

REMISSYTTRANDE

2021-12-20

Infrastrukturdepartementet
Diarienummer: I2021/02381

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av rapporten Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet (Ds 2021:25)

Flygsäkerhetskommittén i Svensk Pilotförening anser att Bromma i perspektivet flygplatskapacitet fyller en viktig funktion. Med utvecklingen av nya energikällor för flyg, samt med utvecklingen för drönare, ser vi för framtiden snarast ett ökande behov av tillgång till flygplatser. Flyg av olika kategorier kan heller inte samverka friktionsfritt, utan det har generellt en negativ inverkan på flygplatskapaciteten.

Vi ställer oss också av andra skäl tveksamma till Arlandas förmåga att hantera Brommas trafik. Arlanda är en underfinansierad flygplats, med den naturliga påföljden att flygplatsen i vitala delar redan är underdimensionerad. Därtill uppfattar vi strukturer på flygplatsen som hindrar en effektiv hantering av flygtrafiken. Det beror till del på historiken kring bana 3 och efterföljande miljöbeslut, men kanske mer på det vi uppfattar som en bristande förmåga till förändring.

Banlängd

Endast bana 1 är med sina 3301 meter kompatibel med den tyngre trafiken, vilket skapar merarbete för flygtrafikledningen samt minskar flygplatsens kapacitet. Bana 2 och 3 mäter bägge 2500 meter vilket tillhör de kortaste banorna i Europa, jämförbara flygplatser.

Brister i underhåll/konstruktion av banor

Bana 1 har sedan 2014 vid upprepade tillfällen tvingats stänga för omfattande reparationsarbeten, med mycket stora konsekvenser för framförallt den tyngre trafiken. Flera

stängningar har varat i över två månader. Även bana 2 dras med upprepade underhållsarbeten med stängning av banan som följd. Vi saknar besked om att Swedavia kommit tillrätta med de underliggande problemen och ser det som en osäkerhetsfaktor i diskussionen kring Arlandas tillgänglighet och kapacitet.

Taxibanor och ramp

I övrigt på manöverområdet finns begränsningar i hur taxibanor kan användas, och det saknas i flera fall en möjlighet för flygledningen att sekvensera flygplan inför start.

En utmaning på ramp/parkering vintertid är att flygplatsen inte har investerat i avisningsplattformar i anslutning till startbana. ”Remote de-icing” i anslutning till startbana är en metodik som frigör parkeringsytor samtidigt som det kraftigt minskar behovet av mängd avisningsvätska.

Metodik för bananvändning

I samband med investeringen i bana 3 beslutades paradoxalt nog att endast en bana normalt ska användas för start och en bana för landning. Den metodiken råder än idag. Ett mer flexibelt nyttjande av banorna skulle leda till en mer effektiv trafikhantering samt öka kapaciteten. De ”parallella mixade operationer” som utredaren beskriver i rapporten låg på bordet redan när bana 3 togs i bruk år 2003, men har till dags dato inte använts. Noterbart är också att bana 3 regelmässigt stängs vintertid vid snöfall, då Swedavia inte anpassat resurser för snöröjning av både bana 1 och bana 3. Faktum är att Arlanda redan innan pandemin av en mängd olika anledningar endast använder en bana för både start och landning.

En fjärde bana

Frågor kring begränsning i bananvändning och vinterhållning i samband med en eventuell fjärde bana är högst relevanta. Vi ser inte ett behov av en fjärde bana i närtid, men däremot ser vi ett akut behov av en förlängning av bana 3. Detta för att kunna möta behovet av banlängd då bana 1 är stängd.

Vårt yttrande visar på en dysfunktionalitet som vi hävdar präglar operationerna vid Arlanda. Vi saknar dock i rapporten indikationer på att denna utmaning ens är identifierad.

Vårt yttrande kan också läsas som att Arlanda har stor förbättringspotential. Oavsett Brommas framtid menar vi att det borde finnas ett intresse av att förbättra förutsättningarna för Arlanda, ”Nordens ledande flygplats”.

Vårt huvudsakliga fokus ligger på den flygoperativa miljön, och även om vi inte stöder en nedläggning av Bromma står vi självklart till departementets förfogande, skulle intresse finnas.

Tomas Gustafsson

Flygsäkerhetskommittén
Svensk Pilotförening