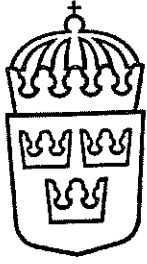


B

Bilaga 2.



KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR AVVECKLING AV BROMMA FLYGPLATS

Ds 1996:12

SOU och Ds kan köpas från Fritzes kundtjänst. För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Fritzes, Offentliga Publikationer, på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningskontor.

Beställningsadress: Fritzes kundtjänst
106 47 Stockholm
Fax: 08-20 50 21
Telefon: 08-690 91 90

Svara på remiss. Hur och Varför. Statsrådsberedningen, 1993.

- En liten broschyr som underlättar arbetet för den som skall svara på remiss.

Broschyren kan beställas hos:

Regeringskansliets förvaltningskontor
Arkiv- och informationsenheten
103 33 Stockholm
Fax: 08-790 09 86
Telefon: 08-405 24 81

Tryckt av
REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1996

ISBN 91-38-20196-8
ISSN 0284-6012

Till statsrådet och chefen för Kommunikationsdepartementet

Genom beslut den 20 april 1995 uppdrog regeringen åt kommunalrådet Marita Bengtsson att såsom särskild utredare tillsammans med Stockholms stad analysera möjligheterna till och konsekvenserna av en förtida avveckling av Bromma flygplats i förhållande till gällande markupplåtelseavtal.

En redovisning av uppdraget överlämnas härmed.

Stockholm den 4 mars 1996

Sammanfattning

Enligt det avtal som Stockholms kommunfullmäktige och regeringen godkände i juni 1994, upplåter staden marken vid Bromma flygplats för flygverksamhet fram till och med den 31 december 2011. Kommunstyrelsen i Stockholms stad hemställde i skrivelse till regeringen i december 1994, som en följd av ett fullmäktigebeslut, att regeringen snarast skulle utse en förhandlingsdelegation som staden kunde förhandla med rörande nedläggning av flygverksamheten på Bromma. Enligt detta beslut är målet för stadens del en nedläggning av Bromma flygplats senast vid utgången av år 1996 och att därefter bebygga området med bostäder.

Regeringen beslöt mot denna bakgrund den 20 april 1995 att tillsätta en utredare med uppdraget att tillsammans med experter från bl.a. Luftfartsverket och gemensamt med en av staden utsedd grupp analysera möjligheterna till en förtida avveckling av Bromma jämfört med gällande markupplåtelseavtal. Enligt regeringsuppdraget finns det från statens sida följande tre utgångspunkter för analysen av en förtida avveckling av Bromma flygplats: att Stockholmsregionens flygtrafikförsörjning måste tillgodoses även fortsättningsvis, att Arlandas roll som nationellt och internationellt flygtrafiknav inte får rubbas, och att de samlade miljöeffekterna begränsas.

Föreliggande rapport har utformats som en gemensam analys av möjligheter till och konsekvenser av alternativa trafiklösningar utan Bromma flygplats vid olika nedläggningstidpunkter, samt slutligen utredarens ställningstagande och slutsatser.

Med drygt 800 000 årspassagerare är Bromma flygplats Sveriges fjärde största flygplats räknat i antal passagerare.

Bromma ligger mycket centralt i regionen och restiderna dit är relativt korta. Från Stockholms centrum (ca 10 km) är restiden med bil ca 15–20 minuter och med flygbuss ca 20–25 minuter. Restiden till Bromma är relativt kort även från många andra delar av regionen. En flygresor via Arlanda innebär i förhållande till Bromma i vissa fall fördubblad restid med bil, något mindre med kollektiva färdmedel (särskilt efter pågående utbyggnad av järnvägsförbindelse med Arlanda). En jämförelse på samma sätt mellan Bromma och andra befintliga flygplatser i Mälardalen innebär 2–4 gånger längre restid med bil och 1–3 gånger längre med kollektiva färdmedel.

Hälften av flygrörelserna på Bromma utgörs i dag av s.k. IFR-flyg (instrumentberoende flyg), och återstoden s.k. VFR-flyg (visuellt flyg). Antalet flygrörelser uppgick under 1995 till ca 66 400. De viktigaste grupperna flyg på Bromma är:

Typ av flyg	Antal rörelser	Antal passagerare
Reguljärt linjeflyg (sju linjer)	IFR 15 500	816 700
"Beslutsfattarflyg"	IFR 10 000	ca 40 000
Charter, ambulans	IFR 1 400	5 300
Skolflyg (både IFR och VFR)	16 400	ca 3 000 elever
Bruksflyg	VFR 1 800	--
Privatflyg (utom besl.)	VFR 21 400	ca 1 500 medl.

I begreppet "beslutsfattarflyg" inkluderas i detta betänkande taxi-flyg, statsflyg och privata flygplan avsedda för snabba transporter i tjänsten av bl.a. nyckelpersoner i företag och organisationer.

Miljösituationen runt Bromma flygplats innebär bl.a. att ca 3 000 personer finns inom flygbullermattan FBN 55dB(A). Trots de trafikbegränsningar som vidtagits, och trots den tekniska utveckling som medfört stora miljöförbättringar beträffande buller

och utsläpp till luft från flygplanen, kan man inte bortse ifrån att Bromma tillhör de miljömässigt sämst belägna flygplatserna i landet. Även säkerhetsfrågorna diskuteras pga. de tätbebyggda omgivningarna till flygplatsen.

I analysen har innefattats studier av stadens förslag till alternativ markanvändning, inklusive infrastrukturplanering etc. Vidare har intervjuer genomförts med en lång rad intressenter i Brommafrågan. Det har gällt opinionsgrupper för och emot flygplatsen, företagareföreningar, flygbolag etablerade på flygplatsen, flygskolor och andra företag, samt även organisationer på regional och nationell nivå, t.ex. Handelskammaren och Kommunförbundet.

Vidare har vi studerat olika alternativ till Bromma, dels beträffande de olika delarna av flygtrafiken som sådan, dels med hänsyn till resbehovet och möjligheten till överföring av resenärer till andra transportslag. Beträffande de befintliga trafikflygplatserna (IFR-flygplatserna) i Mälardalsregionen – Nyköping (Skavsta), Eskilstuna (Kjula) och Västerås (Hässlö) finns kapacitet och utrustning för att ta emot olika typer av nytillkommande flygtrafik, men avståndet, ca 100 km från Stockholms centrum, gör att de inte kan betraktas som seriösa alternativ till Bromma beträffande den del av flygtrafiken som är mest kopplad till lägesfördelarna, som linjetrafiken och beslutsfattarflyget. Beträffande övriga allmänflygplatser i regionen finns ca 14 stycken inom ett avstånd på 110 km från Stockholms centrum. Ingen av dessa flygplatser är i dag utrustad med IFR-utrustning, och en upprustning till sådan standard kräver stora investeringar. Däremot bör enligt vår mening dessa allmänflygplatser kunna spela en roll som alternativ för Brommas nuvarande VFR-trafik.

Utifrån dessa analyser har redovisas relativt djupgående beskrivningar av konsekvenserna av en avveckling av Bromma flygplats vid tre olika tidpunkter.

Scenario 1 innebär en avveckling av flygtrafiken vid Bromma flygplats den *1 januari 1998*, i enlighet med stadens önskemål.

De viktigaste konsekvenserna vid en sådan nedläggning är enligt vår analys:

- * De miljö- och säkerhetsmässiga frågorna runt Bromma flygplats ges en snabb lösning. Inga ytterligare, nu kända investeringsbehov finns på Bromma utöver pågående investeringar av säkerhetsskäl på ca 35 mkr.
- * Stockholms stads planer för successiv bebyggelse runt och på flygplatsen kan genomföras enligt plan. Eventuella problem med tidplanen för parallell utbyggnad av trafikens infrastruktur i området bedöms bli marginella. Det kommer att dröja flera år innan ny bostadsbebyggelse genererar lika många bilresor i området som dagens flygplats gör.
- * En viss allmän försämring av flygtrafikens tillgänglighet sker, dock inte av avgörande karaktär vid en överföring av trafik till Arlanda – genom goda markförbindelser ökar restiden endast i mindre grad trots avståndet från Stockholms centrum.
- * Samtliga nuvarande linjetrafikoperatörer på Bromma kan under högtrafik inte beredas plats på Arlandas tvåbanesystem med dess nuvarande kapacitet utan att navfunktionen riskerar att störas. En analys som genomförts av Luftfartsverket visar att förseningarna på Arlanda i högtrafiktid under dåligt väder (förhållandet under ca 60 % av året) i genomsnitt skulle uppgå till ca 5–6 minuter, och för landande flygplan upp till ca 20 minuter.
- * Sannolikt kan en fortsatt flygtransportförsörjning erbjudas även under högtrafiktid för de passagerare som utnyttjar linjetrafiken på Bromma, genom att hänvisa dessa till de konkurrerande flygföretagen på Arlanda. Dessa bolag har möjlighet att inom ramen för tillgängliga slots ta emot ytterligare passagerare genom att sätta in större flygplantyper

i sin trafik. Därutöver kan förutses en överföring till andra trafikslag, framför allt en utbyggd snabbtågstrafik. Osäkerhet råder emellertid om överföringspotentialens storlek.

- * En påtaglig konkurrensbegränsning sker som gynnar den starkaste aktören på inrikesflygmarknaden och äventyrar existensen för de flygföretag som opererar på Bromma.
- * Beslutsfattarflygets behov kommer inte att kunna tillgodoses på Arlanda eftersom varken start- eller landningstider (s.k. slots) kommer att kunna erbjudas under de mest efterfrågade ca fem timmarna varje vardag, vartill kommer bristande faciliteter på flygplatsen för ändamålet.
- * Allmänflyget bedöms kunna spridas till alternativa allmänflygplatser i och utanför Stockholms län. Flygskoleverksamheten kan flyttas till befintliga trafikflygplatser eller allmänflygplatser. Viss utslagning av flygserviceföretag på Bromma kan förutskickas.

Scenario II innebär en avveckling av flygtrafiken vid Bromma flygplats den 1 januari 2001 när en tredje rullbana på Arlanda kan tas i bruk. De viktigaste konsekvenserna vid en sådan nedläggning är enligt vår analys:

- * De miljö- och säkerhetsmässiga konsekvenserna av flygtrafik på Bromma kvarstår ytterligare tre år. Omprövningen av villkoren kommer sannolikt att ge vissa nya miljövillkor för verksamheten under den sista tiden. Med hänsyn till säkerhetskrav etc. kommer ytterligare investeringar i Bromma på ca 20 mkr att behöva genomföras utöver de i dag beslutade.
- * Projektering och planering av bebyggelse på och kring Bromma kan genomföras efter beslut, men färdigställandet

senareläggs ca tre år jämfört med scenario I. Detta medför negativa konsekvenser för bostadsförsörjningen i Stockholm

- * En viss försämring av flygtrafikens tillgänglighet sker, dock inte av avgörande karaktär, och av mindre storlek än i scenario I, till följd av snabbare förbindelser från Stockholm centrum till Arlanda genom bl.a. järnvägsförbindelsen Arlandabanan.
- * Linjetrafiken på Bromma kan kapacitetsmässigt omlokaliseras till Arlanda. De flygföretag som bedriver linjetrafik på Bromma bedöms som en följd av den momentant höjda kapaciteten vid Arlanda kunna få slot-tider där som är tillräckligt attraktiva och inte är konkurrensbegränsande.
- * Tiden mellan beslut och verkställighet bör vara tillräcklig för att iordningställa terminalkapacitet och i övrigt planera linjetrafikens omlokalisering. Närmare behov måste utredas vidare.
- * Beslutsfattarflygets behov bedöms kunna tillgodoses någorlunda nöjaktigt till att börja med, såväl beträffande slot-tider som lämpliga terminalfaciliteter. Med en växande trafikvolym på Arlanda minskar dock tillgängligheten till önskvärda slots för beslutsfattarflyget på sikt, vilket måste beaktas i kommande diskussioner om ytterligare flygplatskapacitet i regionen.
- * Allmänflyget bedöms kunna spridas till alternativa allmänflygplatser i och utanför Stockholms län, och flygskoleverksamheten kan flyttas till befintliga trafikflygplatser eller allmänflygplatser. Jämfört med scenario I ges större förutsättningar för en planering av utflyttningen.

Scenario III innebär en avveckling av flygtrafiken vid Bromma flygplats den *1 januari 2012* i enlighet med gällande mark-

upplåtelseavtal. De viktigaste konsekvenserna vid en sådan nedläggning är:

- * Det nuvarande markupplåtelseavtalet för Bromma som går ut 2011 är realistiskt sett det sista. Investeringar på upp emot 210 mkr måste därför finansieras och avskrivas mot denna korta tidsram.
- * De lokala miljö- och säkerhetsproblemen vid Bromma fortsätter under ytterligare 14 år jämfört med scenario I och kan enbart förbättras till mindre del genom omprövning av villkoren för verksamheten och genom investeringar på flygplatsen.
- * Nuvarande och framtida miljörestriktioner i utnyttjandet av flygplatsen gör att nuvarande operatörer under återstoden av avtalsperioden måste finna andra expansionsorter än Bromma. Samtidigt medges tid för en sådan marknadsuppbyggnad innan basen i Brommatrafiken avvecklas.
- * Stadens planer för bebyggelse, omdaning och trafikinvesteringar för Brommaområdet skjuts på framtiden, vilket sannolikt får konsekvenser på andra håll i staden och regionen.
- * Om en ersättningsflygplats inte kunnat etableras vid avtalstidens utgång befinner sig linjetrafiken och beslutsfattareflyget på Bromma sannolikt i en sämre situation vid en flytt till Arlanda år 2012 än år 2001 enligt scenario II. Om flygets trafiktillväxt fortsätter enligt prognoserna kommer tillgången till attraktiva slot-tider på Arlanda att vara sämre. En utveckling av viss trafik på Skavsta flygplats kan möjligtvis komma att mildra dessa problem.
- * Tidsmässigt kan en ersättningsflygplats genom regional samverkan etableras i god tid innan avtalstidens utgång. En

sådan flygplats skulle kunna medföra bibehållen eller förbättrad tillgänglighet jämfört med i dag för samtliga trafiktyper på Bromma, och ökade konkurrensmöjligheter i flygtrafiksystemet.

- * Det finns fortfarande en stor osäkerhet om en ersättningsflygplats kan komma till stånd under avtalstiden av framför allt politiska skäl. En bred uppslutning måste finnas från stat, region, kommun och näringsliv för att en ny flygplats skall kunna etableras. De långsiktiga behoven av flygplatskapacitet i Stockholmsregionen kräver emellertid fortsatta regionala överväganden oavsett när Bromma flygplats avvecklas.

Regeringens utredares ställningstagande och slutsatser

Miljö- och i viss mån säkerhetsproblemen vid Bromma flygplats är reella, och kan inte negligeras. Det rimliga är att framför allt av dessa skäl betrakta nuvarande markupplåtelseavtal 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. Beträffande redan befintliga flygplatser i Mälardalen utöver Arlanda kan dessa enligt min mening inte enskilda eller sammantaget erbjuda ett fungerande alternativ till Brommas instrumentberoende flyg (s.k. IFR-flyg).

Allmänflyget kan inte beredas plats på Arlanda, eftersom en sådan överföring skulle påverka kapaciteten och innebära en rubbning i flygplatsens funktion. Vid en samlad bedömning anser jag att skolflygets och det icke instrumentberoende allmänflygets behov måste kunna ges en rimlig lösning på alternativa trafik- och

allmänflygplatser även om Bromma avvecklas i förtid jämfört med nu gällande markupplåtelseavtal.

En utflyttning av IFR-flyget till Arlanda år 1998, före öppnandet av den planerade tredje rullbanan, innebär sammantaget sådana konsekvenser att en rubbning av Arlandas navfunktion enligt min mening inte kan uteslutas. Dessutom medför scenario I ett krav på konkurrensbegränsning genom överföring av dagens Brommapassagerare till konkurrerande flygbolag på Arlanda. Det går dessutom inte att bortse från att beslutsfattarflyget skulle få mycket reella försämringar om en avveckling av Bromma skulle ske 1998 i enlighet med scenario I. I princip skulle detta flyg vara utestängt från slots i högtrafiktid.

Enligt analysen i scenario II skulle en utflyttning av Brommas linje- och beslutsfattarflyg ske samordnat med öppnandet av en tredje rullbana på Arlanda år 2001 med därmed sammanhängande kapacitetstillskott i högtrafiktid. En sådan överföring skulle inte innebära att Arlandas navfunktion rubbas. De negativa följderna på konkurrensen blir här måttliga, och för beslutsfattarflyget finns möjlighet att inrätta särskilda faciliteter (uppställningsplatser, terminalbyggnader). Med en växande trafikvolym på Arlanda minskar dock tillgängligheten till önskvärda slots för speciellt beslutsfattarflyget på sikt, vilket måste beaktas i kommande diskussioner om ytterligare flygplatskapacitet i regionen.

Jag förordar således att inriktningen bör vara att Bromma flygplats avvecklas när Arlandas tredje rullbana står färdig, vilket beräknas ske den 1 januari 2001. Linje- och beslutsfattarflyget skulle därvid i första hand hänvisas till Arlanda flygplats, och övrigt flyg på Bromma till andra trafik- och allmänflygplatser i regionen i vid mening.

Bilaga G: Handelskammarens enkät hösten 1995

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE
CJJ

SAMMANSTÄLLNING
1995-10-09

1(3)

Affärsflyget på Bromma flygplats

Kommunikationsdepartementet bad den 15 augusti 1995 Stockholms Handelskammare att samla in ett underlag från företag i och utanför landet om affärsflyget i Sverige och användningen av Bromma flygplats. För ändamålet hade departementet sammanställt 11 frågor. Sammanlagt 38 företag/organisationer har besvarat Handelskammarens förfrågan.

Sammanfattning

Företagens svar visar att affärsflyget är av stor betydelse för företagens verksamhet i Sverige. Nästan alla flygningar med affärsflyg i Sverige har Bromma som start eller slutpunkt. Det gäller såväl företag med huvudkontor i Stockholm som på andra platser i landet. Flera utlandsägda företag utnyttjar också Bromma flygplats. Variationerna mellan företagen är stora. För flera av de allra största företagen i landet är beroendet av Bromma stort, medan andra företag inte utnyttjar affärsflyg alls eller i mycket liten utsträckning. Dessa företag är därför inte beroende av Brommas funktion som affärsflygplats (men däremot i flera fall av den reguljära trafiken på Bromma).

De destinationer som dominerar trafiken med affärsflyg från/till Bromma är Malmö och Göteborg (Landvetter och Säve). Huvuddelen av den internationella trafiken från/till Bromma går till huvudstäder och andra större städer i Europa. Några stora företag har skapat i stort sett egna reguljära linjer mellan Bromma och destinationer där företagen har stora egna anläggningar /dotterbolag (i Tyskland, Schweiz och Italien).

Arlanda betraktas inte som ett realistiskt alternativ till Bromma, inte främst på grund av avståndet från Stockholms centrala delar, utan på grund av flygplatsens inriktning på den tunga trafiken och den totala avsaknaden av faciliteter och bankapacitet för affärsflyget. Andra flygplatser i östra Mälardalsområdet (Västerås, Nyköping, Eskilstuna) utnyttjas inte för resor med mål i Stockholmsområdet.

Arlandas anknytning till järnvägsnätet får enligt företagen ingen betydelse för deras affärsflygverksamhet. Helikopterförbindelser anses inte heller intressant.

Tillfrågade företag

Statistik över företagens utnyttjande av Bromma flygplats saknas (i den officiella flygplatsstatistiken särredovisas inte den kommersiella delen av allmänflyget). Frågorna sändes därför till ett antal företag som antogs utnyttja affärsflyg på Bromma flygplats.

Svar har inkommit från ABB Support AB, Bilspedition AB, AB Electrolux, Telefonaktiebolaget L M Ericsson, Handelsbanken, Honeywell AB, AB Industrivärlden, Inter Forward, Axel Johnson AB, Kuwait Petroleum Svenska AB, Mannheimer Swartling Advokatbyrå AB, AB Marabou, Mitsubishi Corporation, Mo och Domsjö AB, Motorola AB, NCC AB, Nordbanken AB, Nordisk Transport och Spedition AB, Philips Norden AB, AB Pripps Bryggerier, Riksdagens förvaltningskontor, Saab AB, Sandoz AB, Siemens AB, Skandinaviska Enskilda Banken, Skanska AB, Sparbanken Sverige AB, Stora Kopparbergs Bergslags AB, Svenska Cellulosa Aktiebolaget SCA, Svenska Hoechst AB, Svenska Nestlé AB, Svenska Statoil AB, Svenska Tobaks AB, Svenskt Stål AB, Telia AB, Trelleborgs Industri AB, Vattenfall AB och AB Volvo.

Av dessa har 27 besvarat enkäten enligt departementets uppställning, medan 11 valt att avge kortare svar. Av några av svaren framgår att företagen inte använt den definition av affärsflyg som avsetts. Hänsyn till detta har tagits i sammanställningen av materialet.

Frågorna och svaren

- 1 Hur stor del av företagens totala utnyttjande av affärsflyg i Sverige använder Bromma flygplats?

Såväl företag som har sina huvudkontor i Stockholm som företag som har sina huvudkontor i andra delar av landet utnyttjar Bromma. Det verkar som de allra största företagen i landet är de som har högst andel flygningar tillfrån Bromma (ABB, Electrolux, Ericsson, SCA, Skanska, S-E-Banken, Stora, Vattenfall).

- 2 Antalet personer inom företagen som uppskattas utnyttja affärsflyget på Bromma:

Antalet varierar från några få personer till över 100 (beroende på företagsstorlek och företagskultur).

Vanligast är naturligtvis att företagsledningen och styrelsens ledamöter utnyttjar affärsflyget. Andra nyckelpersoner som utnyttjar affärsflyget i företagen är avdelningschefer, produktchefer, chefer för regionala enheter, dotterbolag etc. Även viktiga kunder nämns.

- 3 Exempel på relationer:

Dominerande i Sverige är Malmö och Göteborg. Vidare anges huvudstäder eller andra större städer i Europa (Amsterdam, Bryssel, Geneve, Helsingfors, Köpenhamn, London, Madrid, Nürnberg, Oslo, Paris, Rom, Venedig, Zürich). Antalet destinationer utanför Europa är litet (Nordafrika, USA, Kina).

4 Övergång till reguljärflyg:

Det är inte speciellt vanligt att affärsflyg används för att föra passagerare från till Sverige till från större flygplatser i Europa för att flyga vidare med eller som anländer med reguljärt flyg från t ex USA eller Asien (några företag anger att det förekommer till från Paris, London och Köpenhamn).

5 Den fortsatta resan från Bromma

företas med taxi eller bil. I enstaka fall fortsätter någon med annat affärsflyg.

6 Andelen som har resmål/start i Stockholms innerstad eller i området i Bromma flygplats närhet:

Nästan alla ska till Stockholms innerstad eller närförorter.

Anledningen till att Bromma utnyttjas för resor som inte ska till det område som angavs i föregående fråga.

Skälet till att resenärer (som inte ska till Stockholmsområdet) ibland åker med till från Bromma är att de sitter i samma flygplan som resenärer som ska till detta område (för att sedan fortsätta med flygplanet till någon annan destination).

8 Andra flygplatser i området som utnyttjas vid sidan av Bromma.

För resenärer till Stockholmsområdet utnyttjas nästan uteslutande Bromma. Arlanda utnyttjas under tider då Bromma är stängt (efter kl 22 på kvällen och tidiga morgnar). Andra flygplatser i Mälardalen utnyttjas inte (om man inte ska till Nyköping, Västerås eller Eskilstuna).

9 Hur ställer sig företagen till att utnyttja Arlanda om affärsflyget skulle fungera på Arlanda?

Företagen är mycket skeptiska till Arlanda. Arlanda ligger fortfarande långt bort. Man är också tveksam till möjligheten att få slottider på Arlanda.

10 Hur en jämvägsförbindelse påverkar företagens bedömning av Arlandas möjligheter att tillgodoses deras behov (i detta avseende).

Företagen konstaterar att en järnvägsförbindelse inte påverkar deras möjligheter att utnyttja Arlanda för affärsflyget.

11 Företagens bedömning av betydelsen av en helikopterförbindelse:

Flertalet företag är inte intresserade. Avgörande i flertalet fall är kostnadsaspekten. Man gör också jämförelse med New York (vilket utfaller till helikopterns nackdel).