

TSL
2024-7945

Nya förutsättningar för inrikesflyget

BRA lämnar BMA för ARN och SAS – en analys

© Transportstyrelsen

Avdelning Sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Dnr/Beteckning TSL 2024-7945
Författare Ingrid Almén, Håkan Brobeck, Jenny Ryman, Henrik Sandén
Månad År November 2024

Eftertryck tillåts med angivande av källa.

Sammanfattning

I september 2024 meddelade flygbolaget BRA att man ingått ett avtal med flygbolaget SAS. Avtalet innebär att BRA från och med 1 januari 2025 kommer att flyga på uppdrag av SAS med Arlanda som bas. Bromma flygplats förlorar därmed omkring 90 procent av linjetrafiken vilket påverkar såväl kostnaderna för flygplatsdriften som arbetstillfällena på flygplatsen.

Det kommande samarbetet innebär att det från årsskiftet endast kommer att råda konkurrens på fyra svenska inrikeslinjer, jämfört med dagens tio konkurrensutsatta linjer. Efter årsskiftet kommer SAS tillsammans med BRA erbjuda 22 procent färre avgångar och 8 procent färre säten i jämförelse med första kvartalet 2024.

Inom det svenska kommersiella inrikesflyget är SAS redan idag en dominerande aktör. Samarbetet kommer att innebära att SAS får åttio procent av inrikesmarknaden. En sådan marknadskoncentration kan leda till högre priser för resenärerna. Det återstår att se hur andra aktörer agerar när marknadsdynamiken i Sverige förändras. Andra flygbolag kan börja intressera sig för att bedriva inrikestrafik, och den presumtiva konkurrensen kan motverka eventuellt missbruk av dominerande ställning.

Konkurrensverket utreder nu, i ett inledande skede, ifall samarbetsavtalet skulle kunna betraktas som en företagskoncentration, ett konkurrensbegränsande samarbete eller ingetdera och för dialog med berörda företag. Beslut om prioritering eller avskrivning väntas före årsskiftet.

Tillgängligheten i luftfartssystemet kan påverkas både positivt och negativt av förändringen. Kostnaden för att snabbt ta sig till Arlanda från centrala Stockholm är väsentligt mycket högre jämfört med att resa till Bromma flygplats. En flytt av flygtrafik från Bromma till Arlanda får ingen märkbar påverkan på de klimatrelaterade utsläppen. Flygbullerfrågan är mer komplicerad, och beror på vilka flygplanstyper som kommer att trafikera Bromma efter årsskiftet och på vilka tider trafiken kommer att äga rum.

Transportstyrelsens bedömning är att förändringen av terminalavgifter, undervägsavgifter och GAS i samband med att BRA flyttar sin trafik till Arlanda inte kommer att påverka flygbolagens totala kostnader i en sådan utsträckning att en snar nedläggning av Bromma flygplats skulle bidra till avgiftslättnader för branschen. Swedavia, den statliga ägaren till Bromma flygplats, har inlett ekonomiska överväganden för att flygplatsen ska kunna fortsätta att bedriva sin återstående verksamhet.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	4
1 INLEDNING	7
1.1 Bakgrund.....	7
1.2 Syfte och frågeställningar	7
1.3 Metod.....	7
1.4 Avgränsningar.....	8
2 UTVECKLINGEN AV LUFTFARTSMARKNADEN	9
2.1 Konkurrensen i inrikestrafiken	9
2.2 SAS förändrade ägarstruktur	11
2.3 Konkurrensverket granskar samarbetet	12
3 BROMMA FLYGPLATS	14
3.1 Brommas plats i flygplatssystemet	14
3.2 Politisk oenighet om framtiden.....	16
4 KONSEKVENSER FÖR HANTERINGEN AV ANKOMST- OCH AVGÅNGSTIDER	18
4.1 EU-regler om fördelning av ankomst- och avgångstider	18
4.2 Trafikering på Bromma flygplats från och med år 2025.....	18
4.3 Om Bromma flygplats läggs ned.....	19
5 KONSEKVENSER FÖR MILJÖ OCH HÄLSA	22
5.1 Klimat.....	22
5.2 Buller.....	22
5.3 Lokal luftkvalitet	23
6 KONSEKVENSER FÖR AVGIFTER	25
6.1 Terminalavgiften på Arlanda.....	25
6.2 Undervägsavgiften	25
6.3 GAS	26
7 ÖVRIGA KONSEKVENSER	28
7.1 Tillgänglighet i inrikestrafiken.....	28
7.2 Tillgänglighet till och från flygplatsen	28
7.3 Påverkan på samhällsviktig luftfart	29
7.4 Bromma flygplats som plattform för elflyget	29
8 AVSLUTANDE ORD	30
REFERENSER	31

1 Inledning

Utifrån beskedet att BRA lämnar Bromma flygplats och flyttar sin verksamhet till Arlanda för att flyga åt SAS ser Transportstyrelsen ett behov av att utifrån vårt marknadsövervakningsuppdrag analysera konsekvenserna av detta. Denna rapport är framtagen innan flytt och samarbete blivit verklighet.

1.1 Bakgrund

Den 17 september 2024 meddelade flygbolaget BRA att man ingått ett avtal med flygbolaget SAS. Avtalet innebär att BRA från och med 1 januari 2025 kommer att flyga på uppdrag av SAS med Arlanda som bas. Som skäl för beslutet anfördes att den svenska inrikesmarknaden numera är betydligt mindre än den var före pandemin, samtidigt som efterfrågan på kontraktflygningar (ACMI) har ökat. Avtalet med SAS blir ett sätt för BRA att säkra jobb inom flygbolaget trots en utmanande inrikesflygmarknad (BRA, 2024). I och med BRA:s flytt av trafiken från Bromma till Arlanda, försvinner majoriteten av den reguljära flygtrafiken från Bromma flygplats.

1.2 Syfte och frågeställningar

Utredningens syfte är att beskriva konsekvenserna dels av att BRA lämnar Bromma flygplats, dels att BRA börjar flyga för SAS.

- Vad kan hända med konkurrensen, prisbilden etc. när BRA börjar flyga åt SAS och SAS blir dominerande på inrikesmarknaden?
- Hur kan SAS förändrade ägarstruktur komma att påverka marknaden och utbudet?
- Hur kan tillgängligheten i luftfartssystemet och flygets miljöpåverkan komma att påverkas av det nya samarbetet?
- Hur kan BRA:s flytt till Arlanda komma att påverka Bromma flygplats?
- Hur påverkas avgifter kopplade till flygplatserna?

1.3 Metod

I underlaget till denna rapport ingår Transportstyrelsens interna bidrag till 2021 års utredning om en eventuell avveckling av Bromma (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2021).

Transportstyrelsens statistik och prognoser har använts för att undersöka trafikutvecklingen i form av antal rörelser och passagerare.

I arbetet med att sammanställa rapporten har intervjuer hållits med representanter för Swedavia respektive Konkurrensverket. En viktig kunskapskälla har även varit information i form av nyheter och pressmeddelanden från bland andra BRA, SAS och Swedavia.

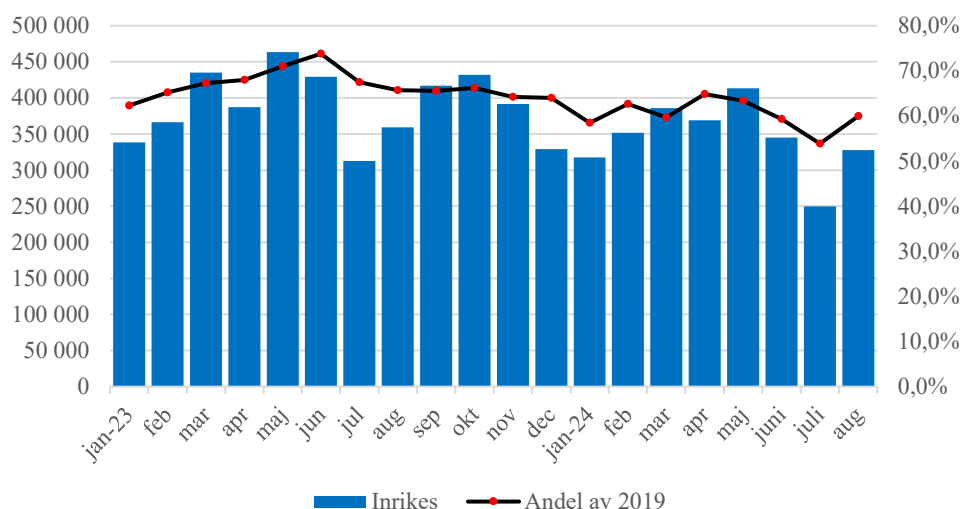
1.4 Avgränsningar

När denna rapport fastställs finns fortfarande en rad osäkerheter kring vad som kommer att ske med anledning av samarbetet mellan SAS och BRA. Det gäller t.ex. utbudet av flyglinjer och Swedavias avgifter. Det är också oklart hur de aktörer som finns kvar på Bromma tänker agera. En avgörande osäkerhet är även hur Konkurrensverket ställer sig till beslutet, vilket diskuteras under avsnitt 2.3.

2 Utvecklingen av luftfartsmarknaden

Det svenska inrikesflyget utgör en krympande marknad. Passagerarandelarna har i relation till 2019 års volymer minskat trendmässigt under perioden januari-augusti i år. Särskilt tydlig är minskningen efter juni 2023. Det sammanlagda antalet passagerare hittills under 2024, uppgår till 60 procent i relation till samma period 2019, vilket är drygt 7 procentenheter lägre än under samma period 2023, se Figur 1.

Figur 1. Antal inrikes passagerare per månad och dess andel av 2019



Källa: Transportstyrelsen

Med några få undantag har i princip alla inrikeslinjer tappat passagerare jämfört med före pandemin. Som exempel har passagerarvolymen på sträckorna Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö minskat med 56 respektive 54 procent. Flera medelstora sträckor som exempelvis de mellan Stockholm och Östersund, Ronneby respektive Ängelholm har tappat uppemot 50 procent av sina passagerare.

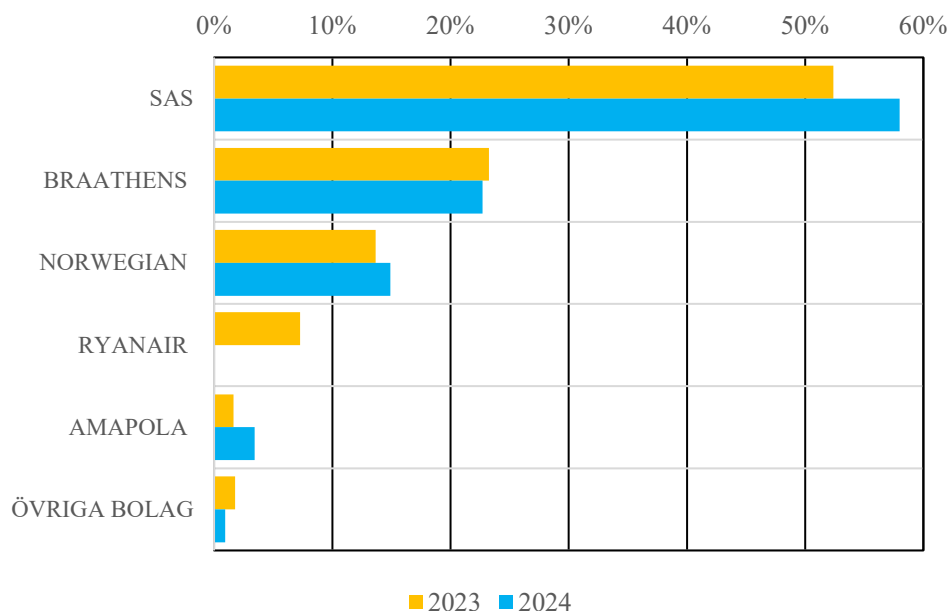
En del av utvecklingen kan förklaras av att Sverige befinner sig i en lågkonjunktur med hög inflation och höga räntor, samtidigt som det blivit dyrare att flyga. Utöver detta är det rimligt att anta att pandemin medfört ett ändrat resebeteende, inte minst genom att fysiska möten i större utsträckning ersätts med digitala.

2.1 Konkurrenten i inrikestrafiken

Inom det svenska kommersiella inrikesflyget är flygbolaget SAS en dominerande aktör. Flygbolagets inrikestrafik utgår från Arlanda till 12 orter i landet. År 2023 reste omkring 2 miljoner passagerare med SAS inrikes, vilket motsvarar drygt hälften av det totala antalet inrikes

passagerare. Flygbolaget BRA kontrollerar i dagsläget en femtedel av inrikesmarknaden. Från Bromma erbjuder de fram till årsskiftet inrikestrafik till 12 orter. Flygbolaget Norwegian bedriver trafik från Arlanda till fyra orter, samtliga i konkurrens med SAS. Norwegian innehar 14 procent av inrikesmarknaden. Flygbolaget Amapola har nästan dubblat sin marknadsandel från föregående år, men från låga nivåer. Flygbolaget opererar en linje mellan Arlanda och Örnköldsvik, samt upphandlad trafik till Värmland. Linjen till Örnköldsvik saknar för närvarande konkurrens från andra flygbolag. Ryanair har sedan dess lämnat den svenska inrikesmarknaden, se Figur 2.

Figur 2. Marknadsandelar tredje kvartalet respektive år. Inrikes trafik



Källa: Transportstyrelsen

Under 2023 flög BRA närmare 1 miljon passagerare till eller från Bromma. De senaste åren har BRA utvecklat affärsområdet kontraktshygningar åt researrangörer och andra flygbolag, vilket idag utgör mer än hälften av verksamheten. Utvecklingen är en följd av att inrikesmarknaden inte återhämtat sig till nivån före pandemin, medan efterfrågan på kontraktshygningar har ökat (Flygtorget, 2024). Som ett resultat av detta har BRA beslutat avveckla reguljärverksamheten för att i stället fokusera på kontraktshygningar (BRA, 2024).

För den svenska inrikesmarknaden kommer BRA:s flytt till Arlanda och samarbete med SAS kunna få flera effekter. Genom avtalet kommer SAS även bli ensam operatör på vissa inrikeslinjer. Den svenska inrikesmarknaden, där det idag råder konkurrens på tio linjer från

Stockholm (det vill säga Arlanda tillsammans med Bromma), kommer efter 2025 att endast ha konkurrens på fyra linjer, förutsatt att inga andra förändringar inträffar. På linjerna Arlanda-Luleå, Arlanda-Umeå, Arlanda-Kiruna och Arlanda-Skellefteå kommer fortfarande minst två operatörer bedriva verksamhet, medan följande tidigare konkurrensutsatta linjer övergår till att handhas av en ensam operatör:

- Arlanda-Göteborg,
- Arlanda-Malmö,
- Arlanda-Ronneby,
- Arlanda-Visby,
- Arlanda-Östersund,
- Arlanda-Ängelholm.

Efter årsskiftet kommer SAS tillsammans med BRA erbjuda 22 procent färre avgångar och 8 procent färre säten i jämförelse första kvartalet 2024. Trots detta kommer BRA behöva utöka sin flygplansflotta och rekrytera flygplansbesättningar (BRA, 2024).

Denna marknadskoncentration, där en enskild aktör har åttio procent av marknaden, kan i sin tur leda till högre priser för resenärerna. Det återstår att se hur marknadens tredje aktör Norwegian bemöter samarbetet. På längre sikt kan andra flygbolag inom EU komma att agera när marknadsdynamiken förändras och konkurrensen försämras i Sverige. Detta kan medföra att dessa börjar intressera sig för att bedriva verksamhet i Sverige. Den presumtiva konkurrensen kan också få SAS att avstå från att missbruka sin dominerande ställning.

Det återstår emellertid att se vilken den långsiktiga nettoeffekten blir i form av antal avgångar och utbudet av flygstolar, samt i vilken utsträckning befintliga Brommaresenärer accepterar Arlanda som ett fullgott alternativ. Förändringar i ruttutbud och sämre flygplatstillgänglighet kan skapa nya utmaningar för vissa passagerare. Transportstyrelsen finner det troligt att en mindre andel av Brommas nuvarande resenärer inte kommer att följa med till Arlanda utan välja andra transportalternativ. Se även avsnitt 7.2.

2.2 SAS förändrade ägarstruktur

Historiskt har SAS haft återkommande ekonomiska upp- och nedgångar. De ekonomiska svårigheterna har kunnat lösas genom åren, inte minst genom att de tre länderna som har varit majoritetsägare i SAS – Sverige, Norge och Danmark – har skjutit till kapital vid ett flertal tillfällen. Sedan ett antal år tillbaka befinner sig SAS i en pressad ekonomisk situation med låg

lönsamhet, och i början av juni 2022 klargjorde Sveriges regering att den svenska staten inte ser sig som en långsiktig ägare i SAS, varefter man lämnade ägarskapet. Sedan 2023 ägs SAS av ett konsortium bestående av kapitalförvaltaren Castlelake (32%), den danska staten (28,5%), Air France-KLM (19,9%) och den danska finansmannen Henrik Lind (8,6%) (Dagens Industri, 2023). Det finns signaler om att Air France-KLM har ambitionen att bli ny majoritetsägare i SAS (Travel News, 2024).

SAS har sedan 1 september 2024 lämnat flygalliansen Star Alliance till förmån för Sky Team, där Air France-KLM är en av grundarna. Nätverksbytet innebär att kunder hos Air France och KLM får tillgång till 33 nya destinationer i norra Europa utöver SAS hubbar i Köpenhamn, Oslo och Stockholm. SAS-kunder får i sin tur tillgång till 33 nya europeiska destinationer utöver Air France och KLM hubbar i Paris-Charles de Gaulle och Amsterdam Schiphol. Dessutom kommer ytterligare interkontinentala destinationer inom kort att läggas till avtalet (SAS, 2024).

Sammantaget innebär det förändrade ägarskapet att SAS bas dras mot Kastrup och bort från Arlanda och Sverige. Utan svenska huvudägare finns risk att svenska behov eller önskemål inte prioriteras, vilket skulle kunna leda till att den svenska tillgängligheten i både inrikes- och utrikesflyget försämras. Transportstyrelsen bedömer emellertid att det förändrade ägarskapet, i nuläget, saknar påverkan på den svenska inrikes- och utrikestrafiken.

2.3 Konkurrensverket granskar samarbetet

Trenden mot konsolidering av flygmarknaden har pågått internationellt under många år, inte minst i USA. Nyligen har Air France-KLM uttryckt ambitionen att bli ny majoritetsägare i SAS (Travel News, 2024) och under sommaren 2024 fick tyska Lufthansa klartecken för att förvärva det italienska statliga flygbolaget ITA Airways. Lufthansa har även planer på att köpa delar av statliga TAP Air Portugal (Skift, 2024).

Samarbetet mellan BRA och SAS innebär steg mot konsolidering och förändrar konkurrensen inom den svenska inrikesmarknaden. Det finns exempel på liknande samarbeten inom EU. År 2017 ingick Lufthansa ett wet lease-avtal med Air Berlin. Samarbetet omfattade trettioåtta av Air Berlins flygplan under sex år och omfattade inte ankomst- och avgångstider eller kunder. Air Berlins trettioåtta flygplan utgjorde en betydande del av Air Berlins flotta (en fjärdedel) vilket ökade Lufthansas flotta med 7 procent. Samarbetet innebar att Lufthansa tog över Air Berlins position på marknaden för kort- och medeldistansflyg till/från Österrike och Tyskland. Den tyska konkurrensmyndigheten Federal Cartel Office (FCO) konstaterade att ett sexårigt wet lease-kontrakt är att betrakta som mycket lång varaktighet i flygindustrin och överskrider den tid som vanligtvis

tillämpas vid planering och prognoser av flygbolag. FCO beslutade till sist att godkänna samarbetet (Burnside & De Backer, 2019).

BRA:s beslut att samarbeta med SAS har föranlett det svenska Konkurrensverket att öppna ett ärende kring frågan. En del i detta är att utreda huruvida flygbolagens samarbete egentligen är att betrakta som ett förvärv. Konkurrenslagen innehåller regler om prövning av vissa företagsförvärv eller samgåenden, så kallade företagskoncentrationer. Även om företagsförvärv och samgåenden mellan företag är naturliga inslag i en fungerande marknadsekonomi kan dock ett förvärv eller samgående i vissa fall få till följd att konkurrensen hindras eller kraftigt försämras. Enligt Konkurrensverket kan detta ske genom att det sammanslagna företaget får eller förstärker en dominerande ställning på marknaden och ensamt kan styra marknadsvillkoren utan att behöva ta hänsyn till kunder och konkurrenter. Konkurrensen kan också försämras genom att det efter företagsförvärvet eller samgåendet bara finns några få företag kvar på marknaden, som då inte längre behöver konkurrera lika hårt med varandra. I båda fallen kan sämre konkurrens leda till högre priser, försämrad produktkvalitet och mindre urval för konsumenterna. I det fall samarbetet i praktiken innebär ett företagsförvärv eller samgående så ska detta anmälas till Konkurrensverket (Konkurrensverket, 2024).

Även om det skulle kunna konstateras att BRA och SAS samarbete inte är att betrakta som företagskoncentration så skulle det kunna röra sig om ett konkurrensbegränsande samarbete. Ett sådant samarbete mellan företag har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrیدا konkurrensen på marknaden på ett märkbart sätt och är förbjudet. Undantag från förbudet mot konkurrensbegränsande samarbete mellan företag gäller avtal som:

1. bidrar till att förbättra produktionen eller distributionen eller till att främja tekniskt eller ekonomiskt framåtskridande,
2. tillförsäkrar konsumenterna en skälig andel av den vinst som därigenom uppnås,
3. bara ålägger de berörda företagen begränsningar som är nödvändiga för att uppnå målet i 1, och
4. inte ger de berörda företagen möjlighet att sätta konkurrensen ur spel för en väsentlig del av nyttigheterna i fråga.

Konkurrensverket utreder nu, i ett inledande skede, ifall samarbetsavtalet skulle kunna betraktas som en företagskoncentration, ett konkurrensbegränsande samarbete eller ingetdera och för dialog med berörda företag. Beslut om prioritering eller avskrivning väntas före årsskiftet.

3 Bromma flygplats

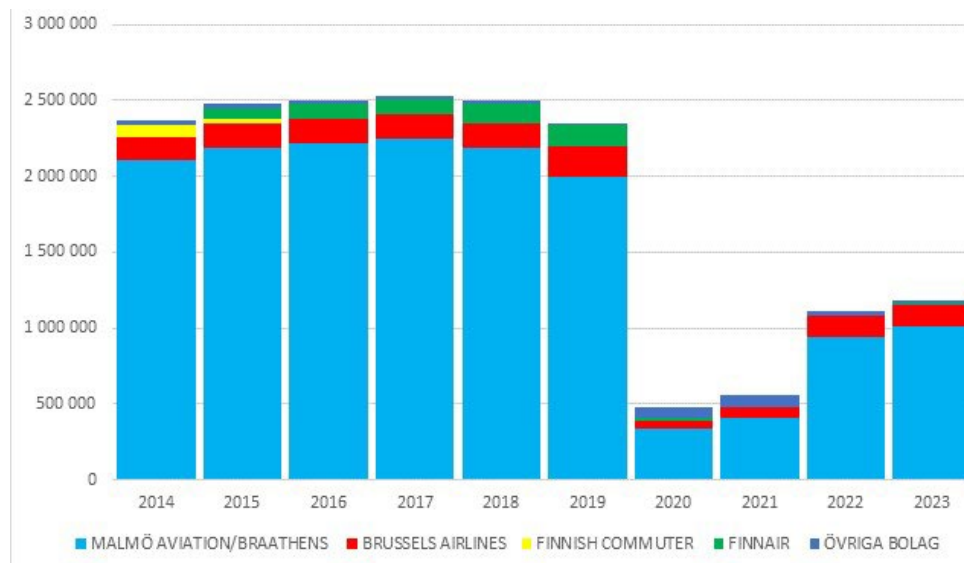
Bromma flygplats invigdes 1936. År 1993 införde den dåvarande regeringen ett policybeslut som innebar att ingen ny reguljär utrikestrafik fick etableras på Bromma. Detta beslut hävdes 2003. I början av 2000-talet moderniserades flygplatsen med nya flygledartorn, ny terminal och hangar för affärsflyget och en ny ankomsthall (Swedavia, 2024). Statsflyget är baserat på Bromma flygplats.

3.1 Brommas plats i flygplatssystemet

I Stockholm har Bromma drygt 20 procent av det svenska inrikesflyget medan resterande andel utgår från Arlanda. BRA (inklusive Malmö Aviation/Braathens) dominerar kraftigt trafiken på Bromma och har så gjort under många år.

Av Figur 3 nedan framgår hur hårt pandemin drabbade flyget på Bromma. Återhämtningen har varit långsam och andelen passagerare var 2023 omkring hälften av nivån under 2019. Samtidigt framgår det att trenden med vikande passagerarunderlag på Bromma inleddes redan 2018.

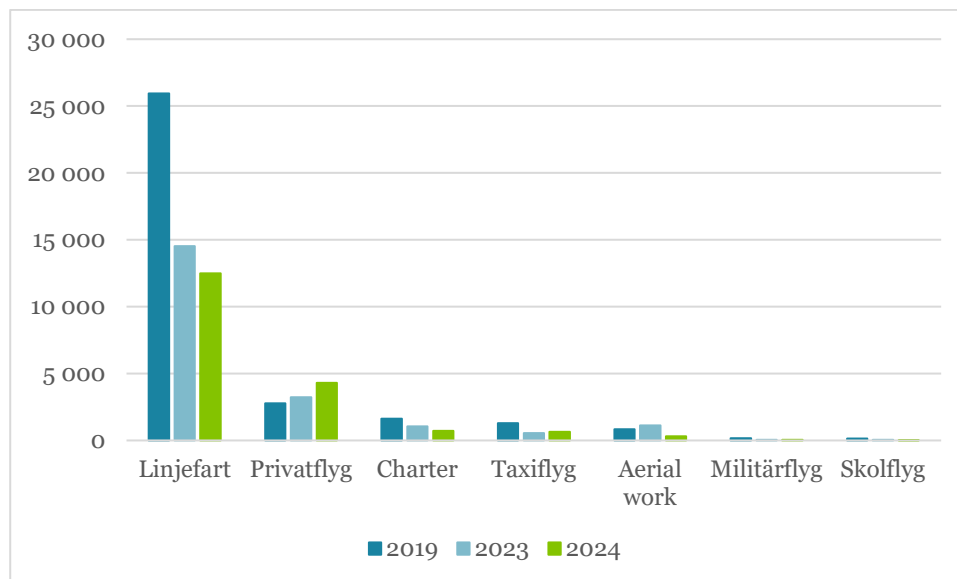
Figur 3. Antal passagerare i linjefart 2014-2023 fördelat efter operatör



Källa: Transportstyrelsen

Med BRA:s flytt till Arlanda återstår endast Finnair och NyxAir som linjeoperatörer på Bromma flygplats. Finnair flyger till Helsingfors och NyxAir flyger åt Västflyg till Trollhättan. I övrigt finns en mindre men ökande andel privatflyg, charter, taxifyg och aerial work. Flygplatsen har även en mycket liten andel militärflyg och skolflyg, som har minskat kraftigt sedan 2019, se Figur 4.

Figur 4. Flygrörelser på Bromma 2019-2024, jan-jul



Källa: Transportstyrelsen

Även om majoriteten av den reguljära flygtrafiken försvinner från Bromma, kommer det ändå att finnas en inte obetydlig mängd trafik kvar på flygplatsen. Om de två kvarvarande flygbolagen med linjetrafik fortsätter flyga i samma omfattning som idag, liksom taxiflyget och chartertrafiken, beräknas Bromma ha omkring 2 000 flygrörelser och 50 000-60 000 passagerare under 2025. Detta placerar flygplatsen ungefär i mitten sett till de svenska flygplatsernas passagerarantal.¹

BRA:s flytt till Arlanda betyder att nittio procent av flygplatsens reguljära trafik försvinner. Detta innebär att Brommas statliga ägare Swedavia inlett ekonomiska överväganden för att flygplatsen ska kunna fortsätta att bedriva sin återstående verksamhet. En minskning av trafiken på Bromma flygplats innebär att det försvinner arbetstillfällen som idag finns på flygplatsen. Swedavia har efter beskedet att BRA lämnar Bromma lagt ett varsel som omfattar 90 av 135 tjänster på flygplatsen (Swedavia, 2024). Detta innefattar Swedavias marktjänster, som helt avvecklas från årsskiftet. Det finns dock andra aktörer på flygplatsen som har möjlighet att ta över marktjänsterna.

Hur allmänflyget kommer att kunna agera när det frigörs kapacitet på Bromma flygplats är svårt att förutsäga. Som framgår av Figur 4 har trafik med privatflyg ökat med över 50 procent sedan 2019. Allmänflyg ingår i denna kategori men Transportstyrelsen har inte statistik som specifikt visar

¹ Ryanair som tidigare bedrivit viss inrikestrafik i Sverige kommer inte välja Bromma vid ett eventuellt återupptagande eftersom rullbanan är för kort för deras flotta av Boeing 737-800 (Dagens Industri, 2024).

hur allmänflyget har utvecklats på Bromma flygplats. Transportstyrelsen bedömer att privatflyget av kapacitetsskäl i stor utsträckning kommer att vara utestängda från Arlanda, eftersom VFR-flygplan² behöver separeras från IFR-flygplan³. Allmänflygets tillgänglighet till Bromma kommer sannolikt att bero på flygplatsens framtida öppettider och kostnader förenade med att använda flygplatsen.

Även affärsverksamhet på och kring flygplatsen kan komma att påverkas av att resenärsantalet minskar.

3.2 Politisk oenighet om framtiden

Markupplåtelseavtalet mellan staten och Stockholms stad har förlängts i olika omgångar genom åren. Det nuvarande avtalet gäller till och med utgången av 2038. Enligt avtalet ska verksamheten vid flygplatsen inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, samt att vara en flygplats för affärsflyget. Swedavia AB har ensidig rätt att säga upp avtalet och i ett sådant fall upphör avtalet att gälla 36 månader efter att uppsägning har skett. Swedavia får dock enligt § 10 i Swedavia AB:s bolagsordning inte utan regeringens godkännande lägga ned eller överlåta någon av de flygplatser som ingår i det fastställda nationella basutbudet, där Bromma flygplats ingår (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2021). Stockholms stad behöver säga upp avtalet minst tre år före avtalstidens utgång, och meddelade i oktober 2024 att kommunfullmäktige redan nu har fattat beslut om att säga upp avtalet med Swedavia för Bromma flygplats från 2038 (Via TT, 2024).

I december 2023 tillsatte regeringen en samordnare för Arlanda flygplats (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2023). Samordnaren ska föreslå åtgärder som kan öka kapaciteten och förbättra tillgängligheten till och från Arlanda. Uppdraget ska redovisas senast den 31 maj 2025.

Att BRA lämnar Bromma flygplats skulle i förlängningen kunna leda till att flygplatsen läggs ned i förtid. Redan 2021 uttryckte Swedavia önskemål om att flygplatsen skulle läggas ned då det inte bedömdes ekonomiskt motiverat att driva den vidare. Detta ska dock ställas mot att det i det s.k. Tidöavtalet anges att Bromma flygplats ska bevaras och att något beslut om att lägga ned flygplatsen inte kommer att fattas under mandatperioden.

Vid en interpellationsdebatt i riksdagen den 18 oktober 2024 (Riksdagen, 2024), underströk infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson att Bromma, utöver linjetrafiken, också är viktig för det samhällsviktiga flyget

² Visual Flight Rules (VFR), avser flygning som genomförs enbart med visuell uppsikt över planet yttre omgivning.

³ Instrument Flight Rules (IFR), avser flygning som genomförs med hjälp av information från instrument ombord.

och att flygplatsen kan ha en viktig roll att spela för elflyget. Ministern framhöll att ett beslut om nedläggning av Bromma flygplats behöver föregås av en analys av konsekvenserna för att förhindra förhastade beslut om en infrastruktur som inte kan återskapas efter en nedläggning.

4 Konsekvenser för hanteringen av ankomst- och avgångstider

I detta kapitel redogörs för hanteringen av ankomst- och avgångstider på svenska flygplatser samt hur det förhållande att BRA slutar flyga från Bromma flygplats påverkar flygplatsens status som samordnad⁴. I kapitlet diskuteras också kring hur en eventuell avveckling av Bromma flygplats kan påverka tillgången på ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats.

4.1 EU-regler om fördelning av ankomst- och avgångstider

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser redogörs för hur tilldelningen av ankomst- och avgångstider ska genomföras, vilket bland annat inkluderar när en flygplats ska samordnas eller tidtabellsanpassas⁵, vilka principer som ska vara gällande vid tilldelningen av ankomst- och avgångstider samt vilken instans som ansvarar för olika delar inom området.

I förordning (EEG) nr 95/93 hänvisas till medlemsstaterna. Enligt förordning (1994:1808) om behöriga myndigheter på den civila luftfartens område är Transportstyrelsen av regeringen utsedd att fullgöra de uppgifter som åligger Sverige. Både Bromma och Arlanda flygplatser är för närvarande samordnade och omfattas således av bestämmelserna i förordning (EEG) nr 95/93.

4.1.1 Förutsättningar för samordning

En flygplats får utses som samordnad flygplats om det är säkerställt att flygplatsens kapacitetsproblem inte kan lösas på annat sätt inom en snar framtid (Europeiska unionens råd, 1993). När en fullständigt samordnad flygplats får kapacitet att ta emot existerande eller planerad trafik, ska flygplatsens status som samordnad upphävas.

4.2 Trafikering på Bromma flygplats från och med år 2025

Enligt Swedavia finns kapacitet för 80 000 rörelser årligen på Bromma flygplats, varav 20 000 för jetflygplan med fler än 60 säten och ljudnivå

⁴ Med samordnad flygplats avses en flygplats där lufttrafikföretag och andra luftfartygsoperatörer måste ha tilldelats en ankomst- eller avgångstid av samordnaren för att få starta eller landa, med undantag för statsluftfart, nödlandningar och humanitära flygningar.

⁵ Med tidtabellsanpassad flygplats avses en flygplats där överbelastning kan uppstå vid vissa tidpunkter på dagen, under veckan eller året, men där överbelastningen sannolikt kan åtgärdas genom frivilligt samarbete mellan lufttrafikföretag och där en tidtabellsanpassare utsetts för att underlätta verksamheten för lufttrafikföretag som trafikerar eller avser att trafikera flygplatsen.

överstigande 86 dB och 89 dB. Per timme kan Bromma hantera max 31 rörelser, per 30 minuter max 16, per 15 minuter max 9 och per 5 minuter max 4 rörelser. 17 parkeringsplatser finns tillgängliga. Under varje 30 minutersperiod finns maximalt 13 gater tillgängliga, för varje 5 minutersperiod finns maximalt 3 gater tillgängliga. Bromma flygplats kan inte hantera icke-Schengenflygningar.

Inför vintertidtabellen 2024/25 har det ansökts om totalt 9 792 ankomst- och avgångstider avseende reguljär trafik till och från Bromma flygplats (Blundon, 2024). Med inkludering av andra flyg, t.ex. allmänflyg och ad hoc charters, är antalet 9 801. Utfallet för motsvarande period 2023/24 var 9 830 för reguljära flygningar, och inklusive övriga flygningar var utfallet 12 803.

Av de ankomst- och avgångstider som sökts för vintern 2024/25 har flygkoncernen BRA (som inkluderar BRA International Airlines med dotterbolagen BRA Regional Airways och BRA International Airways) ansökt om 8 924 stycken. BRA har dock bekräftat att man från och med den 1 januari 2025 inte längre kommer att trafikera Bromma flygplats och har också annullerat alla ankomst- och avgångstider efter det datumet. Om man bortser från de av BRA sökta ankomst- och avgångstiderna per den 17 oktober 2024, finns det endast 947 sökta ankomst- och avgångstider kvar.

I det fall BRA lämnar Bromma flygplats som planerat vid årsskiftet 2024/25 kommer endast två kommersiella flygbolag att finnas kvar på flygplatsen, Finnair och NyxAir (som flyger åt Västflyg). Än så länge har NyxAir inte ansökt om några ankomst- och avgångstider till sommartidtabellen 2025 på Bromma flygplats. Finnair har däremot ansökt om ankomst- och avgångstider på Bromma flygplats till sommartidtabellen 2025 i ungefär samma omfattning som föregående år.

Allt tyder på att det inte kommer att vara någon konkurrens om ankomst- och avgångstiderna efter årsskiftet 2024/25, och det kan inte längre förmodas finnas några som helst kapacitetsproblem på Bromma flygplats. Om inget annat inträffar innan den 1 januari 2025, kommer Transportstyrelsen att överväga att upphäva Bromma flygplats status som samordnad enligt förordning (EEG) nr 95/93 med verkan från den 1 januari 2025.

4.3 Om Bromma flygplats läggs ned

Att BRA lämnar Bromma flygplats skulle kunna leda till att flygplatsen läggs ned i förtid. Hur trafiken på Bromma skulle se ut vid tiden för en eventuell nedläggning är högst osäkert.

4.3.1 Ryms trafiken på Bromma flygplats på Arlanda?

I en intern rapport som Transportstyrelsen tog fram 2021 (Transportstyrelsen, 2021) konstaterades att de trafikmängder som 2019 fanns på Bromma flygplats skulle gå att inrymma på Arlanda flygplats utifrån läget på rullbanan, även om det i princip blir helt fullt vid högtrafik, dvs. runt kl. 07:00-09:00 och kl. 16:30-18:00. Vid tillfället då rapporten togs fram rådde ännu pandemin, och utifrån de start- och landningstider som hade sökts inför vintersäsongen 2021/22 räckte kapaciteten på rullbanan väl. Dock konstaterades att även andra parametrar spelar in, exempelvis är parkeringen för flygplan på terminal 4 en begränsning. Även passagerarflödena på terminalerna kan vara en begränsning.

En jämförelse med analysen som gjordes 2021 är dock inte helt relevant, eftersom BRA inte kommer att flytta över sin befintliga verksamhet till Arlanda flygplats. I stället kommer BRA främst att verka som wet lease operatör åt SAS. BRA kommer att använda ankomst- och avgångstider som SAS redan har ansökt om eller kommer att ansöka om på Arlanda flygplats. SAS har informerat att de kommer att utöka inrikestrafiken med anledning av partnerskapet med BRA (SAS, 2024). Dels tillkommer nya destinationer (Halmstad, Kalmar och Sälen), dels ska antalet avgångar på befintliga inrikeslinjer bli fler. Med start den 27 januari 2025 läggs 182 avgångar per vecka till i SAS inrikestrafikprogram. Enligt uppgift från SAS har de redan ordnat med de extra ankomst- och avgångstider som behövs under vintertabellen 2024/25. Vidare har SAS, sedan överenskommelsen med BRA blev klar, ansökt om ca 2 000 ytterligare ankomst- och avgångstider inför sommartabellen 2025. Enligt SAS innebär den ökade trafiken att det blir trångt i peak-tid, och att de blir tvungna att skjuta vissa avgångar på morgonen till tidigare eller senare tider än som är önskvärt.

En ytterligare omständighet som kan påverka kapaciteten på Arlanda flygplats är den nyligen påbörjade ombyggnationen av bryggor och uppställningsplatser som beräknas pågå i två år. Under tiden markområdet rustas upp kan flygplanen inte parkera på ytan utan blir hänvisade till andra platser. Vid behov av fler uppställningsplatser finns en ny separat byggnad som kan användas medan ombyggnationerna av markområdet pågår. Under peak-tid kan det innebära att passagerare behöver bussas ut till sina flygplan (Swedavia, 2024).

4.3.2 Hur fördelas ankomst- och avgångstider på Arlanda vid nedläggning av Bromma flygplats?

Om ett politiskt beslut fattas om att lägga ned Bromma flygplats i förtid, uppstår fråga om vad som händer med de flygbolag som fortfarande trafikerar flygplatsen.

Vid en situation där en flygplats stänger och flygbolag tvingas att flytta över sin trafik till en annan flygplats om de vill fortsätta bedriva trafik i regionen, uppstår frågan om flygbolagen kan ges någon form av företrädesrätt vid fördelningen av ankomst- och avgångstider på den nya flygplatsen, i det här fallet på Arlanda flygplats. I förhållande till de flygbolag som har historiska rättigheter till ankomst- och avgångstider på Arlanda flygplats skulle ett sådant förfarande dock uttryckligen strida mot förordning (EEG) nr 95/93, det vill säga det skulle inte vara möjligt att ge flygbolag förtur till ankomst- och avgångstider.

Sammanfattningsvis innebär det att flygbolag som flyttar över sin verksamhet till Arlanda flygplats från Bromma flygplats får ansöka om ankomst- och avgångstider på flygplatsen i konkurrens med övriga sökande.

5 Konsekvenser för miljö och hälsa

Hänsynsmålet inom de transportpolitiska målen fastslår att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Flyget påverkar miljö och hälsa genom buller och utsläpp till luft. Utsläpp till luft har påverkan på både klimat och lokal luftkvalitet.

5.1 Klimat

När det gäller klimatpåverkan, som är en global fråga, ser inte Transportstyrelsen att en flytt av flygtrafik från Bromma till Arlanda får någon stor påverkan. En minskning av trafiken på Bromma flygplats möjliggör sannolikt att luftrummet över Stockholmsregionen blir mindre komplicerat då flygvägar och procedurer till Arlanda inte kommer att påverkas i lika stor utsträckning av Bromma flygplats. Om en ny luftrumskonstruktion skapas finns möjligheten att minska klimatpåverkan genom att konstruera effektiva in- och utflygningsprocedurer till Arlanda, skapa kortare flygvägar samt öka kapaciteten i luftrummet över Stockholmsregionen i syfte att minska bränsleförbrukningen.

Om samarbetet mellan SAS och BRA kommer att innebära färre antal flygningar jämfört med idag, kommer klimatutsläppen att minska men det rör sig om relativt få flygningar sett till det totala antalet flygrörelser i Sverige.

Ett ökat antal passagerare som reser till och från Arlanda genererar ett ökat behov av marktransporter till och från flygplatsen. I de fall dessa genomförs med fossilt bränsle leder det sannolikt till ökade utsläpp med tillhörande klimatpåverkan. Som en följd av en minskning i flygtrafiken, eller en nedläggning av Bromma flygplats, minskar eller försvinner de marktransporter som flygplatsen har genererat. För att minska klimatpåverkan från resor till och från Arlanda behövs satsningar på fossilfri kollektivtrafik till rimliga priser. Regeringens samordnare för Arlanda har i uppdrag att bl.a. analysera brister i spår- och väginfrastrukturen och transporterna till och från Arlanda flygplats, föreslå åtgärder för att hantera identifierade brister samt belysa effekterna av att A-Train AB har exklusiv trafikeringsrätt på Arlandabanan fram till 2050 (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet, 2023).

5.2 Buller

Eftersom Bromma flygplats är lokaliserad i ett mer tätbebyggt område än Arlanda flygplats, har antalet personer som är exponerade för flygbuller varit betydligt högre runt Bromma flygplats än runt Arlanda flygplats under

lång tid. År 2018 var exempelvis antalet bullerexponerade personer för flygbullernivå 55 dBA eller högre, mer än sex gånger fler runt Bromma jämfört med runt Arlanda (Swedavia, 2019). Även om en flytt av flygtrafik till Arlanda medför ökat flygbuller alstrat av de tillkommande flygplanen vid Arlanda, så bedöms därför totala antalet flygbullerexponerade personer i Stockholmsregionen minska betydligt.

Det är värt att påpeka att forskning har visat samband mellan flygbuller och hälsopåverkan (WHO, 2018), men störning av flygbuller påverkas även av icke-akustiska effekter. En av dessa är förändring och/eller framtida osäkerhet gällande bullersituationen (Gelderblom, et al., 2017). Så även om antalet bullerexponerade personer i Stockholmsområdet minskar vid en flytt av flygtrafik från Bromma till Arlanda, så behöver det inte med automatik betyda att totala antalet bullerklagomål relaterat till flygbuller i Stockholmsområdet kommer att minska.

Om 90% av trafiken skulle försvinna från Bromma, skulle flygbullernivån (FBN) schablonmässigt minska med i storleksordningen 10 dBA. Denna ljudnivåminskning är dock beroende av flygplanstyper och tider på dygnet när rörelserna sker. I Brommas miljörapport från 2023 kan noteras att FBN 65 dBA (som med en antagen minskning på cirka 10 dBA då grovt skulle motsvara FBN 55 dBA) exponerar få personer runt Bromma från buller från landande och startande flygplan. Buller i samband med taxning och varm- och motorkörning ingår inte i FBN-beräkningarna, men det är rimligt att anta att även denna verksamhet minskar om stora delar av trafiken flyttar till Arlanda.

Maximal ljudnivå 70 dBA kommer dock inte alls att minska så mycket om trafiken minskar, eftersom måttet maximal ljudnivå har till syfte att illustrera ljudnivån från enskilda händelser, där aktuella flygplanstyper är högst avgörande. Erfarenhetsmässigt förekommer inte sällan klagomål ned till maximal ljudnivå 65 dBA (betydligt under nationella riktvärden) och iso-dB linjen för maximal ljudnivå 65 dBA är också betydligt större än FBN 65 dBA.

Även en stor del av bullret från marktransporter till och från Bromma kommer att flyttas från centrala delar av Stockholm/Bromma till E4 och Arlandabanan i samband med att BRA upphör att flyga på Bromma.

5.3 Lokal luftkvalitet

De flygrelaterade utsläpp som påverkar lokal luftkvalitet orsakas av ofullständig förbränning i flygmotorn och utgörs främst av kväveoxider, kolväten, kolmonoxid samt partiklar. En flytt av flygtrafik från Bromma till Arlanda kan bidra till försämrad luftkvalitet på och runt Arlanda, å andra sidan bör luftkvaliteten förbättras runt Bromma flygplats. Den sistnämnda

slutsatsen gäller under förutsättning att inte vägtrafiken ökar på grund av nya bostäder i Bromma.

En ökad vägtrafik till och från Arlanda kan innebära en försämrad luftkvalitet i Stockholmsregionen. Möjligheter att minska denna risk finns genom att ge mer incitament för resenärer att använda spårbunden kollektivtrafik.

6 Konsekvenser för avgifter

Detta avsnitt beskriver hur de avgifter som Transportstyrelsen förfogar över kan komma att påverkas av att trafiken på Bromma flygplats förväntas minska kraftigt från 1 januari 2025. Även konsekvenserna utifrån en nedläggning av Bromma flygplats diskuteras.

6.1 Terminalavgiften på Arlanda

Terminalavgift, TNC, ska täcka kostnaden för den personal och infrastruktur som behövs för bl.a. flygtrafikledning, system för kommunikation, navigering och övervakning samt meteorologiska tjänster.

Terminalavgiften för Stockholm Arlanda flygplats är reglerad och fastställs av Transportstyrelsen i enlighet med EU-förordning 2019/317. Brommas terminalavgift bestäms av Swedavia, efter konsultation med de berörda flygbolagen.

Den förändrade trafiken på Arlanda med anledning av samarbetet mellan SAS och BRA bedöms inte få någon väsentlig påverkan på kostnader för flygtrafiktjänst. Det som kan påverka nivån på terminalavgifterna för flygbolagen är mängden trafik och hur antalet serviceenheter⁶ förändras.

Enligt den information som finns tillgänglig, kommer det sammanlagda antalet flygningar med SAS och BRA från Arlanda och Bromma att minska med ungefär 25 procent första kvartalet 2025, jämfört med första kvartalet 2024. Antalet utbudna säten beräknas minska med omkring 10 procent. När trafiken minskar något på Arlanda, och vissa flygningar kommer att utföras med mindre flygplan än tidigare, minskar antalet serviceenheter, och därmed ökar TNC-kostnaden något för varje inflygning.

Om Bromma flygplats läggs ned, kan den trafik som i nuläget finns kvar på flygplatsen också behöva flyttas till Arlanda vilket skulle innebära att antalet serviceenheter på Arlanda åter ökar något, och därmed blir kostnaden för varje inflygning något lägre.

6.2 Undervägsavgiften

Flygtrafiktjänst kan skalas upp och ner i någon mån när det gäller bemanning på kontrollcentraler, men i grunden behövs infrastrukturen oavsett trafik.

Den svenska undervägsavgiften (även kallad en route-avgift) tas ut för flygplan över 2000 kg som flyger i luftrum där Sverige bedriver flygtrafiktjänst. Avgiften beslutas årligen av medlemsstaterna i den

⁶ Serviceenhet, på engelska Service Unit, är en enhet som används för att beräkna avgifter och som grundar sig på flygplanets vikt och den flugna distansen.

permanenta kommittén inom Eurocontrol, och Transportstyrelsen kungör avgiften i en föreskrift.

Avgiften ska täcka kostnaderna för flygtrafikledningstjänst, Sjöfartsverkets kostnader för flygräddning, Transportstyrelsens kostnader för tillsyn av flygtrafiktjänst i svenskt luftrum samt den avgift som Sverige betalar för medlemskapet i Eurocontrol.

Brommas flygtrafiktjänst finansieras inte via undervägsavgift utan via Swedavias terminalavgifter.

En flytt av BRA:s trafik från Bromma till Arlanda innebär färre serviceenheter på Arlanda, vilket kommer att innebära en höjning av undervägsavgiften på Arlanda. Inrikestrafikens del av det totala antalet serviceenheter i enroute-systemet utgör dock mindre än 15 procent i de aktuella prognoserna som finns tillgängliga från Eurocontrol. En liten förändring i inrikestrafikens utformning av rörelser och flygplan, torde få en mindre inverkan på undervägsavgiften som helhet.

6.3 GAS

GAS är en förkortning för ”Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage”. Det är ett avgiftsutjämningsystem som regleras genom Lagen (2004:1100) och förordningen (2004:1101) om luftfartsskydd och som Transportstyrelsen har i uppdrag att förvalta för statens räkning.

Systemet är slutet genom att ökade kostnader för säkerhetskontroll hos flygplatserna ska täckas av de intäkter som flygbolagen betalar in till systemet. Flygbolagen lägger i sin tur på avgiften för säkerhetskontroll på kostnaden för resenärernas flygbiljetter. Om avgiften för säkerhetskontroll höjs/sänks förväntas resenärernas biljettpriiser höjas/sänkas i motsvarande grad.

Flygplatsernas kostnader för säkerhetskontroll ersätts av systemet genom den avgift som fastställs. En ändring av avgiftsnivån påverkar inte flygplatserna då de erhåller ersättning oavsett om systemet uppbringar över- eller underskott.

Avgiftsutjämningsfunktionen i systemet är till för att demografiska och geografiska kostnadsskillnader ska utjämnas så att passagerare som flyger från mindre flygplatser med högre kostnader per passagerare för säkerhetskontrollen, inte ska behöva betala mer än passagerare som reser från de större flygplatserna. Detta skulle annars vara fallet eftersom flygbolagen förmodas lägga över sina kostnader för säkerhetskontroll på biljettpriiset.

Om Bromma flygplats finns kvar men med endast en liten mängd linjetrafik, behöver flygplatsen fortsatt ha en fungerande säkerhetskontroll, vilket innebär att flygplatsens kostnader för säkerhetskontrollen kommer fortsätta att belasta GAS-systemet. I och med att GAS är ett utjämningsystem blir kostnaden densamma per passagerare även om flygplatsens kostnader per passagerare ökar. Den ökade kostnaden finansieras då av övriga aktörer i systemet. Om Bromma läggs ner, försvinner kostnaden för flygplatsens säkerhetskontroll ur systemet.

7 Övriga konsekvenser

7.1 Tillgänglighet i inrikestrafiken

Utvecklingen kan få konsekvenser för tillgängligheten. Enligt funktionsmålet inom de transportpolitiska målen ska transportsystemets utformning, funktion och användning medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. En god interregional tillgänglighet mellan Stockholmsregionen och övriga regioner i landet har stor betydelse för såväl näringslivet som människors privata rörlighet.

Arlanda är Sveriges största flygplats och fungerar som navet i det svenska flygplatssystemet. Arlanda är också den flygplats från vilken det går flest direktlinjer utrikes. Att en majoritet av inrikestrafiken går till Arlanda underlättar för de resenärer som ska byta flyg.

Inför första kvartalet 2025 planerar SAS att bedriva flygtrafik till alla flygplatser som BRA och/eller SAS trafikerade under första kvartalet 2024, Växjö undantaget (OAG, 2024). Luleå, Skellefteå och Sälen planeras få fler avgångar och/eller utbudna säten första kvartalet 2025 jämfört med 2024, övriga flygplatser får minskad trafik. Totalt sett beräknas som nämnts ovan avgångarna antalet utbudna säten minska. Dessutom kan önskade avgångs- och ankomsttider behöva förskjutas något när all trafik ska samsas på samma flygplats.

7.2 Tillgänglighet till och från flygplatsen

Bromma flygplats har fördelar när det kommer till tillgängligheten till Stockholmsregionen eftersom de flesta passagerare som reser till Bromma flygplats antas ha för avsikt att stanna i Stockholmsområdet.⁷ De resenärer som ska transferera till andra inrikes och utrikes destinationer flyger i större utsträckning till Arlanda flygplats för att därifrån ta sig vidare till slutdestination. Brommas fördelar framför Arlanda handlar om kortare transporttid med bil och taxi till centrala Stockholm och även snabbt genomflöde och därmed kort vistelsetid på terminalen vid avgång och ankomst vilket kan underlätta endagsförrättningar på annan ort.

En annan aspekt handlar om kostnaden för att resa mellan Arlanda och centrala Stockholm. Kostnaden för att resa med Arlanda Express kan upplevas som hög i relation till alternativa transportsätt, och till följd av avtalet med A-Train som äger och driver Arlanda Express behöver resenärer

⁷ Antagandet bygger på att Bromma har knappt 12 procent transferpassagerare inrikes, motsvarande för Arlanda ligger på ca 39 procent. 12 procent transfer på Bromma motsvarar ca 83 000 av passagerare jan-sept 2024. På Arlanda transfererade närmare 939 000 inrikes under jan-sept 2024.

som anländer till flygplatsen med regionalståg, fjärrtåg och pendeltåg betala en stationsavgift på 135 kr per resenär. Bromma flygplats nås via SL-trafikens tvärbana vilken ingår i den kommunala kollektivtrafiken. Även till Arlanda går det att resa kollektivt på SL-biljett via Märsta, men restiden blir då relativt lång. Med bil eller taxi tar det längre tid att ta sig till centrala Stockholm från Arlanda än från Bromma och taxiresor är därmed dyrare. Priset för flygbuss skiljer sig inte åt i lika stor utsträckning, men Vy flygbussarna har meddelat att de slutar trafikera Bromma från den 24 december 2024 (Vy Flygbussarna, 2024).

7.3 Påverkan på samhällsviktig luftfart

En stor del av det samhällsviktiga flyget använder redan idag Arlanda flygplats. De samhällsviktiga lufttransporter som bedrivs vid Bromma flygplats utgörs främst av ambulanstransporter (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2021). Enligt Swedavia är flygplatsens existens inte kritisk för det samhällsnyttiga flyget, och det finns andra sätt att omhänderta exempelvis ambulanshelikoptertrafik utan att flytta denna till Arlanda.

7.4 Bromma flygplats som plattform för elflyget

I 2022 års utredning om Arlanda flygplats föreslog utredaren att Bromma flygplats från år 2030 enbart borde användas för fossilfritt flyg och utgöra en testplattform och ett ”show-room för det fossilfria flyget” fram till en nedläggning av flygplatsen senast 2035 (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2022).

Transportstyrelsen kan inte bedöma huruvida det vore ekonomiskt effektivt att använda Bromma på detta sätt. Fem år är dock en kort tid för att bygga upp en ny infrastruktur för det fossilfria flyget. Det svenska elflygsföretaget Heart Aerospace har uttryckt ambitionen att ha sitt hybridflygplan ES-30 typcertifierat i slutet av 2020-talet (Heart Aerospace, 2024). Hur stor del av tillverkningen som kommer att ske i Sverige är dock oklart, liksom hur stort nyttjandet av Bromma flygplats som en hub för elflyg skulle kunna bli fram till 2035.

8 Avslutande ord

Det finns många osäkerheter vad gäller utvecklingen framöver och Konkurrensverket har ännu inte lämnat sitt utlåtande om samarbetet. Om planerna förverkligas, så kommer det svenska inrikesflyget att erbjuda färre avgångar från och med årsskiftet 2024/25, såvida inget konkurrerande flygbolag beslutar sig för att starta upp nya inrikeslinjer.

Transportstyrelsens bedömning är att förändringen av terminalavgifter, undervägsavgifter och GAS i samband med att BRA flyttar sin trafik till Arlanda inte kommer att påverka flygbolagens totala kostnader i en sådan utsträckning att en snar nedläggning av Bromma flygplats skulle bidra till avgiftslättnader för branschen.

Det kan konstateras att trafiken från Bromma flygplats kommer att kunna inrymmas på Arlanda efter viss anpassning. Samarbetet stärker SAS redan dominerande ställning och BRA:s flytt från Bromma kan vara såväl positiv som negativ för tillgängligheten. För Transportstyrelsens del blir det viktigt att följa upp hur dessa förändringar påverkar marknadens utveckling.

Referenser

Blundon, S., 2024. Information från Blundon, samordnare vid ACS.
u.o.:u.n.

BRA, 2024. *Flygbolaget BRA ingår långsiktigt avtal med SAS*. u.o.:u.n.

Burnside, A. & De Backer, M., 2019. Wet Lease Agreements and Competition Law. *Air & Space Law*.

Dagens Industri, 2023. *Air France-KLM nya storägare i SAS – avnoteras från börsen*. [Online]
Available at: <https://www.di.se/live/air-france-klm-nya-storagare-i-sas-avnoteras-fran-borsen/>
[Använd 29 10 2024].

Dagens Industri, 2024. *Ryanair satsar i Sverige – men nobbar Bromma*. [Online]
Available at: <https://www.di.se/live/ryanair-satsar-i-sverige-men-nobbar-bromma/>
[Använd 29 10 2024].

Europeiska unionens råd, 1993. *Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser*. u.o.:u.n.

Gelderblom, F. B., Gjestland, T., Fidell, S. & Berry, B., 2017. On the Stability of Community Tolerance of Aircraft Noise, 103(1):17-27, 2017. *Acta Acustica united with Acustica*, 1 01.

Heart Aerospace, 2024. *Heart Aerospace Unveils First Full-Scale Demonstrator for 30-seat Hybrid-Electric Airplane*. [Online]
Available at: <https://heartaerospace.com/newsroom/heart-aerospace-unveils-first-full-scale-demonstrator-for-30-seat-hybrid-electric-airplane/>
[Använd 29 10 2024].

Infrastrukturnyheter, 2024. *Swedavia varslar 90 tjänster*. u.o.:u.n.

Konkurrensverket, 2024. *Företagsförvärv*. [Online]
Available at: <https://www.konkurrensverket.se/konkurrens/lagar-och-regler/forvarv/>
[Använd 25 Oktober 2024].

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2021. *Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet. Ds 2021:25.*, u.o.: u.n.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2022. *Arlanda flygplats – en plan för framtiden. Ds 2022:11*, u.o.: u.n.

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet, 2023. *Stärkt konkurrenskraft för Arlanda flygplats. Dir. 2023:178*, u.o.: u.n.

OAG, 2024. *OAG Flight Database*, u.o.: u.n.

Riksdagen, 2024. *Avveckling av Bromma flygplats*. [Online]
Available at: https://www.riksdagen.se/sv/webb-tv/video/interpellationsdebatt/avveckling-av-bromma-flygplats_hc1020/
[Använd 29 10 2024].

SAS, 2024. *Air France-KLM och SAS tecknar codeshare- och interline-avtal*. u.o.:u.n.

SAS, 2024. *SAS utökar inrikestrafiken i Sverige med nya linjer och ökad kapacitet från januari 2025*. [Online]
Available at: <https://www.sasgroup.net/newsroom/press-releases/2024/sas-utokar-inrikestrafiken-i-sverige-med-nya-linjer-och-okad-kapacitet-fran-januari-2025/>
[Använd 29 10 2024].

Skift, 2024. *Lufthansa Seeks 19.9% Stake in TAP Air Portugal, Report Says*. u.o.:u.n.

Swedavia, 2019. *Sammanställning av antal flygbullerexponerade personer boende vid Swedavias flygplatser - Rapportering enligt GRI – Utfallsår 2018*, u.o.: u.n.

Swedavia, 2024. *Bryggor och uppställningsplatser*. [Online]
Available at: <https://www.swedavia.se/framtidens-flygplatser/stockholm-arlanda-airport/bryggor-och-uppstallningsplatser2/>
[Använd 29 10 2024].

Swedavia, 2024. *Swedavia lägger varsel på Bromma Stockholm Airport*. [Online]
Available at: <https://www.swedavia.se/om-swedavia/swedavias-nyhetsrum/2024/swedavia-lagger-varsel-pa-bromma-stockholm-airport/>
[Använd 29 10 2024].

Swedavia, 2024. *Välkommen till Bromma Stockholm Airport*. [Online]
Available at: <https://www.swedavia.se/bromma/om-flygplatsen/>
[Använd 29 10 2024].

Transportstyrelsen, 2021. *Översiktligt underlag inför utredning om en avveckling av drift och verksamhet vid Bromma flygplats. TSL 2021-3347, u.o.: u.n.*

Travel News, 2024. *Air France-KLM vill öka ägandet i SAS till minst 50 procent. u.o.:u.n.*

Travel News, 2024. *Air France-KLM vill öka ägandet i SAS till minst 50 procent. u.o.:u.n.*

Via TT, 2024. *Stockholms stad säger upp avtalet för Bromma flygplats. [Online]*
Available at: <https://via.tt.se/pressmeddelande/3653594/stockholms-stad-sager-upp-avtalet-for-bromma-flygplats?publisherId=3236546&lang=sv>
[Använd 29 10 2024].

Vy Flygbussarna, 2024. *Vy flygbussarna slutar trafikera Stockholm Bromma Airport från den 24 december. [Online]*
Available at:
<https://www.mynewsdesk.com/se/flygbussarna/pressreleases/vy-flygbussarna-slutar-trafikera-stockholm-bromma-airport-fraan-den-24-december-3343803>
[Använd 29 10 2024].

WHO, 2018. *Environmental Noise Guidelines for the European Region, u.o.: u.n.*



**TRANSPORT
STYRELSEN**

transportstyrelsen.se
telefon 0771-503 503