen även leda till högre priser på annan mark i området. Ett sådant exempel är Hammarby Sjöstad, där markpriset för kontor har stigit sedan bostäder uppfördes i området. Samma fenomen gäller även för handel i områden där en ny bostadsexploatering skett, beroende på att köpkraften i handelns närområde ökar. Det är även troligt att andra fastighetspriser stiger om flygplatsen avvecklas i och med att flygbullret försvinner. Flygplatsens buller drabbar främst de som bor i flygplanens start- och landningsvägar, ända från Södermalm och Kungsholmen till Järfälla.

Stockholms stad får för att upplåta den aktuella marken i intäkt ca 4 miljoner kronor per år. Stadens intäkt under ett år motsvarar 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 staden i och med att de upplåter flygplatsmarken till så låg avkastning. 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 och dess invånare.

Flygplatsens icke-monetära mervärden för staden och dess invånare är okända. Det är därför svårt att avgöra om flygplatsen är ekonomisk försvarbar för staden i förhållande till flygplatsmarkens värde. Men det är högst rimligt att tro 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 främst en bostadsexploatering skulle medföra till staden genom att fler personer kunde bosätta sig i Stockholm. Det borde därför diskuteras bland politikerna om att t.ex. bygga ut Arlanda för att inrymma Brommas trafik och istället nyttja marken till bostäder i en stad som lider av stor bostadsbrist.

/John Eriksson, student vid civilingenjörsutbildningen lantmäteri, Lunds Tekniska Högskola