

Datum
2007-11-20**Svar på interpellation av Jonas Åsenius (mp) ang Flygplatsen Ärna, vad kostar den kommunen?**

(Jonas Åsenius har ställt fyra frågor angående Ärna:

- 1) Hur mycket avtalen med Fortifikationsverket och Uppsala Air totalt kostar skattebetalarna i Uppsala kommun?
- 2) Kommer Uppsala kommun att subventionera Uppsala Airs verksamhet på något sätt?
- 3) På vilket sätt överensstämmer Uppsala kommuns engagemang i Ärna flygplats med klimatprogrammet Uppsala i täten även i klimatarbetet?
- 4) Hur många ton koldioxid/år förväntas verksamheten vid Ärna generera?)

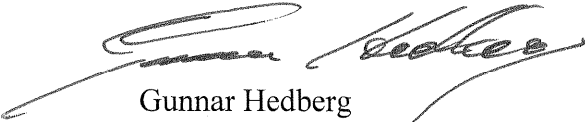
Svar: På den första och andra frågan vill jag svara att ingenting har ändrats från kommunens sida sedan Kommunstyrelsen i brev till Försvarsmakten våren 2005 klargjorde sin inställning i sju punkter. Den sista löd: ” Den civila flygplatsoperatörens verksamhet innefattar inga ekonomiska åtaganden eller garantier från kommunens sida.”

En eventuell – och jag betonar – eventuell - markförmedling från kommunen till flygplatsbolaget har sin grund i Fortifikationsverkets regler. Frågan är under beredning i Fastighetsnämnden och ännu inte avgjord. Förutsättningarna från kommunens sida är Kommunstyrelsens ställningstagande från 2005.

Även den tredje frågan vill jag besvara med hänvisning till brevet till Försvarsmakten. En civil flygverksamhet på en militär flygplats ska prövas *dels* enligt luftfartslagen *dels* enligt miljöbalken. Prövningsmyndighet i det första fallet är Luftfartsstyrelsen och i det andra fallet länsstyrelsen. Sökande i båda ovanstående beslutsprocesser är Försvarsmakten som således blir huvudman även för den civila flygverksamheten. Försvarsmakten har avslutat en förhandlingsprocess med Uppsala air AB och tecknat ett flygplatsavtal. Avtalet har inte Uppsala kommun som part. Kommunens roll är således att som remissinstans avge yttrande i de prövningar som sannolikt sker under 2008. Kommunens remissvar kommer att utgå från tidigare ställningstaganden om inte hela nya fakta eller förutsättningar framkommer genom prövningsprocessen.

Om en civil flygverksamhet således får tillstånd får vi givetvis kommunen förhålla till den som kommunen förhåller sig till annan infrastruktur, till exempel ny E4. Om de samlade utsläppen från trafik - vare sig det gäller väg- eller flygtrafik – måste begränsas är det inte genom att förbjuda användningen av infrastruktur utan genom olika generella regler som beskattning etc – med andra ord en fråga som staten i första hand har instrument att påverka.

På den sista frågan vill jag svara med hänvisning till det kommande underlaget för prövning enligt miljöbalken. Av det underlaget kommer att framgå det Jonas Åsenius efterfrågar.


Gunnar Hedberg
Kommunstyrelsens ordförande