

Till: Magnus Persson Brommautredningen, Regeringskansliet

Bromma Airports betydelse för Blekinge

INLEDNING

Blekinge, med Ronneby Airport mitt i länet har under flera år varit och är den flygplats i Sydöstra delen av Sverige som har flest resenärer inrikes. Det förklaras främst med det geografiska läget, där tåget är ett tidsödande färd sätt och restiden till och från Stockholm inte är ett realistiskt alternativ. Flygplatsens upptagningsområde på hemmamarknaden är mer främst Blekinge, men vissa passagerarströmmar kommer också från området Bromölla- Kristianstad- Österlen i Skåne och gränsen i Småland i en sträckning upp till Torsås över till Tingsryd och ner mot Ronneby Flygplats. Flygets roll i Blekinge och särskilt Ronneby har i över 50 år varit betydande för blekingar som värnar om flygplatsen och dess verksamheter, både civila och militära.

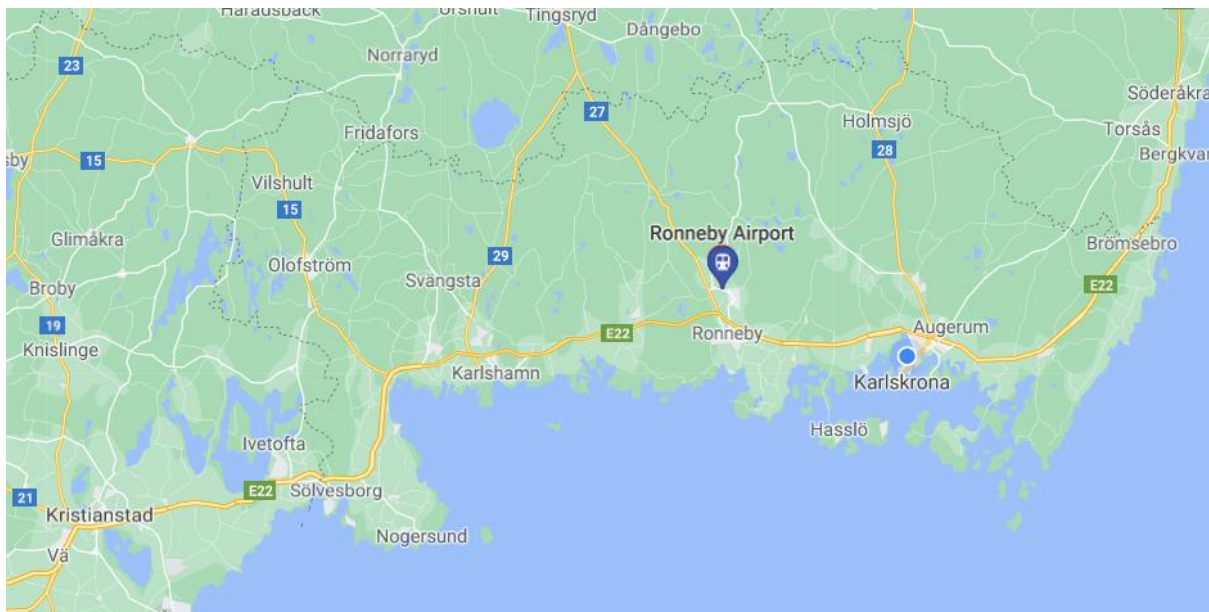


Bild 1, Ronneby Airport med upptagningsområde

MARKNADEN OCH PASSAGERARUTVECKLING

Blekinge har relativt sett ett stort antal stora företag och organisationer som reser mycket till Stockholm, både inom privat och offentlig sektor. Resorna har historiskt legat på jämna nivåer sett över åren. Passagerarflödena till och från Karlskrona har varit störst med uppemot ca 60% av passagerarna. Detta förklaras självfallet med att Karlskrona har flest invånare och har flera av de största arbetsgivarna. Privatresandet till och från huvudstaden är stort och beräknas till ca 50% av den totala passagerarvolymen och erbjudande, pris, frekvens och inte minst den tidsmässiga uppsidan för resenären är viktiga faktorer. Ett gott exempel är när Blekingeflyg under 2011 började flyga lördagar, vilket inte tidigare gjorts. Flighterna fyllde på snabbt, vilket också fick också en positiv påverkan på andra flighter, vilket innebar fler flighter, bland annat på söndagar, vilket ska ses i perspektivet ”trafik föder trafik”. Högst troligt kommer det finnas trafik fortsatt på lördagar efter pandemin, vilket innebär trafik sju dagar i veckan till och från Blekinge.

Det finns dock exempel där företag som är verksamma i Blekinge kraftigt överväger att flytta verksamheten från länet om tillgängligheten försämras och priserna på flygbiljetterna till och från Stockholm stiger. Ett tjänsteföretag beskriver det med att dom kan försvara att de har kontor i Blekinge med den bärande anledningen att flyg till och från Blekinge erbjuder bra turlistor och prisvärda biljetter. Dyrare biljetter och sämre frekvens medför att bolaget lämnar Blekinge. Just det här bolaget har ca 30 anställda i länet. Detta är ett av många exempel som kommit fram i våra dialoger med företagen.

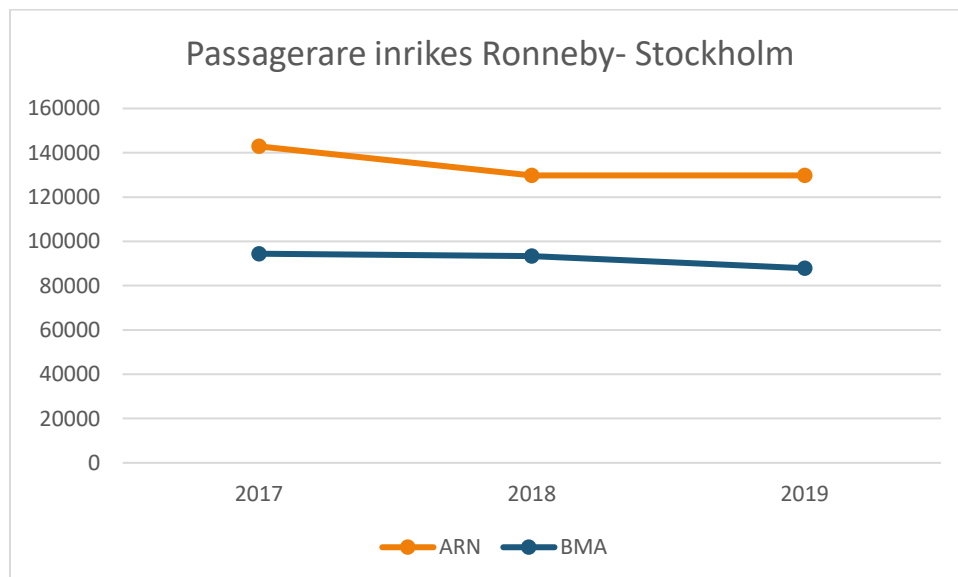


Diagram 1: Fördelning av inrikespassagerare mellan BMA och ARN från RNB 2017-2019.

Antalet inrikespassagerare till Stockholm före pandemin, har under mer än 10 års tid legat runt eller över ca 220 000 årsresenärer, vilket är att jämföra med tex Kalmars ca 200 000 och Växjös ca 70 000 per år. Innan pandemin trafikerades Ronneby till Arlanda (ARN) av SAS, Air Leap trafikerade en kort period till Bromma (BMA) men upphörde efter några månader. Under tidig höst börjar åter BRA att erbjuda resor

Postadress: 371 81 Karlskrona Besöksadress: Ronnebygatan 22 Telefon: 0455-73 10 00

E-post: Regionalutveckling@regionblekinge.se Webbplats: www.regionblekinge.se Organisationsnummer: 232100-0081

från Ronneby till Bromma. Marknadsandelen för Arlanda samt Bromma 2017–2020 har varit över 65 % för Arlanda och något under 35% för Bromma. Antalet resenärer per år 2017-2019 sträckan Ronneby-Bromma har i snitt varit ca 90 000 resenärer.

ÅTERHÄMTNINGEN

Att marknaden återhämtar sig till 2019 års nivåer kommer inte att ske den närmaste tiden. Däremot ser vi att återhämtningen där marknaden erbjuder frekvens, konkurrens och prisvärda flygresor återhämtar sig snabbare. Ett exempel är Visby där linjen Stockholm- Visby verkar återhämta sig i snabbare takt än övriga, främst beroende på tillgängligheten, priserna och frekvenserna.

Vi kan också konstatera att andelen privat- och fritidsresenärer är de som står för den absolut största andelen av utförda flygresor. Främst förklaras det med företagens beslut gällande resor i tjänst under pandemin och även den digitala mötestekniken som nu används i större utsträckning.

Vi kan också se att regioner med fler större företag och organisationer, med tydliga policys, i större utsträckning har en trögare återgång än regioner med övervägande SME- företag.

Figur 6. Avresande passagerare 2015 - 2026

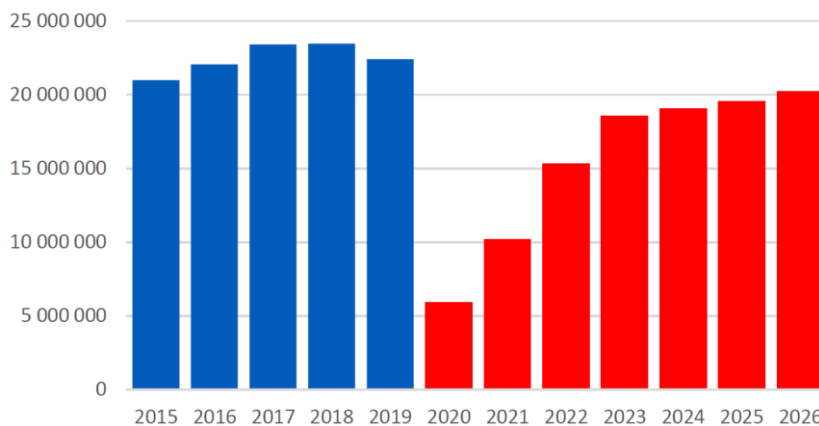


Diagram 2: Passagerarprognos 2020-2026 för svensk luftfart, Transportstyrelsen okt 2020.

PASSAGERARINTÄKTER RONNEBY- STOCKHOLM

Om vi ponerar att marknaden per år är 220 000 passagerare och att snittintäkten, exklusive skatter och flygplatshållarens avgifter är ca 850 kr per passagerare innebär det en intäkt för flygbolagen om ca 187 MSEK. Till detta kommer flygplatshållarens intäkt samt skatter på ca 250 kr per passagerare, 55 MSEK. Totala passagerarintäkter ca 242 MSEK. Tack vare att Ronneby Airport är bestyckad med två aktörer, en som trafikerar ARN och en BMA, så medför det en konkurrens om passagerarna och priserna blir därmed lägre än med en aktör. Tabellen nedan är en uppskattning vad som kan hända om bara en aktör flyger. Det som visas i tabellen nedan är precis så det såg ut på Ronneby Airports runt 2005 då enbart en aktör

Postadress: 371 81 Karlskrona Besöksadress: Ronnebygatan 22 Telefon: 0455-73 10 00

E-post: Regionalutveckling@regionblekinge.se Webbplats: www.regionblekinge.se Organisationsnummer: 232100-0081

trafikerade. Precis på de premisserna startade Blekingeflyg bla med en rad entreprenörer och företag i Blekinge som delägare. Dom var trötta på monopolet med bara en aktör. En biljett kunde vid det tillfället kosta ca 4000 kr för en flexibel biljett under tex tidig morgonavgång. Tack vare Blekingeflygs intåg pressades priserna ner till att ligga på ca 1500–2000 kr i peak under tidig morgon. Blekingeflygs prispress även på privatresenärsegmentet innebar också en helt förändrad prisbild vilket ökade antalet passagerare totalt på flygplatsen.

| Avresedag | Lägre pris från Malmö vs. Ronneby- Arlanda |
|-----------|--|
| 23/6 | 30% |
| 15/7 | 30% |
| 5/8 | 30% |

Tabell 1: Prisskillnad mellan SAS från Malmö resp Ronneby till Arlanda, bokningsdag 22/6 2021 kl. 19.50 direkt på flygbolagets webbsida och billigaste resa.

Priserna kan bero på fyllnadsgrad av kabinen men tre stickprov som visar samma tendens torde bero på konkurrensen.

EFFEKTER AV EN AKTÖR

Om vi tänker oss att snittintäkten ökar, sett över tid, och med bara en aktör med motsvarande procentsats så skulle biljettpriset i snitt öka med ca 250 kr, totalt ca 55 MSEK om antalet årspassagerare är 220 000. Ronneby Airport kommer dock att få svårt att behålla passagerartalen då effekten av bara en aktör blir att färre passagerare kommer att resa med flyg då priserna ökar, turtätheten minskar och flexibiliteten och tillgängligheten blir sämre. Högst troligt kommer inte Brommas marknadsandel på ca 35% av passagerarbasen att försvinna, dvs säga de 90 000. Däremot uppskattas ett tapp med ca 40 000–50 000 av de totala inrikespassagerarna på sikt om produkten Bromma försvinner från Ronneby Flygplats. Bara i passageraravgifter och skatter skulle detta innebära ett tapp ca 12 MSEK per år. Dessutom minskade intäkter för diverse kringkostnader, såsom flygplatsens markservice och parkering etc. Att två aktörer flyger till Arlanda kommer högst troligt inte vara ekonomiskt hållbart i längden och eftersom SAS är dominerande på Arlanda kommer det vara svårt för annan aktör att konkurrera och dessutom kunna göra det på lika villkor.

Finns bara en aktör, vilket är det absolut mest sannolika scenariot om BMA stängs, så minskar också tillförlitligheten och säkerheten i transportsystemet beträffande flyg från RNB. En aktör kommer inte kunna lösa tekniska problem som leder till förseningar och inställda flyg på samma sätt som när det finns två aktörer att välja på som har störningsavtal sinsemellan för att hjälpa strandsatta passagerare. Exempelvis när det råder vädermässiga begränsningar, såsom att det råder dimma på BMA kan man ofta landa på ARN eller tvärtom vilket ger passagerarna och transportsystemet högre säkerhet och redundans.

OM BROMMA SKULLE LÄGGAS NED

Man kan säga att de fundamentala skillnaderna mellan att trafikera BMA och ARN emanerar ur det faktum att BMA är en punkt till punkt destination för de som ska till Stockholm (bara 10-12% transfererar), och att ARN är en klassisk transferflygplats med vågor av ankomster och avgångar som man måste anpassa sig till och där det gäller att vara kopplad till en eller flera av alliansbolagen, t.ex. SAS Star Alliance eller Finnairs One World, via s k interlinekoppling eller codeshare (koppling som möjliggör att man kan sälja och biljettera resor i det större flygbolagets bokningssystem och som gör att man kan t ex hos SAS boka RNB-EWR i New York, checka bagaget i RNB till EWR etc.)

Alla feederbolag får inte eller vill inte ha en sådan koppling. Det är dyrt, kräver s k IOSA-certifiering som är kostsam att upprätthålla etc. En del feederbolag som t ex danska DAT medger inte codeshare utan erbjuder bara den svagare interlinekopplingen. Kopplingarna är dyra, kräver stor administration för avstämning, ladda turlistor etc. Det lilla feederbolaget ersätts efter delsträckans andel av totalen och får väldigt liten andel av intäkten vid t ex en bokning RNB-JFK (New York), men följaktligen lite mer vid en bokning RNB-CPH (Köpenhamn). Man måste operera på det större bolagets premisser turlistemässigt.

Om man bara studerar transfervolymer inrikes finns en annan anledning till att transfervolymer är betydligt lägre på BMA än på ARN och det är fördelningen destinationer norr respektive söder om Stockholm. För BMA är 3 destinationer norr om Sthlm och 9 söder om Stockholm, medan ARN har 6 destinationer norr om och 6 st. söder om Stockholm. SAS/Norwegian (ARN) är dessutom tunga marknadsledare på de orter i norr som också har trafik till BMA.



Bild 2: Fördelning av inrikesdestinationer på Bromma respektive Arlanda 2019.

Att stänga Bromma skulle i praktiken innebära att man överläter all inrikestrafik till SAS, Norwegian och fr o m november 2021 även Ryanair, förutom de små upphandlade destinationerna i norr (Vilhelmina,

Postadress: 371 81 Karlskrona Besöksadress: Ronnebygatan 22 Telefon: 0455-73 10 00

E-post: Regionalutveckling@regionblekinge.se Webbplats: www.regionblekinge.se Organisationsnummer: 232100-0081

Lycksele, Gällivare, Arvidsjaur m fl). Mindre aktörer kommer inte få ekonomi i sin verksamhet när inte flygplanen kan slingas optimalt. Det blir otänkbart att flyga 4-6 enkelturer med 20 minuters tid för vändning. En anledning är att man behöver parera och kunna hantera en taxtid efter landning på upp till 10 min innan man når parkering (på BMA är taxtiden regelmässigt ca 2 min). Men i huvudsak handlar det om att flyga upp en tur RNB-ARN tillräckligt tidigt på morgonen så att resenärerna som ska vidare till andra destinationer hinner med sina flighter och har tillräcklig anslutningstid. Markstoppet vid första morgonturen kommer bli 45–60 min för att man ska vänta in de eventuella transferpassagerare som kommer från andra destinationer och ska vidare till RNB. Mönstret återupprepas sedan på eftermiddagen/kvällen. Det sätts att operera åter kostnader eftersom flygplan och besättning tillbringas för mycket tid på marken. För resenärerna innebär det att turtätheten och därmed tillgängligheten minskar.

Dessutom är flygsträckan ca 40 km längre till ARN vilket påverkar bränsle och rörlig teknik (där varje minut kostar 100–200 kr beroende på flygplanstyp), vägavgiften i luften, den så kallade enrouten, är oproportionellt högre till en storflygplats som ARN än till BMA så per flugen mil blir kostnaden betydligt högre. De passagerarbundna kostnaderna (passagerar-, PRM-, bagageavgifter) är totalt 90 kr på BMA, men 118 kr på ARN. Även handlingkostnaderna (avgångsbundna kostnader för strömförsörjning, bagagehantering, tankning, incheckning, boarding) är väsentligt högre. Sammantaget behöver snittintäkten per passagerare vara ca 150 kr högre när man trafikerar ARN jmf BMA från destinationer söder om Stockholm. Och då går det ändå inte att få samma resultat på sista raden i verksamheten på grund av att flygplan och besättning tillbringas för lite tid i luften som beskrivs ovan.

För resenärerna innebär det minst 5 min längre flygtid, 3–8 min längre taxtid efter landning. Den utökade genomloppstiden på en stor flygplats som ARN kontra BMA uppskattas vi till 5-10 min. Om man inte åker Arlanda Express in till Stockholm förlängs restiden till Stockholm city med ca 20 min. Det är inte heller möjligt att resa med Stockholms kollektivtrafik från ARN vilket däremot fungerar väldigt bra från BMA.

Summerar man konsekvenserna om BMA stängs så innebär det att Blekingeborna får dyrare resor, antalet turer kommer minska väsentligt till Stockholm och antalet aktörer och därmed konkurrensen minskar. Kundernas restider för att nå Stockholm city förlängs med 33-43 minuter för de resenärer som inte anser att 300 kr för en enkelresa med Arlanda Express är ett alternativ. Allt sammantaget leder ofrånkomligen till mindre resande.

BROMMA AIRPORT ÄR LANDETS FLYGPLATS

BMA har ett linjenät med mindre flygplanstyper lämpade för många destinationer runt om i Sverige. Dessa mindre turbopropellerplan lämpar sig för dessa kortare sträckor och har också en mindre miljöpåverkan. De passar landets lite mindre regionala orter. Bolagen med de flygplansflottorna kommer ha svårt att konkurrera med betydligt större jetflygplan som i huvudsak trafikerar Arlanda. Om Brommas trafik ska flyttas över till Arlanda är det först och främst trafik till mindre orter som riskerar att trängas undan.

Att Swedavia har investerat mer än 1,7 miljarder kr på flygplatsen med bland annat en helt ny ankomstterminal, en utökad inrikesterminal, fler gater, fler uppställningsplatser och nya och skyddade utomhusgångar. Dessutom har Stockholms stad precis anlagt spår för Tvärbanan med ett nytt stationsläge vid flygplatsen.

BMA kan också bli Sveriges första helt fossilfria flygplats med fossilfri flygtrafik. Den förestående reduktionsplikten kommer påskynda denna omställning. De flygplanstyper som är lämpade för BMA släpper idag ut betydligt mindre koldioxid när de flyger jämfört med större flygplanstyper som dominerar trafiken på ARN. Omställningen till biobränsle kommer gå fortare för inrikesflyget än för utrikesflyget. Flygplatsen och de destinationer som trafikerar passar också bättre för elflygplan än på ARN. All bullerproblematik försvinner med elflyg. BMA har också betydligt bättre förutsättningar till gröna inflygningar än på ARN. Det citynära läget, en kortare bana och den utpräglade inrikesprofilen gör flygplatsen till ett bättre alternativ för elflygplan än Arlanda. Dessa slutsatser om elflyget stöds också av slutsatserna från forskningsinstitutet RISE studie *"eFlight: Socio-economic analysis"* (april 2021). Vill vi kunna erbjuda fossilfria linjer till och från Stockholm är alltså Brommas fortlevnad ett måste.

Det har sagts förut och tål att sägas igen. Framtiden för Bromma flygplats är ingen Stockholmsfråga utan en Sverigefråga.

Karlskrona enligt ovan

Anna-Lena Cederström
Regional utvecklingsdirektör

Mattias Andersson
Strateg