

Innehållsförteckning

1. Femton myter om Brommaflyget.....	2
2. Inledning.....	4
3. Vem behöver Brommaflyget?.....	6
4. De små stegens luftfartspolitik.....	9
5. De brutna vallöftenas politik.....	12
6. Miljökonsekvenser.....	14
7. LFV lovar runt och håller tunt.....	25
8. Säkerhetsaspekter.....	26
9. Ekonomiska realiteter.....	28
10. Stoppa Brommaflyget – NU.....	31

1. Femton myter om Brommaflyget

Allvarliga miljöstörningar för stora delar av stadens befolkning har blivit följden av ökad flygtrafik med tunga jetplan på Bromma. Swedavia och ansvariga politiker hävdar att miljön har blivit bättre. Istället för att se och erkänna verkligheten som den är, lägger man ner stor kraft på att odla ett antal myter om Brommaflyget. Här sammanfattar vi de vanligaste myterna om Brommaflyget.

Myt 1: *Brommaflyget är bra för Stockholm*

Verkligheten: Staden tar 1:- (en krona) i årlig avgift för ett område lika stort som Östermalm och 5 kronor för varje passagerare som avreser. Inkomsterna från flygtrafiken tar staten hand om genom Swedavia. Marknadsmässig hyra skulle inbringa ca 200 – 300 miljoner per år.

Myt 2: *Näringslivet behöver en citynära flygplats som Bromma*

Verkligheten: Arlanda kan nås på ca 20 minuter med snabbtåget från Centralen. Det tar lika lång tid att ta sig till Bromma med taxi. Näringslivet behöver främst bostäder och fungerande kollektivtrafik på marken så att man kan expandera.

Myt 3: *Bromma gör resandet enklare för Stockholmare*

Verkligheten: Det är inte främst Stockholmare som använder Bromma utan folk från övriga landet som använder Bromma för tjänsteresor till och från huvudstaden. 70 procent av stockholmarna använder aldrig Bromma flygplats.

Myt 4: *Flygtrafiken omges av hårda bullergränser*

Verkligheten: 25 % av all trafik – de största flygplanen i linjefart – har dispens och får bullra betydligt mer än angivna bullervärden. Bullergränserna är anpassade efter det värsta bulleråret 1999.

Myt 5: *Bullret kontrolleras noga*

Verkligheten: Ingen bullermätning sker idag på Bromma eller runt flygplatsen. Bullermängden beräknas – simuleras – istället i datorer.

Myt 6: *Antalet flygrörelser minskar*

Verkligheten: Mellan år 2005 till 2011 har antalet flygrörelser med trafikflygplan ökat med 33 procent från 30 522 till 45 352.

Myt 7: *Små flygplan bullrar ofta mer än större plan*

Verkligheten: För att lyfta en stor tyngd krävs kraftfulla motorer som normalt bullrar mer än motorer i mindre och lättare flygplan. Undantaget är riktigt snabba affärsjet eller militära flygplan.

Myt 8: *Det är en liten grupp människor som störs av Brommaflyget*

Verkligheten: Swedavia självt anger antalet bullerstörda till hela 25 000 invånare. Opartiska bedömningar ligger närmare 100 000 störda i innerstaden och västerort.

Myt 9: *Den totala bullermängden minskar med miljövillkoren*

Verkligheten: Den totala bullermängden minskar knappast alls - tvärtom. Brommaflyget får enligt det nya avtalet bullra nästan lika mycket som 1999, det värsta året så här långt.

Myt 10: *Säkerheten är stor kring Brommaflyget*

Verkligheten: Ingen kan ta ansvar för flygsäkerheten vid start och landningar. I praktiken håller man tummarna och hoppas att inget fulltankat passagerarplan ska få problem vid starten och störta på Kungsholmen eller Södermalm. Bränsletransporterna genom tätbefolkade områden till flygplatsen ökar med ökad flygtrafik.

Myt 11: *Utsläppen från flyget minskar*

Verkligheten: Flyget är globalt det trafikslag som ökar snabbast. Flyget drar mest energi samt släpper ut mest klimatgaser av de olika transportalternativen. Den närmaste 10-årsperioden bedöms det inte komma några större tekniska förbättringar. Endast cirka 5 procent energieffektivare väntas flygen bli till år 2020, att jämföras med väntade nära 5 procent årlig ökningstakt.

Myt 12: *Flygplanen blir tystare och tystare*

Verkligheten: Sedan 1980 har de värst bullrande flygplanstyperna som trafikerar Bromma inte blivit mindre bullrande. Ingen förbättring kan förväntas inom överskådlig tid.

Myt 13: *Stränga miljöavgifter gäller för flygtrafiken på Bromma*

Verkligheten: Swedavia vill inte ha några miljöavgifter som minskar utsläppen av koldioxid eller kväveoxider, och några krav på sådana finns varken i avtalet med Stockholm eller i miljövillkoren i tillståndet.

Myt 14: *Det är bra för konkurrensen att Bromma finns*

Verkligheten: Det kostar ofta mer att flyga från Bromma än från Arlanda, trots skattesubventioner och påfrestningarna på miljön.

Myt 15: *Det nuvarande avtalet gäller till 2038 och kan inte rivas upp*

Verkligheten: Regeringen kan tvinga Swedavia att säga upp avtalet.

2. Inledning

Från 1998 har Luftfartsverket/Swedavia med stöd av den dåvarande borgerliga majoriteten i Stockholm successivt utökat det tunga affärs- och linjeflyget på Bromma. Samtidigt har man kraftigt urholkat miljöskyddet kring Brommaflyget för stora delar av stadens invånare. Konsekvensen har blivit att buller och avgaser och olycksrisker har ökat avsevärt.

Det finns tre huvudaktörer i Brommafrågan:

1. Luftfartsverket, numer Swedavia, ett statligt affärsdrivande verk.
2. Moderata samlingspartiet med stöd från Folkpartiet och Kristdemokraterna.
3. Vissa individer inom svenskt näringsliv och samhällets toppskikt.

Tillsammans har de under 1990-talet och under 2000-talet i stigande takt lyckats få till stånd en så kallad utveckling av Brommaflyget. Över våra huvuden startar och landar alltfler stora bullrande jetplan – mitt i staden. Resultatet är förödande, ett stort slöseri med skattepengar och snabbt stigande miljö- och säkerhetsrisker för tiotusentals stockholmare.

Drivkrafterna är status och pengar. Makteliten vill ha kvar sin egen gräddfil och Swedavia vill tjäna pengar på ökad reguljärtrafik.

Den odemokratiska tystnaden måste brytas

Det som skett och nu sker med Brommaflyget är omvälvande. Troligen till glädje för dem som gillar en flygplats mitt i staden och inte själva drabbas av buller och avgaser och olycksrisker. Men till stigande förtvivlan för dem som lever och bor kring flygplatsen och längs in- och utflygningsvägarna i inner- och ytterstaden.

Vi lyfter fram ett antal myter om Brommaflyget, som huvudaktörerna sprider med stor frenesi. Vi beskriver den bakomliggande verkligheten och de samhällsekonomiska och miljömässiga konsekvenserna. Här ges en beskrivande helhetsbild, fakta och analys om vad som hänt med Brommaflyget under de senaste tio åren. Vi vill också redovisa för stadens invånare, politiker, journalister, opinionsbildare och beslutsfattare i hur hög grad diskussion och beslut om Brommaflyget hittills fått styras av myter, halvsanningar, direkta lögnar, svek och prestige samt slöseri med stadens resurser. Man pratar mycket om förbättrad miljö och ökad säkerhet, men i verkligheten struntar man i konsekvenserna.

Hejdas inte denna utveckling får vi leva med en daglig bullermatta över stora delar av innerstaden och västerort. 80 000 flygrörelser med tunga jetplan per år innebär räknat på 365 dagar hela 219 starter eller landningar per dag, dag ut och dag in över Sveriges mest tätbefolkade område. Dessutom ska drygt 2 miljoner

passagerare årligen ta sig till och från flygplatsen och ytterligare försämra en redan mycket svår trafiksituation i Stockholm.

Den här utvecklingen kan bara brytas genom en ny politik i Stockholms Stadshus och i Rosenbad.

Den första upplagan av Myt och verklighet om Brommaflyget gavs ut inför valet 2002. Den andra upplagan, som gavs ut inför valet 2006, var reviderad och delvis omarbetad. Detta är den tredje omarbetade versionen.

Stockholm i november 2012

Aktionsgruppen mot Brommaflyget

Aktionsgruppen mot Brommaflyget är partipolitiskt obunden och arbetar tvärs över parti- och organisationsgränser och med alla partipolitiska sympatier företrädda. Medlemmar är såväl enskilda som föreningar. Vi förenas i motståndet mot det som skett och sker på Bromma, en omfattande utbyggnad av tung flygtrafik med allvarliga miljökonsekvenser för människorna runt flygplatsen och längs in- och utflygningsvägarna över innerstaden och västerort. Mer information finns på vår hemsida, www.stoppabrommaflyget.nu

3. Vem behöver Brommaflyget?

I den offentliga retoriken framhålls gärna att Bromma är viktig för konkurrensen inom inrikesflyget. Det andra argumentet som hålls fram är bekvämlighetsargumentet – Bromma ligger nära och det går snabbt att checka in för stressade storstadsbor med vardagspusselproblem.

Det låter bestickande. För M, Fp och Kd kommer emellertid den frågan i praktiken i andra hand. I första hand vill man säkra affärsflygets och framför allt VIP-flygets tillgång till Bromma. Och kan det ske med hjälp av ökade inkomster från reguljärflyg så har man ingenting emot det.

Swedavia vill inte bara tjäna pengar genom att öka flygtrafiken idag. Man vill också ha kvar Bromma för att ha något att byta bort i framtiden mot mer flygplatskapacitet på annat håll, en fjärde och kanske en femte bana på Arlanda eller helst en ny flygplats på Södertörn.

Några få makthavares privilegier är roten till det onda

1990 var allt klart för en nedläggning av Bromma flygplats. Våren 1991 genomförde Luftfartsverket en enkät på Bromma flygplats. Utfallet av enkäten visade att i snitt 24 personer per dag använde flygplatsen för resor tur och retur samma dag i tjänsten. Flygplatsen var således i praktiken redan nedlagd.

Inför valet samma år hotade ledande företrädare för näringslivet att ta sina företagsledningar och lämna Sverige om inte Bromma flygplats blev kvar. Bromma blev som bekant kvar och kunde fortsätta som gräddfil:

- Toppar i näringsliv och förvaltning solar sig gärna i glansen från ett eget eller inhyrt jetplan på Bromma liksom en del artister och sportstjärnor.
- Regeringsmedlemmar flyger från Bromma på tjänsteresor med statsflygplanen.
- Kungen använder Bromma för sina flygresor. Han har 15 minuters resväg till Bromma från Drottningholm. Där står statsflygplanen TP 100 och TP 102 redo att lyfta. Restiden till Arlanda är ca 30 minuter. När Kungen med familj flyttade till Drottningholm stängdes all flygtrafik på den nord-sydliga start- och landningsbanan, eftersom trafiken där gick över Drottningholm.

Bromma har åter blivit en flygplats för tung linjetrafik – för VIP-flygets skull

Alla inser att Bromma inte kan drivas ekonomiskt på basis av ett litet begränsat antal flygningar med några beslutsfattare. Men det går att lösa med två smarta åtgärder från ansvariga politiker:

1. Genom att enbart ta ut en årlig markhyra på 1 (en) krona och 5 (fem) kronor per avresande passagerare för ett markområde lika stort som Östermalm. Ansvariga politiker subventionerar alltså utan skrupler flygverksamheten med skattebetalarnas pengar, väl medvetna om att man samtidigt allvarligt försämrar samma skattebetalares livsmiljö. Subventionen beräknas till ca 200 – 300 miljoner per år. Det blir ca 12 miljarder fram till år 2038 då det nuvarande avtalet löper ut!
2. Genom att tillmötesgå Luftfartsverkets/Swedavias krav på ökad reguljär flygtrafik och successivt utökat antal flygrörelser med tunga jetplan. Detta trots att man inser att man då måste tumma på både säkerheten och miljön.

Det är främst företrädare för en renodlad marknadsekonomi som tycker att detta är i sin ordning. Det är politiker som i alla andra sammanhang med kraft avfärdar allt som stör den fria konkurrensen. De som i alla andra sammanhang vill ha bort regleringar och subventioner som stör marknadskrafterna och främjar bidragsberoende. Men den gigantiska skattesubventionen till Bromma flygplats tycker man som sagt är helt i sin ordning.

Luftfartsverket/Swedavia tjänar pengar på landningsavgifter och vill naturligtvis att det flygs mycket och ofta. Och efter bakslaget på nittioalet i frågan om ny storflygplats på Södertörn, välkomnar man möjligheten att kraftigt bygga ut den tunga reguljära flygtrafiken och helst också charterflyget på Bromma. Och VIP-folket, de som betraktar Bromma som sin egen cityflygplats, gläds åt att flygplatsen kan hållas igång, renoveras, fräschas upp och utvecklas.

Bromma har stegvis övergått till att bli en reguljär flygplats och den tunga trafiken har stadigt vuxit i omfattning. Det framgår redan av hur man presenterar Bromma flygplats i avtalet från 2008:

”Bromma flygplats ska vara dels en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget.”

Brommaflyget står i vägen för utvecklingen i Stockholm

I sak finns inte längre några bärande skäl för fortsatt verksamhet på Bromma flygplats. En nedläggning av Bromma skulle öppna för nya utvecklingsmöjligheter för näringslivet i Stockholm. De krafter som slår vakt om Bromma flygplats blockerar i praktiken Stockholms utveckling – trots allt prat om motsatsen.

- Bromma flygplats är till ytan 140 ha lika stor som stadsdelen Östermalm. En nedläggning av flygplatsen skulle öppna för nödvändigt bostadsbyggande i en stad med stor bostadsbrist.
- Utöver själva flygplatsen finns ytterligare 800 ha mark (nästan sex Östermalm till) som inte heller kan exploateras för bostäder så länge flyget finns kvar. Flyget stryper all utveckling i västerled.

- Brommaflyget utgör en avsevärd miljöbelastning med buller och utsläpp och dessutom en allvarlig säkerhetsrisk för stora grupper av Stockholms invånare, såväl i innerstad som ytterstad.
- Arlanda kan utan problem ta över såväl linjeflyg som affärsflyg enligt Stockholmsberedningen, en parlamentarisk utredning som skärskådade frågan några år sedan.
- Näringslivet i Stockholm behöver framför allt fler bostäder för sin expansion – inte mer flyg. Arlanda duger gott åt alla! Arlanda Express tar resenärerna till Arlanda på 20 minuter från Stockholms city.
- En liten maktelit – mellan femtio och hundra personer utifrån Stockholmsberedningens beräkningar – anser sig behöva Bromma.
- Det finns inga skäl som talar för fortsatt flygverksamhet på Bromma!

4. De små stegens luftfartspolitik

Luftfartsverket/Swedavia arbetar hårt på att snabbt och diskret göra Bromma flygplats till landets andra storflygplats för både inrikes- och utrikestrafik. Det resulterade redan 1994 i ett avtal som öppnade för reguljär trafik med tungt jetflyg från Bromma. De beslutade tilläggsavtalen, ett första från 1999, ett andra från 2002 och det senaste från 2008 är fortsatta steg i de ansträngningarna.

Luftfartsverket/Swedavia satsar på Bromma efter motgången på Södertörn

Med uppluckrade miljövillkor går det att bedriva en ganska omfattande flygtrafik på Bromma. På lite längre sikt är flygplatsen ingen bra lösning, inklämd som den ligger i tät stadsbebyggelse. Det vet Luftfartsverket/Swedavia. Men man har betraktat Bromma som en stor tillgång för framtiden, som kan användas som bytesobjekt i förhandlingar om utökad flygplatskapacitet någon annan stans i regionen. Den här taktiken använde man när man argumenterade för en ny storflygplats i Stockholmsområdet. Verket drev mot slutet av 90-talet hårt frågan om en ny storflygplats på Södertörn och gjorde omfattande utredningar om den lämpligaste platsen. Dåvarande generaldirektören för verket beklagade sig i ett debattprogram i tv hösten 2000 att så många var störda av Brommaflyget mitt i staden. Det var, menade han, ett nog så tungt skäl för att bygga en ny flygplats. Men statsministern lade locket på och sade nej till sådana planer och ansåg att Skavsta var ett befintligt och utvecklingsbart alternativ. Då glömde generaldirektören genast vad han sagt om Brommas olämpliga placering och satsade istället på fortsatt expansion där.

Omedelbart efter maktskiftet i Stockholm hösten 1998 inleddes samtal med den borgerliga majoriteten i Stadshuset. Direkta förhandlingar kom snart igång i syfte att ytterligare öka den tunga trafiken. Resultatet blev två tilläggsavtal, ett från 1999 och ett från 2002, som bägge innebar just fortsatt utbyggnad av Brommaflyget. Det senaste avtalet från 2008 ”garanterar” Swedavia att ostört kunna fortsätta att bygga ut trafikflyget i 30 år!

Det gäller att smyga sig på opinionen

Men man var medveten om riskerna, att taktiken måste vara att fortsätta gå fram i små steg för att inte för tidigt få en stark opinion mot sina planer.

Redan 1992 uttalade dåvarande flygplatschefen Björn Rotsman:

”Det är farligt om det kommer för mycket flyg och väcker opinion. Om det blir stor debatt finns risken att myndigheterna stänger flygplatsen.”

Luftfartsverkets ambition har hela tiden varit att både bygga ut flygverksamheten kraftigt så att den blir lönsam och samtidigt göra det på ett smygande sätt så att ingen allvarlig opinion hinner sätta käppar i

flygplanshjulen. När väl investeringar och utbyggnad av flygtrafiken är genomförd, blir det av resursskäl näst intill omöjligt att lägga ner Bromma. Dessutom kommer man att ha fått en stor grupp resenärer som självklart vill fortsätta flyga från Bromma. Den här hållningen har präglat arbetet under de senaste åren.

PR för egen sak

För att göra PR för flyget och snabbt och effektivt ta sig an eventuell opinion var Luftfartsverket/Swedavia med och startade lobbyorganisationen Svenskt Flyg. Swedavias VD är styrelseledamot i organisationen där det socialdemokratiska kommunalrådet i Linköping Lena Micko är ordförande.

Flygtrafiken med tunga plan på Bromma har stadigt ökat

- Antalet flygrörelser och övriga villkor för Brommas verksamhet finns angivna i ett koncessionsbeslut från 1970-talet. Under 1980-talet var aktiviteten på Bromma mycket låg. Linjetrafiken flyttades på en stark folklig opinion till Arlanda 1983. Kvar blev en del allmänflyg och skolflyg.
- År 1992 – föregått av en svekfull politisk kohandel i slutna rum mellan i första hand moderater och folkpartister – öppnades Bromma åter för tung linjetrafik med stora jetplan på Bromma. Villkoren skrevs in i ett avtal från 1994, som innebar att antalet flygrörelser med flygplan över 12 ton fick uppgå till hela 15 500 per år. Bullret, utsläppen och olycksriskerna var tillbaka över staden.
- År 1998 blev det regimskifte i Stockholms Stadshus efter en mandatperiod med socialdemokratiskt styre. En borgerlig koalition tog över och inledde omgående förhandlingar med Luftfartsverket. Man tog fram nya avtal, tilläggsavtal till avtalet från 1994. Därmed hade man inlett uppluckringen av det ursprungliga avtalet och som man numera ansåg vara för restriktivt.
- I det första tilläggsavtalet från 1999 tilläts den högre startvikten på 14 ton och 16 500 flygrörelser. Det kan verka som en marginell ökning jämfört med tidigare. Men det är inte ökningen från 15 500 till 16 500 som är det avgörande utan att man samtidigt höjde den undre viktgränsen från 12 till 14 ton. Därmed kunde man – vid sidan av att öka antalet flygrörelser för de tyngsta planen över 14 ton – även dramatiskt öka antalet flygplan som låg strax över gränsen 12 ton och som tidigare var förbjudna på Bromma. Det gäller bl.a. flygplanstypen och storbullraren Saab 340. Samtidigt höjde man det totala antalet tillåtna flygrörelser till 88 000 per år.
- I det andra tilläggsavtalet, från 2002, gick man vidare och luckrade ytterligare upp miljöbegränsningarna för Brommaflyget. Nu angavs bara en maxvikt, 50 ton, som i princip gäller för alla flygrörelser som på papperet sänkts till 65 000 per år. I verkligheten hade man aldrig nått högre än 70 000 rörelser per år, så minskningen var marginell. Allvarligt var däremot

att antalet flygrörelser med de största jetplanen samtidigt höjdes till 18 000 per år.

- I det nu gällande avtalet från 2008 har antalet tillåtna flygrörelser ökat från 65 000 till 80 000 och helt i linje med detta höjdes antalet flygrörelser för de tyngsta och mest bullrande flygplanen från 18 000 till 20 000.

Så här har det gått till under de senaste 20 åren, präglade som de varit av de små stegens tyranni. Skenbara eftergifter, som i praktiken varit marginella, har bytts mot nya rättigheter att flyga på Bromma med allt fler tyngre plan.

Bromma byggs ut till en storflygplats

Efter snart 20 års arbete har man på Bromma redan upparbetat en verksamhet som omsätter över 2 miljoner passagerare per år. På tio år har verksamheten gått från en lågmäld verksamhet med stränga miljökrav och begränsningar i flygtrafiken till en så omfattande flygverksamhet att flygplatsen hamnar på tredje plats efter Arlanda och Landvetter. Den tunga trafiken har stadigt ökat. Och värre kommer det sannolikt att bli. I praktiken håller man som sagt på att bygga ut Bromma till en storflygplats. Att den utökade flygtrafiken redan innebär stora påfrestningar på miljö och människor på marken struntar man fullständigt i.

5. De brutna vallöftenas politik

Diskussionen om Brommaflygets vara eller inte vara har pågått i mer än tjugo år. Fram till början av 90-talet fanns en allmän uppfattning att flygplatsen skulle läggas ner 1996 enligt gällande avtal. Avvecklingen av det reguljära inrikesflyget i början av 80-talet var enligt många en bekräftelse på det.

- 1983 beslutades i Stockholms stadshus att lägga ner linjetrafiken på Bromma. Plötsligt var det nästan tyst över staden.
- 1990 var allt var klart för en nedläggning av Bromma.
- Ett nytt politiskt klimat i början på 1990-talet vände upp och ner på frågan. De borgerliga kom i maktställning i Stockholm 1991 under ledning av moderaterna, som ville ha kvar och bygga ut flygverksamheten på Bromma – för näringslivets skull påstod man. Väljare som inte ville ha tillbaka tungt flyg på Bromma gav sina röster åt bl.a. Folkpartiet, som lovade stå emot moderaternas ambitioner, men som efter valet svek sina väljare och stödde ett återinförande av tung linjetrafik på Bromma. Sedan dess har Brommaflyget varit föremål för ett politiskt spel med många tvära kast och brutna vallöften.
- 1992 återupptogs trafiken med tunga jetplan på Bromma. Villkoren skrevs in i ett avtal från 1994. Samtidigt förlängdes Brommaavtalet till 2011.
- 1994 gick socialdemokraterna till val på att lägga ner flygplatsen 1998. Man fick mandatet. Sedan hände ingenting. Det var omöjligt att bryta upp den förlängning som borgarna drivit igenom, påstod man.
- I valet 1998 lade flertalet partier locket på i Brommafrågan. Men Kristdemokraterna lovade i valet att verka för att Bromma skulle avvecklas. Efter valet stödde man moderaternas förslag att ytterligare utöka flygtrafiken.
- Stockholmspartiet lovade inför valet 1994 att max 300 000 passagerare per år skulle få använda Bromma, men kom i praktiken att medverka till en tredubbling genom avtalet 1994. Därefter stödde man tilläggsavtalens utökning av flygtrafiken. Detta parti, som med rätta ville ha bort farliga drivmedelstransporter från innerstadens gator, hade inga synpunkter på att tonvis med högexplosivt flygbränsle transporteras tätt över samma innerstads hustak när jetplanen startar från Bromma, timme ut och timme in, året runt.
- Vänstermajoriteten i Stadshuset gjorde ingenting under mandatperioden för att förverkliga sina utfästelser i valet 2002 om att lägga ned Bromma flygplats.

- I valet 2006 förlorade man majoriteten till en borgerlig allians med moderaterna i spetsen. Moderaterna kunde 2008 faktiskt hålla ett vallöfte när man genomtrufade beslutet i stadsfullmäktige i sin gamla hjärtefråga – avtalet om upplåtelse av Brommafältet förlängdes med 30 år!

De förtroendevalda tycks inte se några större demokratiska problem med att de går till val med en uppfattning, uttryckligen redovisad, och därefter gör helt om. Makteliten har styrt och ställt som man velat i frågan, utan hänsyn till medborgarnas demokratiska uppfattning. Det tycks märkligt nog inte finnas några gränser för hur långt från ett valresultat som politiska kompromisser kan sluta. Och det vore inget problem om sådana kompromisser gällde för en mandatperiod. Men om besluten gäller för årtionden framåt, utan möjlighet för en ny politisk majoritet att ändra dem, då har medborgarna inga möjligheter att straffa de partier som gått för långt i kompromissandet och i demokratiska val ändra maktinnehavet.

Efterhand har man lyckats skapa en situation som är ännu värre än den som gällde i början på 80-talet. I förvisning om att Bromma flygplats skulle avvecklas 1996 hade många människor fattat viktiga beslut om sitt boende. Och de var i gott sällskap. Stockholms kommun hade tidigare agerat utifrån samma uppfattning. Man hade under årens lopp gett bygglov till nya bostadshus inom flygplatsens bullerradie under hänvisning till att flygplatsen skulle läggas ner. Hela Minneberg, till exempel, hann byggas innan den tunga flygtrafiken kom igång igen. På så sätt har kommunen själv lyckats åstadkomma en situation som är ännu värre än den var för tjugo år sedan. Förespråkarna för fortsatt Brommaflyg brukar trots det hävda att människorna har flyttat till sina bullermiljöer av fri vilja. Enskilda människor får alltså skylla sig själva när de inte förstått att de politiska uppfattningarna kan ändras hur som helst över en natt. Idag finns ännu mer bebyggelse och ännu fler boende inom flygplatsens bullerradie och längs in- och utflygningsvägarna. Idag är ännu fler människor störda, utsläppen ännu mer omfattande och riskerna för svåra olyckor ännu större.

Vi kan med rätta tala om de brutna vallöftenas politik.

6. Miljökonsekvenser

Brommaflyget håller på att utvecklas till ett gigantiskt miljö- och säkerhetsproblem för stora delar av Stockholm. Visserligen har huvudaktörerna gång på gång upprepat att miljöarbetet runt Brommaflyget bara blir bättre och bättre. Men i praktiken har det blivit precis tvärtom, bara sämre och sämre för människorna i stora delar av Stockholm och miljön de lever i. Vi har beskrivit hur man i avtalen efterhand luckrat upp de flesta av de miljöbegränsningar som funnits för Brommaflyget, främst begränsningen av antalet tunga jetplan. Dessa begränsningar har funnits för att skydda stadens invånare från oacceptabelt mycket buller, avgaser och olycksrisker. Nu kvarstår i stort sett bara tomma fraser om betydelsen av att värna miljön. I verkligheten tillåts bullermängd och avgasutsläpp att öka dramatiskt.

Stadsbyggnadskontoret i Stockholm skrev i ett yttrande 2001-07-31:

”Trots förslagets uttalade prioritering av miljöfrågorna är avtalets krav på miljöförbättringar vagt och otydligt formulerade.”

Avtalet 2008 får allvarliga miljökonsekvenser

Beklämmande nog har den borgerliga koalitionen i Stadshuset mer eller mindre aningslöst gått med på det mesta. I sin iver att få till ett avtal som inte ska kunna ändras av andra kommande majoriteter har man åsidosatt alla normala krav på konsekvensberäkningar och miljöanalyser och seriöst demokratiskt arbete. Det väsentliga tycks istället ha varit att agera medan man hade makten i sina händer.

Luftfartsverket accepterar gärna färre plan mot tyngre plan

År 1997 var det faktiska antalet flygrörelser något över 70.000. (Beräknat på antalet landningar enligt Luftfartsverkets miljörapport 1999, sid 12.) I tilläggsavtalet från 1999 tilläts taket för antalet rörelser öka till 88 000/år. I praktiken var antalet flygrörelser år 2000 fortfarande drygt 70 000. Parterna gjorde stor affär av att man sänkte till 65 000 i avtalet från 2002. I praktiken har man först höjt antalet rörelser kraftigt för att sedan locka med att sänka om man samtidigt får ta bort alla restriktioner om flygplanens storlek. I avtalet 2008 har antalet flygrörelser åter höjts till 80 000. Från avtalet 1994, till tilläggsavtalet 2002, till avtalet 2008, har rätten att flyga med tyngre plan vidgats radikalt.

Ökning av antalet flygrörelser med tyngre plan

- Från 15 500 rörelser/år till 18 000 rörelser med typen Bae 146/RJ 100 (de tyngsta planen på Bromma), en ökning med 16 % sedan 1994.
- Efter avtalet 2008 en utökning till 20 000, en ökning sedan 1994 med 22,5%.

- Från 2 000* rörelser/år till 17 000 rörelser med typen SAAB 340, en ökning med 750 % sedan 1994. Sedan 2008 inga begränsningar upp till totalt 80 000.
- Från 2000* rörelser/år till 30 000 rörelser med affärsjet, en ökning med 1400 % sedan 1994. Sedan 2008 inga begränsningar upp till totalt 80 000.
- Därtill kommer obegränsat flyg med statsflyg, ambulansflyg m.m. på vilka tider som helst under dygnet.

*uppskattad nivå

Att ersätta små propellerplan med jetmaskiner gör att bullervolymer totalt sett kommer att upplevas som en fördubbling.

Nedanstående tabell visar de olika trafikslagen på Bromma 2002 och målet enligt tilläggsavtalet:

	Nuvarande fördelning	Planerad fördelning – mål
	ca 70 000 rörelser/år	65 000 rörelser/år
Linjefart	34 %	54 %
Skolflyg	28 %	0 %
Privatflyg (allmänflyg)	20 %	0 %
Affärsflyg	16 %	46 %
Bruksflyg (statsflyg mm)	2 %	Tillåts över ramen

Källa: Kommunstyrelsens utlåtanden 2002:19-25, förslag till nytt tilläggsavtal till Brommaavtalet.

Det gjordes 64 780 starter och landningar 2010 på Bromma och ca en tredjedel av dessa var med små privat-, skol-, eller affärsflygplan. Som synes går planen inte i uppfyllelse beträffande affärsflyget. Skol- och privatflyget finns fortfarande kvar. Dessa vill Swedavia helst ha bort för att kunna utnyttja hela utrymmet upp till 80 000 med större passagerarplan.

Det finns inga begränsningar av antalet passagerare som får flyga till och från Bromma. Affärsidén från Swedavias sida är att uppmuntra flygbolagen att använda stora flygplan med många säten som också ger goda inkomster från passagerarservicen på flygplatsen.

Buller

Remissarbetet bekräftar farhågorna om ökat buller med tungt flyg

Det senaste avtalet ger fritt fram att fylla dagarna, året runt, med tungt bullrande jetflyg på Bromma. Remissarbetet kring tilläggsavtalet 2002 bekräftar dessa farhågor.

Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm skrev i ett yttrande 2001-08-01:

Det nya avtalet ”...betyder att Bromma kan nyttjas för linjetrafik flera gånger större och väsentligt tyngre än dagens.”

Miljöförvaltningen i Stockholm skrev i ett yttrande 2001-08-17:

”De plan som försvinner från Bromma är i första hand de minsta, kolvmotordrivna propellerplanen. Ett givet antal sådana bullrar avsevärt mindre än samma antal större jetdrivna plan.”

Inför 30-årsavtalet 2008 med dess tillåtna trafikökningar gjordes betecknande nog inget remissinsamlade överhuvudtaget. Avtalet ”förhandlades” fram under stor sekretess.

Nytt svårtolkat system för bullermätning

I tilläggsavtalet 2002 byter dåvarande Luftfartsverket system för att ange bullergränser. Andelen tungt flyg och därmed buller begränsas i fortsättningen, inte genom antalet flygplan över en viss vikt, utan istället genom den totala ljudemissionen. För att mäta flygbuller använder man vanligen FBN som uttrycker en slags ekvivalent, eller genomsnittlig, ljudnivå. FBN viktas så att buller på kvällar och nätter väger tyngre än buller under dagtid. Bromma används dagtid så det bullret anses således väga ”lättare”. I avtalet från 2002 anges en total bullernivå som inte får överskridas, 134 TFBN, som är måttet på den totala bullerenergi som flygplanen avger till ett definierat område på marken. I 30-årsavtalet från 2008 är 134 TFBN-begränsningen borta men återkommer senare i villkoren i domen från Miljööverdomstolen år 2010.

Ett annat mått är att ange maximalnivån som är den bullernivå som en människa på marken får ta emot när ett flygplan passerar. I tilläggsavtalet från 2002 liksom i 30-årsavtalet år 2008 står det att flygplan inte får bullra över 89 EPNdB. För plan i linjefart är gränsen satt lägre, till 86 EPNdB. I stycket därpå görs omedelbart undantag för 25% av det totala antalet flygrörelser i linjefart. Större flygplan i linjefart – med över 60 säten – får istället bullra upp till 89 EPNdB. Det gäller 20 000 rörelser av totalt 80 000 per år som alltså får dispens och tillåts bullra mer.

Plötsligt gör man en oacceptabel bullernivå till norm för framtiden

Bullret från Brommaflyget har redan för flera år sedan nått en oacceptabelt hög nivå, både totalt och per tillfälle. I motiveringarna till tilläggsavtalet 2002 används emellertid denna nivå som en slags normalnivå. I 30-årsavtalet gör inga motiveringar överhuvudtaget. Luftfartsverket/Swedavia lovar att inte öka bullret mer än det var 1999, åtminstone inte totalt och mätt på det komplicerade sätt som Luftfartsverket använder.

80 000 flygrörelser får bullra lika mycket som tidigare 88 000

En berättigad fråga är varför man valt just 1999 som norm. Svaret är att då fick man flyga med hela 88 000 rörelser per år, en tillåten volym som man i praktiken aldrig fyllde. I sina datorsimulerade bullerberäkningar har man ändå utgått från det teoretiska antal flygrörelser som var tillåtna i 1999 års tilläggsavtal, när man räknat fram den totala bullernivån som ska tillåtas i fortsättningen och kommit fram till siffran 134 TFBN. Därmed har man lyckats skaffa sig ett bullerutrymme för det nya avtalets 80 000 flygrörelser som motsvarar vad 88 000 skulle ha gett i det tidigare avtalet. Allt tal om att bullret skulle minska stämmer alltså inte. Det har ökat.

Ansvariga politiker har inte förstått eller bortsett från detta faktum.

På detta sätt fortsätter Luftfartsverket/Swedavia att skaffa sig fördelaktiga utgångspunkter för flygtrafiken.

Det nya systemet kan förstås och tillämpas enbart av experter. Fackspråket har tagit över totalt. Politiker, journalister och allmänhet kan knappast längre förstå bullervillkoren och självständigt kontrollera om de följs. Den demokratiska kontrollen och insynen försvåras avsevärt och blir i fortsättningen helt beroende av Luftfartsverkets/Swedavias mätningar och tolkningar.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen skriver i sitt tjänsteutlåtande inför 1999 års tilläggsavtal:

”Vad gäller den framtida kontrollen av det avgivna bullret från flygverksamheten vill Miljöförvaltningen framhålla att förvaltningen aldrig enbart godtagit den föreslagna mätningen av totalbullret över ett helt år enligt den angivna metoden.”

Bullret ökar både totalt och per tillfälle...

De här redovisade konsekvenserna av dagens bullervärden visar med all tydlighet att både det totala bullret över året och maxbullret per flygplan ökat kraftigt.

...och plågar alltfler

Parterna försöker marginalisera bullerproblemet till att gälla ett litet antal hushåll kring flygplatsen. I praktiken är bullret ett lika stort miljöproblem för stora delar av innerstaden. Luftfartsverket/Swedavia anger självt att ca 25.000 människor dagligen störs av buller från Brommaflyget. Verket torde knappast kunna beskyllas för överdrift. Andra källor, utan eget intresse i flygverksamheten, anger siffran 100.000 störda människor i Stockholm.

Utsläpp

Fakta om avgaser överträffar alla farhågor

I en utredningsrapport från Totalförsvarets Forskningsinstitut, ”LTO-emissioner från flygtrafik på Stockholm - Bromma flygplats, prognos för 2011” beskrivs på sidan 7, tabell 5-2, vad som kommer att hända när avtalet från 2002 tillämpas fullt ut. Någon sådan beräkning har inte gjorts för 30-årsavtalet år 2008. Sannolikt kommer det innebära ytterligare förhöjda luftemissioner. I jämförelse med nystarten av den tunga jettrafiken i början av 90-talet är ökningen naturligtvis betydligt större.

Ökning av utsläpp när det nya avtalet är genomfört jämfört med utsläppen 2002 då tilläggsavtalet slöts

- Bränsleförbrukningen kommer att öka med 105%
- Koldioxidutsläppen kommer att öka med 108%
- Kväveoxidutsläppen kommer att öka med 120%
- Kolväteutsläppen kommer att öka med 50%
- Koloxidutsläppen kommer att minska med 30%

Miljöavgifter

Talet om miljöstyrande avgifter är inte trovärdigt

I sin föredragning av det första tilläggsavtalet 1999 i kommunstyrelsen framhöll dåvarande moderata finansborgarrådet Carl Cedersköld, enligt en bilaga till kommunstyrelsens föredragningslista 1999-12-01 (sid 4):

”Det är bra att Luftfartsverket i och med förslaget till avtal tar på sig ansvaret att utarbeta konkreta förslag till nya och till Bromma flygplats anpassade miljörelaterade avgifter senast den 30 september 2001.”

Ansvariga politiker strök under att sådana miljörelaterade avgifter nu på allvar skulle införas och styra utvecklingen bort från bullrande plan och över till moderna tysta plan. Det var en tydlig och konkret åtgärd som bevisade parternas ambition att värna miljön för stadens invånare. Några sådana förslag utarbetades emellertid aldrig. Luftfartsverket struntade helt enkelt i att lägga ner någon möda på det. Från stadens sida var det heller ingen som brydde sig om att fråga efter det. Den 30 september 2001 förbigicks med tystnad.

Nu var parterna redan i full färd med att bli överens om nästa tilläggsavtal. Och i det nya tilläggsavtalet från 2002 var alla konkreta krav på miljörelaterade avgifter borta. Kvar blev bara en tumme, ett till intet förpliktande allmänt åtagande att (p 4.1.3):

”Staten skall fortsätta att utveckla miljöstyrande avgifter för luftfarten ...”

Så här står det i punkt 4.1.3 i avtalet mellan Luftfartsverket/Swedavia och Stockholm stad från år 2008:

”LFV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar Flygplatsen att använda flygplan som har lägre ljudemissioner än det maximalt angivna värdet.”

Carl Cederschöld fick i sin föredragning 2002 om det andra tilläggsavtalet istället försöka framhålla något annat miljövänligt. Han valde att betona följande:

”De i avtalet ingående åtgärderna innebär både lägre totala bullerenerginivåer och lägre utsläppsvärden per passagerare.”

Ett mycket avslöjande uttalande. Ett sådant synsätt innebär att ju fler passagerare som trafikerar Bromma desto mer kan man smutsa ner och ändå få det att framstå som att man värnar miljön. Det är något osäkert om samma synsätt även avser bullret. Men totalbullret kommer under alla förhållanden inte att minska, det kommer att öka som vi tidigare har redovisat.

Det är som bekant inte passagerarna som lider av miljöstörningarna. Det är tiotusentals människor på marken kring Bromma flygplats och längs in- och utflygningsvägarna. För dessa går det inte att trola bort effekterna genom att slå ut bullermängd och avgaser på antalet drabbade. En utökad flygverksamhet betyder istället att varje individ, varje enskild människa på marken får hela den faktiska buller- och avgasökningen i ordets verkliga mening över sig.

Luftfartsverket/Swedavia vill inte ha miljöstyrande avgifter...

Redan i avtalet från 1994 talades om behovet av miljöstyrande avgifter, men i praktiken har mycket litet hänt på snart tio år. Swedavia har inget intresse av att införa så kännbara miljöavgifter att det leder till minskad flygtrafik. Det finns heller inga alternativa flygbolag med miljövänliga flygflottor att upplåta Bromma till. Inget flygbolag är intresserat av att investera i plan med tystare motorer eftersom sådana har sämre prestanda och blir dyrare i drift. Här finns ett tyst samförstånd mellan Swedavia och flygbolagen.

Swedavias inkomster av flyget kommer i huvudsak från startavgifter och något som kallas TNC – Terminal Navigation Charge samt passageraravgifter.

Startavgifterna och TNC beräknas efter olika tariffer för olika flygplanstyper. Den absoluta tyngdpunkten i beräkningarna av startavgift och TNC ligger på flygplanets vikt. Passageraravgiften är lika för alla passagerare som lyfter med flygplanet. Avgas- och bulleravgifter är framräknade efter hur mycket resp. flygplanstyp släpper ut och bullrar. Därtill kommer att flygplatserna har rätt att ta ut en särskild avgift för att täcka kostnader för assistans för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet – PRM-avgift.

Åter till avtalet mellan Luftfartsverket/Swedavia och Stockholm stad från 2008:

”LFV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar Flygplatsen att använda flygplan som har lägre ljudemissioner än det maximalt angivna värdet.”

Hur har Swedavia uppfyllt det åtagandet? Så här ser flygplatsavgifterna ut, om vi tar de tre vanligaste flygplanstyperna på Bromma 2013 som exempel:

	Fokker 50	SAAB 2000	Avro RJ 100 (Malmö Aviation)
Startavgift	361,00 kr	437,00 kr	1 547,00 kr
TNC	480,00 kr	552,00 kr	925,00 kr
Avgasavgift	110,00 kr	73,00 kr	182,00 kr
Bulleravgift	146,00 kr	35,00 kr	205,00 kr
PRM-avgift	39,00 kr	70,00 kr	140,00 kr
Passageraravgift	60 kr/pass.	60 kr/pass.	60 kr/pass.

Exempel: När en RJ 100 startar från Bromma med 100 passagerare får flygbolaget (Malmö Aviation) betala Swedavia 8 990 kr. Av dessa är 387 kr avgasavgift och bulleravgift, **alltså knappt 5 procent!**

Att starta samma flygplanstyp från Arlanda är dyrare, 10 626 kr. Bulleravgiften är dock lägre: 179 kr.

Det alltså så här Swedavia stimulerar flygbolagen att använda mindre bullrande flygplan på Bromma – genom att ta ut en 26 kr högre bulleravgift på Bromma flygplats.

Så här fördelade sig reguljärflygbolagens kostnader i procent av de totala kostnaderna år 2011 (i ”operativa kostnader” ingår bland annat det som beskrivs ovan):

Personalkostnader	30,00 %
Bränsle	19,00 %
Operativa kostnader	30,00 %
Flygplan, kapitalkostnader	5,00 %
Avskrivningar	2,00 %
Övrigt	2,00 %
Skatter och avgifter	12,00 %
Totalt	100,00 %

Källa: Svenska Flygbranschen

Av flygbolagens totala kostnader utgör miljöavgifterna 1 – 1,5 procent!

Ska miljöavgifter ha någon effekt, måste det till betydligt kraftigare ekonomiska tag för att flygbolagen ska börja byta ut gamla plan mot nya som har mindre utsläpp och buller. Men hårdare tag skulle betyda att Luftfartsverket skulle bita den hand som föder det. Det är i grunden anledningen till att Luftfartsverket lägger ner mycket liten energi på att åstadkomma reella miljöförbättringar och omvänt så mycken energi på att dölja och prata bort grundläggande fakta. I avsnitt 6 nedan redovisas resultatet av Luftfartsverkets vilja att genomföra de löften man gjorde i tilläggsavtalet 2002. Av 14 löften har man genomfört ett – eller möjligen två.

Först 2006 började något hända i frågan

I vårbudgeten 2006 föreslår regeringen införandet av nya avgifter för flyget. Resultatet har blivit ett ramaskri från hela flygbranschen. Lobbyister av alla slag målar upp en framtid i djup misär för flyget om avgifterna införs. I skrivande stund är det oklart om och när avgifterna kommer att införas.

Biltrafiken till Bromma kommer att öka kraftigt

Antalet passagerare räknat på årsbasis är redan uppe i drygt 2 miljoner, trots försäkringar när linjetrafiken togs upp i början av 90-talet, att verksamheten skulle begränsas till en halv miljon passagerare. Det nya avtalet skapar utrymme för över 4 miljoner passagerare per år.

Stadsbyggnadskontoret skriver i ett yttrande redan 2001-07-31:

”Avtalsförslaget öppnar möjligheter till en väsentlig ökning av antalet passagerare. Konsekvenserna i form av ökad gatutrafik och behov av kollektivtrafik till och från flygplatsen, risker vid ökade transporter av flygbränsle mm, är emellertid svåra att överblicka då remissmaterialet inte redovisar några prognoser eller konsekvensbeskrivningar.”

Skulle antalet resenärer öka på det sätt som det nya avtalet ger möjlighet till, kommer bil- och busstrafiken kring Bromma flygfält öka explosionsartat. Fyra miljoner resenärer ska förflyttas, inte bara i luften utan också på marken. Närmare 80% av dagens resenärer anländer till flygplatsen i bil.

Någon beredskap att bygga ut infrastrukturen kring flygplatsen vad gäller tillfartsvägar, parkeringsplatser och kollektivtrafik föreligger inte. Klart är emellertid att Stockholms redan mycket ansträngda trafiksituation kommer att belastas ytterligare. Detta i ett läge när den nya kapaciteten på Arlanda utan problem kan ge plats åt Brommaflyget och ett befintligt snabbtåg kan transportera en betydligt större passagerarvolym.

Fördubblad transport av flygbränsle till Bromma

Utökningen av trafik med tyngre plan leder bl.a. till fördubblad transport av flygbränsle genom tätbebyggda områden till flygplatsen. Inte ett ord om konsekvenserna för miljö och människor i staden. Återigen har man åsidosatt alla normala krav på konsekvensbeskrivningar.

Miljöprövning med 18 års fördröjning

I 18 år kom Luftfartsverket fortlöpande in med nya underlag inför den nödvändiga miljöprövningen i Miljödomstolen, en prövning som man själv tillsammans med Naturvårdsverket ansökte om **1993**. Den 6 april **2011** satte äntligen Högsta domstolen punkt för Luftfartsverkets 18-åriga juridiska trixande.

Miljödomstolen kunde påbörja sitt arbete först 2001

Först hösten **2001** kunde domstolen komma igång med sitt arbete. Hur en statlig myndighet som Luftfartsverket, som bedriver en så påtagligt miljöstörande verksamhet som flygverksamhet, år efter år tillåts skjuta upp en nödvändig miljöprövning med ständigt nya inlagor är i sig en gåta i en rättsstat.

Tillståndet för den miljöstörande flygverksamheten tillkom 1979 genom ett beslut av dåvarande Koncessionsnämnden för miljöskydd. Man beslöt då bland annat att trafik med jetplan inte skulle tillåtas på Bromma.

Fram till tillkomsten av Miljöbalken 1998 med självständiga miljödomstolar kunde regeringen gå in och ändra det som Koncessionsnämnden beslutat. Så skedde också **1980** då regeringen ändrade i villkoren och tillät jettrafik.

I en skrivelse **2003** vände sig miljödomstolen, som tydligen ändå var osäker på sina befogenheter, till regeringen med begäran om medgivande att ändra vissa bullervillkor och villkoren om flygtider och flygvägar.

I april **2005** kom regeringens svar. I Regeringsbeslut 23, Miljödepartementet, sid 1, 2005-04-14 M2002/3422/F/M står följande att läsa:

”Regeringen medger att Stockholms tingsrätt, miljödomstolen, får ändra de villkor som regeringen tidigare har föreskrivit för Luftfartsverkets verksamhet vid Bromma flygplats. Regeringen återlämnar ärendet till miljödomstolen (Mål nr M 81-99) för fortsatt handläggning.”

Regeringen skriver vidare (Ibid, sid 2):

”Som framgår av miljödomstolens yttrande är flertalet av de villkor enligt miljöskyddslagen som regeringen föreskrev 1980 föråldrade. De bör därför ändras eller upphävas. /...../ Regeringen finner det lämpligt att utformningen av nya och ändamålsenliga villkor för verksamheten vid Bromma flygplats sker inom ramen för miljöbalkens prövningsordning. Det innebär att miljödomstolen

utan direktiv från regeringen bör få ändra de aktuella villkoren på det sätt som domstolen bedömer vara lämpligt.”

Den 29 juni **2005** vände sig Luftfartsverket till Regeringsrätten med en ansökan om sk rättsprövning med anledning av regeringens beslut den 14 april 2005 i Brommafrågan. Verket hävdade i sin skrivelse att regeringens beslut inte kan överprövas i annan ordning än genom en ansökan om rättsprövning.

Regeringsrätten avslog den 23 oktober **2006** denna invändning eftersom institutets rättsprövning är avsett att brukas av enskilda personer, något som knappast kunde vara okänt för Luftfartsverkets jurister.

Miljödomstolen återupptog sin prövning för avgörande. Så äntligen, efter 16 år, kom en dom från Miljödomstolen år **2009**. (Mål M 1414-07). I korthet innebär domen:

- att bullret fortfarande begränsas enligt den bullerspridningsmatta inritad på karta på max 55 dBA FBN (flygbullernivå)
- att den totala bullerenergimängden begränsas till 134,2 dBA TFBN
- att antalet flygrörelser inte får överstiga 100 000 per år
- att flygtrafik inte får förekomma mellan kl 22:00-07:00 vardagar. På helger ej tidigare än kl 08:00 (undantagna är ambulansflyg och statsflygplanen)
- att bostadshus som utsätts för maxbullernivåer över 90 dBA skall bullerisoleras så att bullernivån inomhus blir max 45 dBA
- att bostadshus som utsätts för 60 dBA FBN skall bullerisoleras så att bullernivån inomhus inte överskrider 30dBA FBN.

Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Aktionsgruppen mot Brommaflyget överklagade till Miljööverdomstolen av olika skäl.

Den 5 februari **2010** ändrade Miljööverdomstolen domen. (Mål M 1441-09) på en punkt:

- Bostadshus som utsätts för maxbullernivå på 80dBA skall bullerisoleras. (Vilket innebär att fler hus kommer att bullerisoleras.)

Samma år överklagade Naturvårdsverket och Luftfartsverket till Högsta Domstolen men på olika bevekelsegrunder. Den 6 april **2011** nekade HD prövningstillstånd och därmed var 18 års juridisk cirkus över. Och Advokatfirman Åberg & Co hade förlorat sin guldko som man mjölkat i 18 år.

Från detta datum har Swedavia två år på sig att bullerisolera bostadshus, skolor, daghem, vårdinrättningar som utsätts för maxbullernivå på 80dBA.

Med anledning av detta sade Brommas flygplatsdirektör Kjell-Åke Westin på ett informationsmöte i augusti 2011 med bullerdrabbade kringboende att Swedavia nu var glada att man äntligen efter så många år skulle få komma i gång med bullerisoleringar. Det finns ett passande ord för detta. Det börjar på H.

7. LFV lovar runt och håller tunt

Följer Luftfartsverket ingångna avtal? Det var huvudfrågan vi ställde till verket i maj 2004 i en utvärdering av tilläggsavtalet från 2002.

Bakgrund

I det tilläggsavtal som tecknades mellan Stockholms stad och Luftfartsverket 2002 åtog sig verket att vidta 14 åtgärder för att förbättra miljön kring Bromma flygplats. Två år senare kan de kringboende konstatera att miljön kring Bromma flygplats i verkligheten snarast har blivit ännu sämre. Vi riktade därför den 26 maj 2004 i ett öppet brev med rubriken ”Följer Luftfartsverket ingångna avtal?” ett antal frågor till Luftfartsverket. Den 13 augusti samma år fick vi svar.

Det visade sig att Luftfartsverket genomfört en (1) åtgärd och kanske med lite välvillig tolkning ytterligare en åtgärd. Alltså totalt två miljöförbättrande åtgärder av 14 avtalade. Man hade bl.a. avtalat om att vidta åtgärder som man från början visste var praktiskt genomförbara.

Aktionsgruppen mot Brommaflyget redovisade resultatet för Luftfartsverkets avtalspart – Stockholms stads styrande politiker. Intresset var minmalt.

I det senaste 30-årsavtalet från 2008 har man lärt sig att inte göra några detaljerade utfästelser. Där sägs i 4§:

”LFV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar Flygplatsen att använda flygplan som har lägre ljudemissioner än det maximalt angivna värdet.”

På fråga i januari 2012 om vilka åtgärder man vidtagit, som t.ex. differentierade startavgifter beroende på flygplanstypens avgas- och bullerutsläpp, fick vi svaret att man arbetar med frågan.

8. Säkerhetsaspekter

Några grundläggande fakta om säkerheten

- 90 % av alla flyghaverier inträffar vid start och landning.
- Ett startande passagerarplan av det slag som numera trafikerar Bromma har 11 ton flygfotogen i tankarna.
- Inga alternativa landningsytor finns runt Bromma om behov plötsligt uppstår att nödlanda.
- Nödställda plan anvisas idag i första hand till Arlanda.
- Vid flera tillfällen har Svensk pilotförening uttalat sig negativt om säkerheten vid Bromma flygplats, dvs osäkerheten vid ett tillbud. Föreningen föredrar Arlanda.
- Runt om i världen har under 1990-talet och i början av 2000-talet flera stora olyckor inträffat med startande eller landande plan över tätbebyggt område.
- Det finns en seglivad myt som säger att sådana olyckor inte inträffar här.

Bromma flygplats är egentligen för liten för flygsäkerheten

Swedavias expansionsplaner gick 2011 på en liten bakstöt. Transportstyrelsen upptäckte att Malmö Aviations stora fyrmotoriga flygplan AVRO RJ100 egentligen är för stora för att trafikera Bromma. Planen kräver en banlängd på *över* 1200 m av flygsäkerhetsskäl.

För att bli duka Transportstyrelsen har Swedavia sagt upp de entreprenörer som hyr lokaler och plats på flygplatsområdet för att därigenom kunna skapa större fria ytor för eventuella avåkningar från startbanan och nödländningar. Swedavia sökte och fick också dispens. Transportstyrelsen vågade som väntat inte sabotera affärsupplägget för Malmö Aviation – då får flygsäkerheten stå tillbaka.

Man håller tummarna för att inget ska hända

När Swedavia talar om säkerhet gäller det i första hand säkerheten ombord på planen. Ingen tar säkerheten för människorna på marken på allvar. Helt enkelt därför att ingen kan ta något ansvar för flygsäkerheten vid start och landningar. Olyckor går inte att planera bort med bibehållen flygverksamhet. I praktiken håller man tummarna och hoppas att inget fulltankat passagerarplan ska få problem vid starten och störta på Kungsholmen eller Södermalm.

Ansvaret kan man enbart ta genom att förbjuda tung flygtrafik från en flygplats mitt i staden som Bromma. Enbart av säkerhetsskäl vore det enda rimliga att omedelbart stänga flygplatsen och använda marken för andra, mindre riskfyllda ändamål.

En annan uppenbar säkerhetsrisk är transporter av flygbränsle till Bromma. Det transporteras dit med tankbilar genom tätbefolkade stadsdelar. 30-årsavtalet innebär fler och större transporter. Motsvarande transporter på Valhallavägen i staden har väckt berättigad politisk debatt. Men om transporter till Bromma? Inte ett ord.

9. Ekonomiska realiteter

När Luftfartsverket presenterade sitt första avtalsförslag 1993, som skulle reglera den nyöppnade tunga jettrafiken på Bromma, fanns ingen som helst begränsning av antalet flygrörelser per år för plan med startvikt över 12 ton. Det gick inte staden med på utan ville skriva in begränsningar för antalet plan över en viss vikt. Luftfartsverket begärde i det läget ekonomisk kompensation eftersom trafiken inte kunde göras så lönsam som man hoppats på. Annars var man inte intresserad, påstod man, att öppna reguljär trafik på Bromma igen.

Staden betalade 30 milj kr i ”startavgift”

Det slutade med att staden 1994 betalade ut en engångssumma, ett slags startavgift, på 30 miljoner kr av skattemedel till Luftfartsverket för att man skulle gå med på en begränsning av antalet tunga plan men ändå driva reguljär flygtrafik. I tilläggsavtalet från 1999 tilläts andelen tungt flyg, både under och över 14 ton, öka. I avtalet från 2002 talas om en enda övre viktgräns på 50 ton.

Genom två tilläggsavtal inom loppet av tre år har anledningen till de 30 miljonerna försvunnit. Tungt och medeltungt jetflyg kan öka med flera hundra procent. Hur det gick med de 30 miljonerna? De behöll Luftfartsverket.

1:- (en krona) i markhyra/år och 5 kr per avresande passagerare för ett område lika stort som Östermalm

Enligt gällande avtal betalar Luftfartsverket en krona i årlig arrendeavgift till Stockholm och 5 kr för varje passagerare som avreser. Det ger Stockholm stad en årlig inkomst på idag ca 5 miljoner. Detta avser ett markområde på ca 140 ha, centralt beläget i Stockholm. Subventionen gör det möjligt att ha kvar affärsflyget säger ansvariga politiker.

Dåvarande flygplatsdirektören Marie Louise Reinius lät sig undslippa följande vid ett offentligt möte den 30 nov 2005 om Brommaflygets framtid arrangerat av Brommas socialdemokrater i Beckombergas festsal:

”Om vi skulle betala en marknadsmässig hyra för Bromma fältet, om säg 200 miljoner per år, så skulle vi lägga ned.”

Med den nuvarande marknadshyran fram till år 2038 går Stockholms stad miste om en inkomst på lågt räknat 15 miljarder!

Bromma – en säker placering

Luftfartsverket ville för sin del ha 2,5 miljarder i ersättning om Bromma skulle läggas ner tio år tidigare än 2011. Det betyder att Luftfartsverket inom loppet av fem år gått från att begära 30 miljoner kr för att öppna trafik på Bromma igen, till att begära 2,5 miljarder kr för att lägga ner samma trafik. Förklara det den som kan.

Gatu- och fastighetskontoret i Stockholm gjorde följande konstaterande i sitt yttrande över det första tilläggsavtalet 1999:

”Enligt gatu- och fastighetskontorets uppfattning har LFV i förhandlingar med staden ständigt sökt utvinna stora ekonomiska och trafikala fördelar genom Brommafrågans känslighet i Stockholm.”

Brommaflyget är redan otidsenligt

Det nya Brommaavtalet är även i andra avseenden än miljöskäl redan otidsenligt. I sak finns inte längre några bärande skäl för fortsatt verksamhet på Bromma flygplats. Alla vet att konkurrensen inom inrikesflyget lika väl kan ske från Arlanda, inte minst mot bakgrund av den överkapacitet som redan finns där sedan tredje banan togs i bruk. Snabbtåget Arlanda Express tar resenärerna till Arlanda på 20 minuter från Stockholms city.

Tidigare prognoser stämmer inte längre

Tidigare prognoser från Luftfartsverket/Swedavia om ständigt ökande behov av flera start- och landningsbanor har under de senaste åren havererat. Det finns idag och inom överskådlig framtid inte längre behov av flygplatskapacitet i den omfattning som Luftfartsverket/Swedavia påstått under många år.

Framtidsprognoserna är också beroende av om flyget ska tvingas betala för sin del av miljöförstöringen – buller och avgaser. Flyget betalar för närvarande – märkligt nog – ingen koldioxidavgift eller överhuvudtaget någon skatt på flygbränslet. Först nu ska utsläppsrätter successivt införas för flyget i Europa.

Inrikesflyget från Bromma bidrar till en skenbar konkurrens

Konkurrensen mellan Arlanda och Bromma är skenbar och fungerar inte i praktiken. SAS och Malmö Aviation tar ungefär lika mycket betalt för sina flygbiljetter till Göteborg och Malmö. Cyniskt nog gör istället Malmö Aviation reklam för att ”Bromma ligger bättre till”. Det är ingen priskonkurrens utan en lägeskonkurrens.

Verklig konkurrens kan som sagt åstadkommas genom en omläggning av systemet för fördelning av start- och landningstider på Arlanda. Start- och landningstider fördelas nämligen efter mycket gammalmodiga principer – den som en gång fått en bra starttid får behålla den för all framtid, den så kallade ”Grandfather’s right”. Det är långt från den fria konkurrens i en marknadsekonomi som annars alltid åberopas i högtidliga sammanhang. Det förhindrar en effektiv användning av flygplatsens kapacitet. Vanlig enkel budgivning på de mest attraktiva starttiderna skulle i ett slag skapa konkurrens. En sådan ordning förordas av Expertgruppen för offentlig ekonomi (ESO). Då skulle också Arlanda bli det nav som de flesta vill att Arlanda ska fungera som. Det har riksdagens trafikutskottet insett och 2005 fattade man ett principbeslut om att införa auktionsförfarande vid tilldelning av starttider.

Det påstås att näringslivet behöver Bromma

Ett återkommande argument i debatten om Brommaflyget är att Stockholms näringsliv behöver det. Någon aktuell undersökning som stöder detta påstående finns inte. Uppfattningen är en kvarleva från en annan tid, då några storbolagsdirektörer i början på 90-talet krävde att Bromma skulle vara kvar och tycks numera bara omhuldas av några få makthavare inom näringsliv, politik och förvaltning.

Näringslivet behöver i första hand bostäder på Bromma

Näringslivet behöver bostäder i Stockholm åt sina anställda för att kunna expandera sina verksamheter, liksom en bättre infrastruktur på marken i stockholmsområdet. Brommas vara eller inte vara har mycket liten betydelse för näringslivet i jämförelse med dessa behov för den kort- och långsiktiga utvecklingen. Affärsflyget och linjeflyget borde därför omedelbart flyttas över till Arlanda. Skolflyg och allmänflyg är redan på väg bort. Därmed skulle ett av stadens mest centrala utvecklingsområden bli tillgängligt för staden och näringslivet.

10. Stoppa Brommaflyget – NU

1990-talet blev det årtionde då Brommaflyget kom tillbaka. En borgerlig kommunstyrelse och Luftfartsverket förlängde tillsammans med en borgerlig regering Brommas överlevnad till 2011. Moderaterna vill ha Bromma kvar som gräddfil för samhällets toppskikt och för näringslivet. Luftfartsverket vill helst inte släppa Bromma utan att ha fått något istället – en ny storflygplats eller åtminstone en fjärde och kanske en femte bana på Arlanda. I väntan på det vill man tjäna pengar på en kraftigt utökad flygtrafik. Detta trots att Arlanda redan har överkapacitet, snabbtåget är i trafik, och näringslivet i första hand ropar efter bostäder och expansionsmöjligheter i staden.

Odemokratiska allianser har gjort fortsatt Brommaflyg möjligt

Människor i Stockholm har utnyttjat sin demokratiska rätt och röstat på politiska partier som före valen lovat att lägga ner Bromma men efter valen gjort tvärtom och gått med på förlängningar och utökningar av flygtrafiken.

Oheliga allianser har gjort fortsatt Brommaflyg möjligt

Luftfartsverket och moderaterna har drivit frågan tillsammans sen början av 90-talet. Den socialdemokratiska regeringen har godkänt de utökningar som skett genom de två tilläggsavtalen, 1999 och 2002. Trots att de egna partikamraterna i Stockholm länge kämpat för att lägga ner flygplatsen och bygga bostäder.

Det socialdemokratiska kommunalrådet i Linköping Lena Micko är ordförande i lobbyorganisationen Svenskt Flyg!

Ointresse för miljöfrågorna har gjort fortsatt Brommaflyg möjligt

Allt tal om att miljöfrågorna ges högsta prioritet är inget annat än tomt prat. Det finns gott om dimridåer och avledande manövrer i den politiska processen kring Brommaflygets återkomst. Ingen tar på allvar ansvar för miljökonsekvenserna.

Folkviljan suspenderad i 30 år

Den 17 mars 2008 godkände majoriteten i Stockholms kommunfullmäktige det 30-åriga upplåtelseavtalet med Luftfartsverket. Avtalet kan inte sägas upp av Stockholms kommun. Bakom beslutet står Moderaterna, Folkpartiet och Kristdemokraterna. Alla de övriga partierna var emot.

Vad är det för demokratisyn som styr den politiska ledningen i Stockholm när den i tysthet och med stor brådska driver igenom ett nytt avtal som inte går att säga upp.

Hur kan en politisk ledning, som fått 4 års mandat av väljarna, ta sig friheten att fatta ett så kontroversiellt beslut för hela 30 år framåt i tiden? Med vilket mandat gör man det? Är det numera möjligt att kringgå demokratin med långsiktiga avtal?

Politisk brist på inlevelseförmåga

Det tycks råda en total fantasilöshet hos dem som driver fram de politiska besluten. Här bidrar ansvariga politiker med enorma subventioner till Brommaflyget och tillåter samtidigt att tiotusentals av de egna invånarna/skattebetalarna från kl 7.00 – 22.00 varje vardag och stora delar lördag/söndag året om utsätts för ett ständigt pågående buller, ett buller som kommer stötvis och plötsligt, som är öronbedövande i ordets verkliga mening, och skapar en ständigt närvarande känsla av osäkerhet, oro och stress hos människor i deras hemmiljöer med stora, vetenskapligt belagda, hälsorisker som följd.

I forskningsrapporten ”Skolbarn, buller och inläring” (Statens institut för byggnadsforskning) framgår med stor tydlighet bullrets negativa effekter på barnens inläring. Flygbuller stressar mer än annat buller och leder till koncentrationssvårigheter. Åtskilliga daghem och skolor störs av Brommaflyget, såväl i innerstaden som i västerort. Över Sundbyskolan i Spånga, där över ett tusen barn vistas varje skoldag, ligger minst en dag i veckan stanken från flygfotogen som en tät dimma.

Vem skyddar minoritetens livskvalitet?

Det handlar inte om en människa, inte om två eller hundra eller tusen utan om tiotusentals invånare i staden som fått en mycket försämrad livskvalitet ”*Därför att Bromma ligger bättre till*”, som det största flygbolaget på Bromma cyniskt uttrycker saken i sin marknadsföring.

Vad ska vi med politiker till som inte inser och tar sitt ansvar för miljö och säkerhet för stora grupper av stadens invånare? Hur kan man utan att blinka sälja ut ett av stadens attraktivaste markområden för 1 krona till marknadskrafterna för flygverksamhet? Det som nu sker är att stockholmarna vänjer sig vid att flyga reguljärt från Bromma. Och vem kan ha något emot att flyga från en flygplats mitt i staden, särskilt om man själv slipper ta konsekvenserna i form av buller, avgaser och olycksrisker? Vad är det för krafter som ska tillgodose minoritetens, de tiotusentals bullerstörda människornas berättigade krav på livskvalitet? Vilka ska värna dessa innevånarens intressen om inte politikerna själva gör det?

Det är fullständigt obegripligt hur politiker kan göra något sådant mot de människor vars förtroende de fått att utforma närmiljö och närsamhälle.

Mer behöver inte sägas.

Lägg ner Brommaflyget – NU !