

NULÄGESBESKRIVNING OCH UTVECKLING AV BROMMA FLYGPLATS FRAM TILL ÅR 2010 – RAPPORT AV LFB

1.1 Nulägesbeskrivning Bromma (15 januari 2000)

1.1.1 Brommas roll

Brommas betydelse för avregleringen av flygmarknaden 1992 har varit att ge möjlighet för ny trafik att utvecklas vid sidan av det system som SAS/LIN förfogade över vid avregleringens början. Slot-situationen på Arlanda har inte någon gång under 1990-talet tillåtit att ett konkurrerande system kunnat utvecklas på Arlanda fullt ut. Bromma har därvid utgjort en ventil för att skapa en alternativ trafikuppläggning.

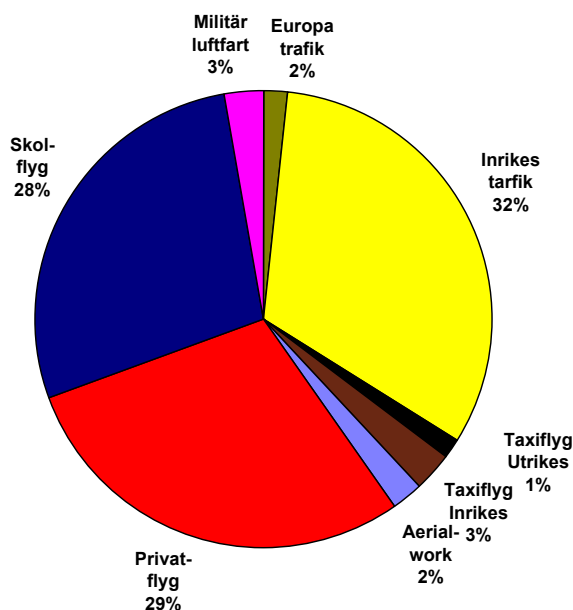
Bromma har idag begränsningar vad gäller antalet tillgängliga slots för tung trafik, 15 500 rörelser/år, och begränsningar i flygplanstyper med anledning av bullerrestriktioner i kombination med kort rullbanelängd.

Bromma är i första hand en destinationsflygplats för trafik till Stockholms stad. För passagerare som startar sin resa i Stockholm är Bromma en typisk nisch- och regionalflygplats för folk boende i innerstaden och västerort.

Beslutsfattarflyg och annat yrkesmässigt allmänflyg har en annan situation. För dessa grupper är Bromma huvudflygplats och något annat alternativ i form av en annan trafikflygplats i närområdet finns inte.

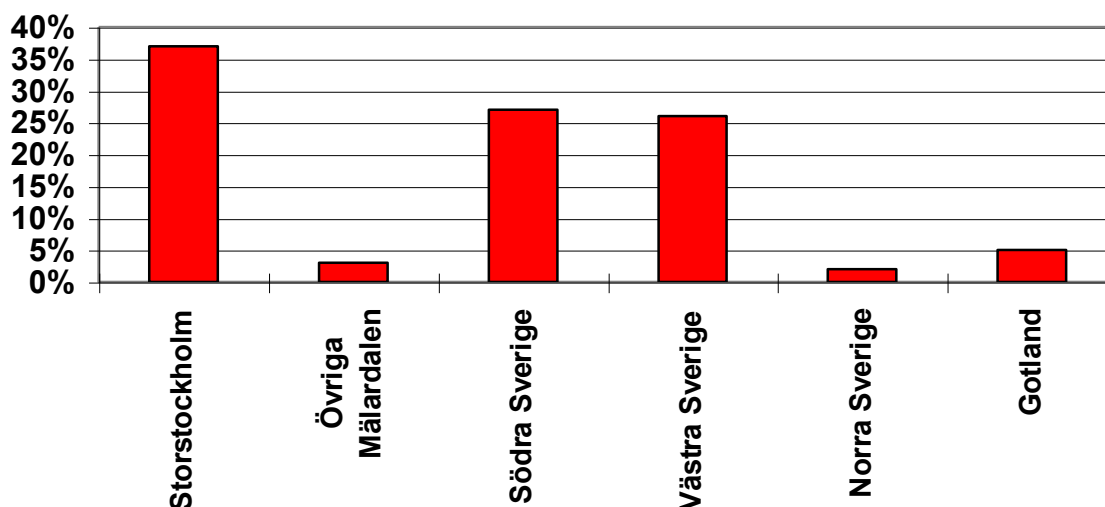
Totala antalet flygplansrörelser 1998 på Bromma var 72 886. Dessa utgjordes av följande kategorier:

Fördelning av antalet rörelser 1998



Antalet passagerare 1998 på Bromma var i inrikes linjefart 942 461 och i utrikes linjefart 11 147.

Startpunkter för resande till och från Bromma



1.1.2 Förändringar i utnyttjandet av Bromma

Flygtrafiken på Bromma har under de senaste åren på grund av bristen på starttider för flygplan över 12 ton under slutet av varje år tvingats avvisa affärsflyget till Arlanda under de avslutande månaderna på året. Denna typ av begränsningar har föranlett LFV att uppta förhandlingar med Stockholms stad om förändringar i avtalet om Bromma flygplats och följande tillfälliga avsteg från gällande avtal har överenskommit mellan parterna.

Den mark på vilken Bromma flygplats är belägen ägs av Stockholms stad. Verksamheten vid flygplatsen regleras därför även av ett särskilt markupplåtelseavtal av den 25 mars 1994, till vilket är knutet ett tidsbegränsat tilläggsavtal av den 2 november 1999 för tiden intill den 30 september 2001, det sistnämnda avtalet fastställt av regeringen respektive Stockholms stad i december 1999. I detta sammanhang är följande överenskommelser av särskild vikt.

- Det totala antalet rörelser på Bromma får ej överskrida 88 000 rörelser per år. Härav får maximalt 16 500 rörelser per år, exklusive rörelser med statsflygplan, tas i anspråk av flygplan över 14 ton.
- Flygplatsens öppethållningstider är begränsade till kl. 07.00-22.00 måndagar-fredagar och kl. 08.00-22.00 lördagar och söndagar. Denna begränsning gäller inte för ambulans- och räddningsflygplan samt för statsflygplan.
- Flygplatsens rullbana skall för linjefart vara klassificerad enligt bankod 2C i enlighet med LFVs vid tidpunkten för avtalets ingående gällande Bestämmelser för Civil Luftfart (BCL-F). Omklassning till annan bankod får endast ske efter skriftligt samtycke från Stockholms stad.

1.1.3 Slot-samordning för utnyttjande av Bromma flygplats

LFV fastställde den 29 september 1992 riktlinjer för utnyttjandet av Bromma flygplats i samverkan med Arlanda flygplats (den s.k. Bromma-policyn.). Dessa riktlinjer underställdes regeringen som i beslut den 19 november 1992 i huvudsak lämnade dessa riktlinjer utan

erinran. Av riktlinjerna framgår bl.a. att i avvaktan på en ny tillståndsprövning av Koncessionsnämnden skall ytterligare utrikeslinjer inte tillåtas på Bromma. Regeringen föreskrev vidare att linjefartstillstånd för trafik på Stockholm skall innehålla ett stadgande att trafikprogram avseende Stockholm-Bromma skall fastställas av LFV.

Den tillgängliga kapaciteten på Bromma måste, i brist på lämplig alternativ lokalisering, i betydande omfattning reserveras för statsflygplan, allmänflyg och skolflyg, men även i viss utsträckning för icke seriemässigt charter- och taxifyg, särskilt av typen affärsflyg. För det s.k. affärsflyget har Bromma en särskild betydelse.

Önskemålen att trafikera Bromma är dock betydande, inte minst från SAS som av konkurrensskäl vill trafikera flygplatsen. Det har ifrågasatts om den nuvarande utrikesregeln är förenlig med gällande EU-regler. Detta har föranlett LFV att föreslå nya regler för tillträde till Bromma som överensstämmer med de EU-regler som gäller för kapacitetskontrollerade flygplatser. Fördelningen av den begränsade mängden rörelser bör baseras på neutrala, genomblickbara och icke-diskriminerande regler. Detta innebär följande nya regler för tillträde till flygplatsen:

- 1 Av den totala rörelsekapaciteten om 88 000 flygrörelser per år skall högst 16 500 rörelser per år tilldelas flygplan med en maximal startvikt över 14 ton. Kvoten omfattar inte statsflygplan. Av dessa rörelser skall 2000 reserveras för s.k. affärsflyg med maximal startvikt över 14 ton. Som affärsflyg räknas i denna föreskrift icke-seriemässig charter inklusive taxifyg samt privatflyg.
- 2 Av den totala rörelsekapaciteten skall högst 27 000 rörelser per år tilldelas den regelbundna luftfarten och seriemässig charter.
- 3 Bromma flygplats skall vara en samordnad flygplats i enlighet med rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser.
- 4 Mellan kl 08.00 och 10.00 skall huvuddelen av de tillgängliga rörelserna avsättas för den regelbundna luftfarten och seriemässiga chartern, dock att minst en sjättedel av rörelseutrymmet per timme skall kunna utnyttjas för övrig luftfart.
- 5 Fördelningen av den tillgängliga kapaciteten för den regelbundna luftfarten och seriemässiga chartern på Bromma flygplats skall handhas av Airport Coordination Sweden (ACS). Vid fördelningen skall principerna för en fullständigt samordnad flygplats tillämpas, dock med hänsyn tagen till Bromma flygplats särskilda förutsättningar. De lufttrafikföretag som ej kan beredas tillträde till Bromma flygplats skall hänvisas till Arlanda flygplats.
- 6 Flygplatschefen ansvarar för att miljövillkoren för Bromma flygplats inte överträds. Om det finns risk för att bullervillkoren avseende buller kommer att överskridas skall flygplatschefen, i de fall flygplanens bullernivå överstiger 86 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO Annex 16, fatta beslut om att hänvisa trafiken till Arlanda flygplats. Beslutet skall offentliggöras i AIP och endast omfatta det s.k. affärsflyget.

7 Trafik som bedrivs av EG-lufttrafikföretag i enlighet med rådets förordning (EEG) 2408/92 av den 23 juli 1992 skall betraktas som inrikes luftfart.

1.1.4 Övrig flyg- och flygplatsrelaterad verksamhet

I utredningen har arbetet koncentrerats på att analysera den verksamhet som påverkar behovet av flygplatskapacitet, och då specifikt kapacitet för start och landning av flygplan (rullbanekapacitet) för linjefarten och i viss mån charterflyget.

Det är dock viktigt att även notera det stora inslaget av övrig flygplatsrelaterad verksamhet, dvs. taxifyg, affärsflyg, flygskolor, verkstäder, flygklubbar etc. Konsekvenserna för dessa verksamheter och betydelsen av dessa är särskilt angelägna att beakta i samband med ett eventuellt beslut om avveckling av Bromma flygplats och om dessa verksamheter skall beredas utrymme på annan plats eller tvingas upphöra.

1.1.5 Sammanfattande synpunkter på nyttjandet av Bromma fram till avtalets upphörande år 2011

Konsekvenserna av överenskommelsen med staden för möjligheten att på sikt bedriva flygplatsverksamhet på Bromma kan inte helt överblickas. Stadens inställning understryker vikten av att delar av verksamheten vid Bromma snarast ges en annan lokalisering. Med dagens utveckling på Bromma kan verksamheten redan om ett par år vara uppe i 88 000 rörelser. Eftersom en rörelse med ett enmotorigt sportflygplan i detta avseende värderas lika med en rörelse med ett tungt trafikflygplan är det angeläget att hitta en ny lokalisering för allmänflyget på Bromma. Hanteringen av allmänflyget är sannolikt nyckeln till att även under den fortsatta avtalstiden få möjlighet att kunna förlänga den nu överenskomna ökningen av antalet kommersiella rörelser på Bromma.

Det finns dock anledning att hysa viss oro kring det fortsatta nyttjandet av flygplatsen med tanke på följande yttrande från Stockholms stad. Den politiska majoriteten i Stadshuset har efter förhandlingar enats om att inte acceptera en fortsättning av den tillfälligt gällande trafikmängdsbegränsningen i avtalet mellan staten och staden om upplåtelse av Bromma flygplats förrän det har visats, att miljörelaterade trafikavgifter har införts på flygplatsen och att dessa har haft avsedd effekt. Med avsedd effekt menas sannolikt en minskning av åtminstone den totala trafikmängden på Bromma.

Det finns anledning att ifrågasätta möjligheten att fortsätta trafikera Bromma även efter nuvarande avtals utgång, detta av följande skäl:

1. Det syns inte finnas någon långsiktig politisk legitimitet för en avtalsförlängning efter år 2011 oavsett politisk majoritet i stadshuset, åtminstone inte för en rimligt lång period som tillåter ett iståndsättande av flygplatsen.
2. Stockholm växer med ca 20 000 nya invånare per år sedan åtminstone 10 år tillbaka. Det finns inom staden ytterst få områden tillgängliga för nya bostäder. Bromma flygplats är sannolikt det bäst lokaliserade expansionsområdet och ur samhällsekonomisk synpunkt torde en flygplats som inte fullt ut bär sina egna kostnader knappast vara ett långsiktigt hållbart alternativ när avtalet går ut.
3. Den nuvarande flygplatsen med sin kod 2C-klassificering innebär i praktiken en flygplats avsedd i huvudsak för lättare allmänflyg. Kod 2C begränsar användningen till flygplan med en spännvidd på max 30 m. Med den kod flygplatsen har uppfyller den knappast kravet på att vara den alternativa trafikflygplatsen i regionen på lång sikt. En

uppgradering till kod 3C är sannolikt nödvändig för att Bromma skall kunna ingå som en långsiktig lösning för den framtida flygplatskapaciteten i Stockholm.

1.2 En uppgradering av Bromma flygplats

Bromma kan naturligtvis utgöra den alternativa flygplatsen i regionen även efter år 2011. För att klara detta fordras dock följande åtgärder:

1. Ett långsiktigt avtal på minst 25 år som tillåter en rimlig trafikföring vid flygplatsen. Ett sådant avtal är också en förutsättning för varje flygplatshållare som har kommersiella krav på de investeringar som fordras på flygplatsen.
2. Med en rimlig trafikföring menas också att viss del kommersiell trafik tillåts, så att flygplatsen kan bli företagsekonomiskt lönsam.
3. Flygplatsen måste rimligen kunna uppgraderas till kod 3C, så att moderna trafikflygplan med miljövänlig teknik kan tillåtas nyttja flygplatsen. En sådan uppgradering skulle uppskattningsvis kosta minst 500 Mkr om det ens låter sig göras med tanke på flygplatsens belägenhet och omgivande geografi.

1.3 Bromma år 2011 och därefter

I den expansionsfas som flyget i regionen befinner sig i, med ett förväntat passagerarunderlag på 20 miljoner passagerare eller fler redan inom en 10-årsperiod, kommer Bromma aldrig att ur ett totalvolymperspektiv spela någon större roll med nuvarande begränsningar i trafiken. Brommas teoretiska kapacitet bedöms vara ca 1,5 miljoner passagerare, vilket representerar ca 5% av den totala volymen i regionen. Brommas betydelse är snarare att den ger möjlighet

- att tillföra betydande peak-kapacitet vid högtrafiktider
- att styra bort trafik från Arlanda som inte passar in i Arlandas mönster, bland annat s.k. beslutsfattarflyg, som kräver tillgång till bankapacitet med kort varsel, ofta i peak
- samt att omhänderta långsamtgående övrigt yrkesmässigt allmänflyg.

Med tanke på ovanstående beskrivning förefaller det som om en förlängning av flygverksamheten knappast är en lösning i ett mer långsiktigt perspektiv och det kan tyckas finnas skäl som talar för att samhällets planering bör inriktas på att ersätta Bromma med en annan, väl lokaliserad flygplats.