

Regional dialog i Karlskrona 2015-12-02

Bo Bylund

**För samordnare av flygkapacitet och
bostäder i Stockholmsregionen**

Uppdraget

I uppdraget ingår att analysera

- långsiktiga behov av flygkapacitet i regionen
- hur behovet av flygkapacitet ska garanteras
- hur Arlandas konkurrenskraft som storflygplats ska säkras
- om förutsättningarna finns att avveckla Bromma i förtid



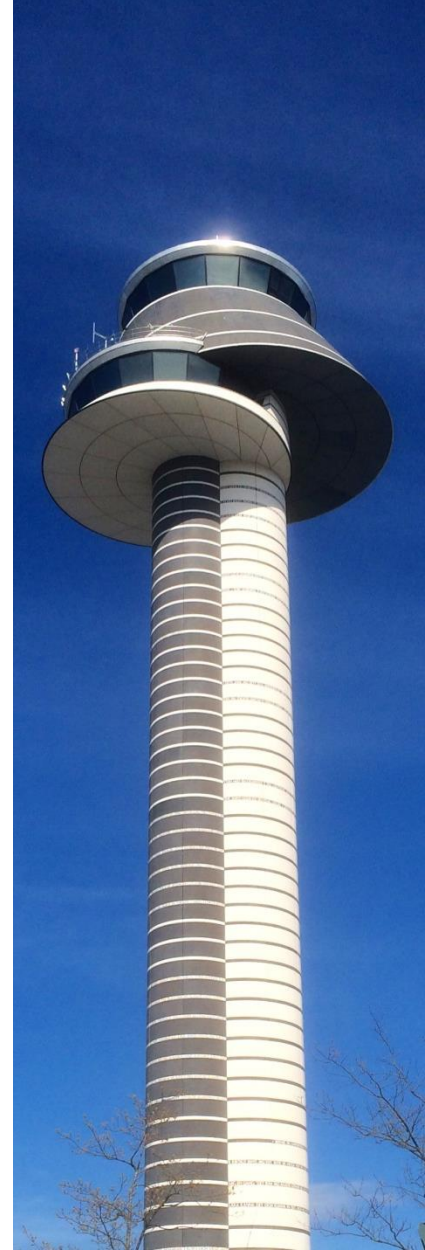
Hur jobbar vi?

- Inläsning och lärande har varit viktigt
- Kontakter med viktiga aktörer, studiebesök samt informationsmöten om vårt arbete
- Nulägesanalys genomförd
- Arbete pågår med fördjupade analyser



Arbetsgång i stort

- 1) Kan Arlanda flygplats och dess kapacitet utvecklas?
- 2) Är det möjligt att flytta över flygtrafik från Bromma till Arlanda flygplats?
- 3) Är det möjligt att säga upp avtal och lägga ned Bromma flygplats före år 2038?
- 4) Om Bromma flygplats kan läggas ned, kan då marken användas för stadsutveckling?



Bromma flygplats

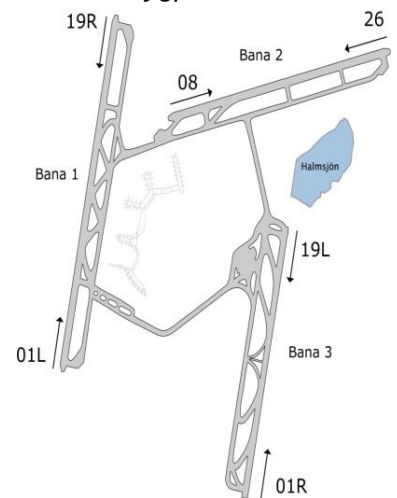
- Historik
 - Inget linjeflyg 1983 – 1991
 - Avreglering inrikesflyget
 - EU-regler tillåter internationellt flyg 2003
 - Politisk oenighet – avtal till 2038
- Läget nu
 - 12 inrikeslinjer och några utrikeslinjer
 - BRA (Braathens) och affärsflyg



Arlanda flygplats

- Historik
 - Successiv utveckling av flygplatsen
 - Stort hot avvärt genom ny miljödom
- Läget nu
 - Svårigheter att klara internationell konkurrens
 - Inga kapacitetsproblem i dagsläget (rullbana)
 - Kan i nuläget vid peak nästan svälja Bromma, men inte på sikt utan utbyggnad

Arlanda flygplats tre rullbanor



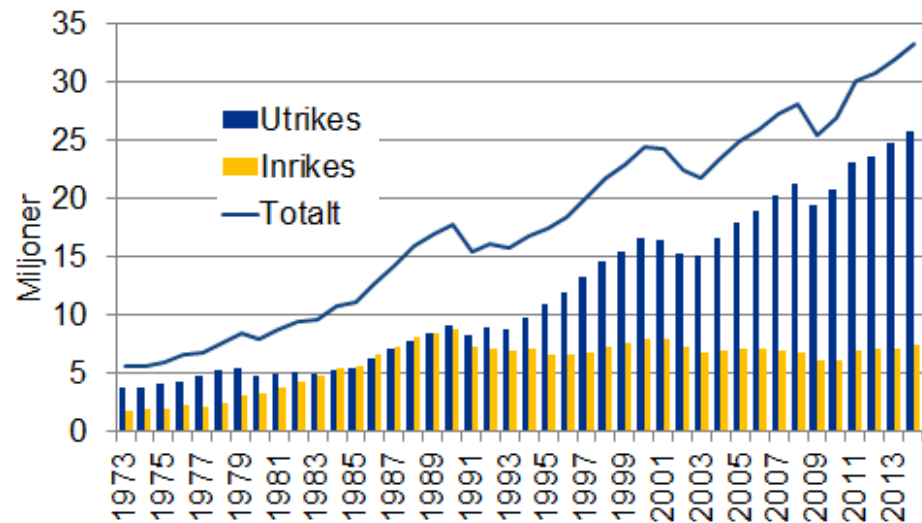
Flygets utveckling

Vad har hänt?

- Avreglering
- Nya aktörer, linjer och destinationer
- Ökad efterfrågan

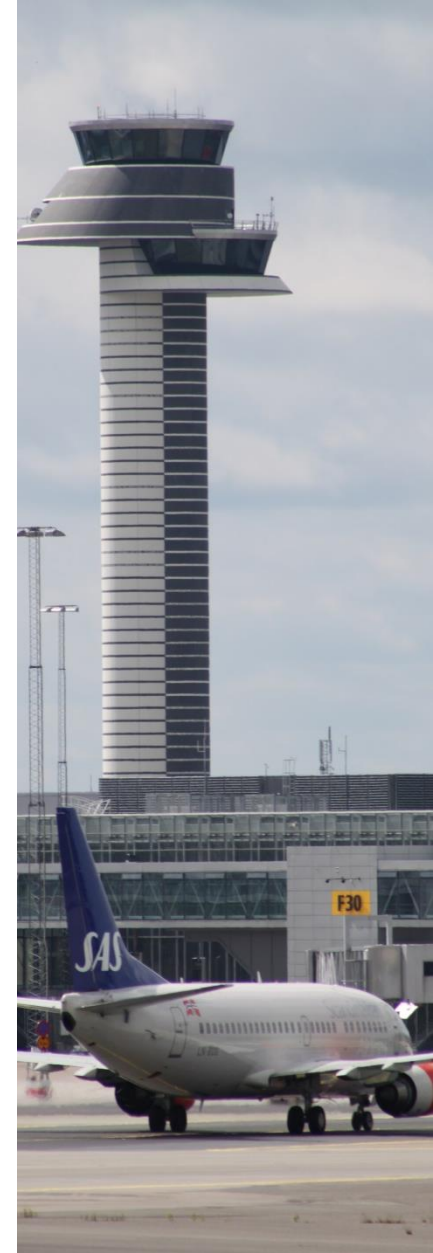
Nuläget och prognos för framtiden?

- Utrikestrafiken fortsätter öka
- Inrikestrafiken ökar svagt



Stockholmsregionens behov

- Behov av att säkerställa flygkapacitet i Stockholm på lång sikt
 - Nationell och internationell tillgänglighet
- Prognoserna indikerar på näst intill fördubblat resande till år 2040



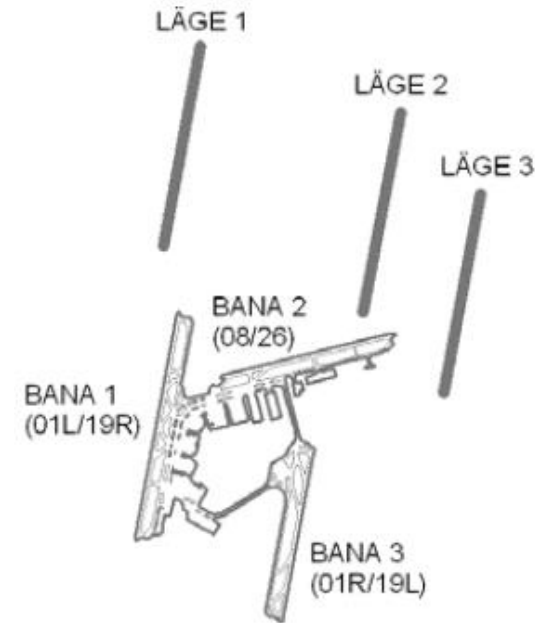
Framtida flygkapacitet?

- Bromma flygplats efter år 2038?
 - Risker; politik, arrende och miljö
 - Alternativ markanvändning; bostäder
- Arlanda flygplats
 - Swedavia räknar med befintliga banor
 - Investeringar i terminaler, servicefunktioner mm till år 2040
- Vad är en hållbar lösning? Vilken framförhållning behövs?



Preliminära slutsatser

- Det behövs en 4:e rullbana på Arlanda för att klara tillväxten i flygtrafiken
- Flygtrafiken vid Bromma rymms på Arlanda när den 4:e rullbanan är färdig



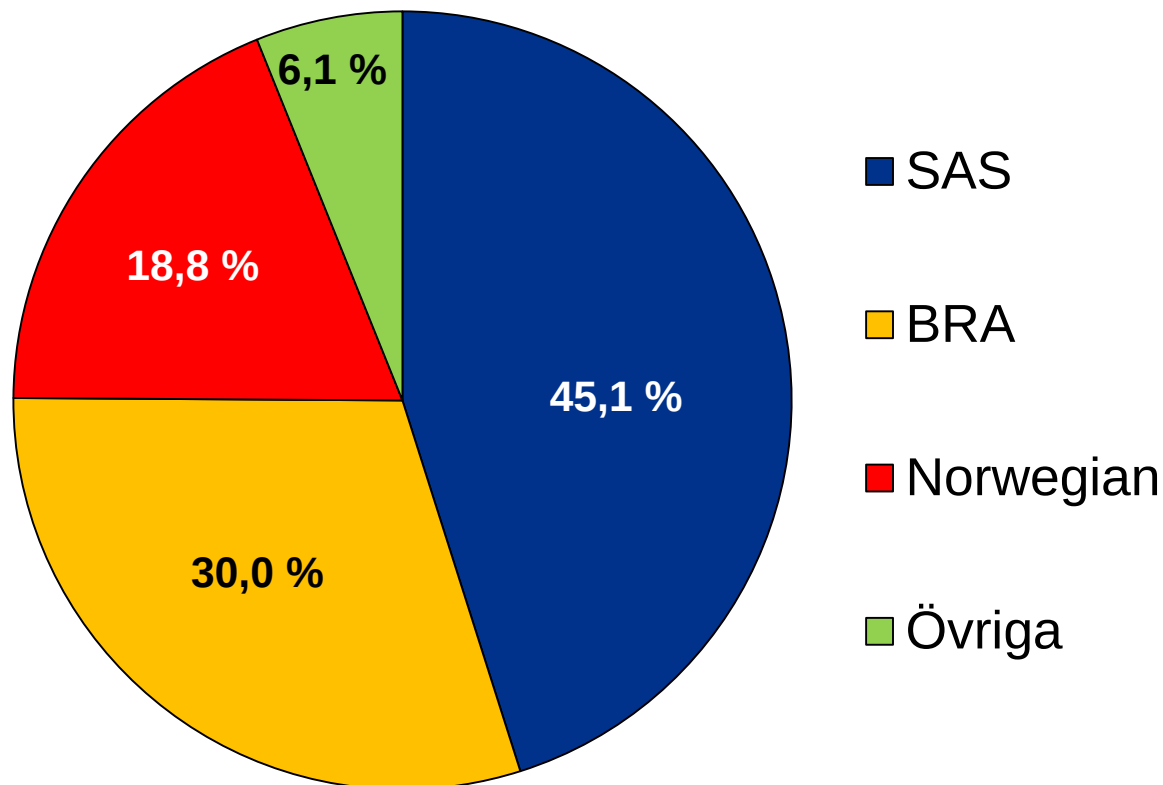
Ska Bromma flygplats finnas kvar?

- Stockholms stad behov
 - Nationell och internationell tillgänglighet
 - Bostadsbrist som hindrar tillväxt
 - Möjligheter till annan markanvändning – bygga tiotusentals bostäder
- Behålla Bromma flygplats
 - För närhet till flygplats och smidigt resande
 - För att upprätthålla konkurrens

Brommas resenärer

Resande	2,4 miljoner, varav 90 % i inrikestrafik
Destinationer	12 inrikes och 6 utrikes
Affärsresenärer	65 %
Boende län	1/3 i Stockholms län. Därefter Skåne och Västra Götaland.
Vad gillar man	Smidig cityflygplats med korta avstånd och snabba processer. Höga betyg kring väntetider, avstånd, enkelhet att hitta och byta flyg.
Kundnöjdhet	Lägst bland Swedavias flygplatser

Inrikesflyg Marknadsandel 2014



Konkurrens i inrikesflyget (okt 2015)

1 bolag	2 bolag	3 bolag
Arvidsjaur (A)	Kalmar (A) (B)	Göteborg (2A) (B)
Gällivare (A)	Kiruna (2A)	Malmö (2A) (B)
Halmstad (B)	Luleå (2A)	Umeå (2A) (B)
Jönköping (A)	Ronneby (A) (B)	
Karlstad (A)	Sundsvall (A) (B)	
Kristianstad (A)	Visby (A) (B)	
Skellefteå (A)	Åre/Östersund (A) (B)	
Trollhättan (B)	Ängelholm (A) (B)	
Växjö (B)		
Örnsköldsvik (A)		

Förklaring

- (A) 1 bolag från Arlanda
- (2A) 2 bolag från Arlanda
- (B) 1 bolag från Bromma

Från Arlanda

- SAS

Från Bromma

- BRA (Braathens)



Trafik som upphandlas av staten
ingår inte i tabellen ovan.

Tre viktiga frågor

- Vilka risker finns det att flygkapaciteten i Stockholmsområdet inte räcker till?
- Arlanda byggs ut med en 4:e rullbana. Vilka är argumenten för att behålla Bromma som flygplats även om den inte behövs ur kapacitetssynpunkt?
- Väger dessa argument tyngre än tiotusentals bostäder och en bättre miljö?

