

Affärsflygets rättigheter på Bromma Stockholm flygplats och något om riksintresset.

- A. Hemställa till Swedavia AB i egenskap av infrastrukturhållare av Bromma Stockholm flygplats att säkerställa att riksintresset skyddas i enlighet med lagar och Luftfartsstyrelsens anvisningar.
- B. Brommaavtalet från 2008. En flygplats för affärsflyget. Arrendeområdet skall användas som flygplats med Brommabaserat flyg – ej enbart som start- och landningsbana för besökande flyg.
- C. Stockholms läns landsting med anledning av nya Brommaavtalet. "Bromma flygplats bör behållas som länets andra flygplats med betydelse *främst för affärsflyget*"
- D. Tilläggsavtal till 1994 års Brommaavtal. Definition av affärsflyg: taxifyg och firmaflyg (med firmaflyg menas flygning med eget eller inhyrt flygplan som utförs i förvärvssyfte, dock ej skolflyg). Flygorganisation som tillhandahåller flygplan för firmaflyg omfattas av definitionen.
- E. Vad är firmaflyg? Det är privatflyg som bedrivs för företag eller organisations egen räkning och inte mot ersättning från utomstående. Definition från Luftfartsinspektionen.
- F. Vad är taxifyg? Det är luftfart i förvärvssyfte som innebär ej regelbunden sträckflygning. Definition från Luftfartsinspektionen.
- G. Bromma Flygplats är utpekad som riksintresse enligt 3 kap 8§ miljöbalken av Transportstyrelsen den 19 dec 2008.
- H. Bromma Flygplats fortsatt riksintresse enligt Trafikverkets beslut 17 nov 2010.
- I. Riksintresset. Mark för väderskyddad uppställning av luftfartyg omfattas (dvs. hangarer). Mark för shoppingcenter, frakt och logistikverksamhet mm ingår ej. Mark som *enbart* används för icke kommersiell verksamhet ingår ej i riksintresset. I markområdet skall ingå område för att täcka flygplatsens *maximala utbyggnad och trafik*. Verksamhet på mark som ingår riksintresset och som används för annan verksamhet skall avvecklas och marken återgå om den behövs för luftfartsändamål. *Per definition kan det aldrig uppstå markbrist för annan luftfart än "privat nöjesflygning" om flygplatsen är utpekad som riksintresse.* Flygets behov har *alltid* företräde framför annan verksamhet.
- J. Riksintresseområdet omfattar enligt *schablon* minst 500 meter längs båda sidor av rullbanan. Ett området om 500 meter söder om Brommas rullbana ingår således, speciellt om detta inte är detaljplanerat idag.
- K. Enligt Luftfartsverkets precisering av riksintresset Bromma Stockholm flygplats 2004 är 60.000 m² reserverat för Bromma baserat affärsflyg. Omdisposition av mark inom flygplatsområdet är tillåten. Det finns ex. c:a 68.000 m² disponibelt söder om rullbanan i form av "disponibel yta", 32.000 m² och 36.000 m² brandövningsplats. Om denna mark inte räcker kan mark vid gamla LIN och SAS hangarer återgå till flygplatsen. Det finns också stora markytor söder om flygplatsen inom schablongränsen 500 meter. I riksintresseområdet ingår mark för flygplatsens maximala utbyggnad och trafik, dvs. inklusive den mark som banklass 3 C tar från befintlig verksamhet. Restriktionen banklass 2 C är lyft i senaste Brommaavtalet varvid behövliga områden för trafiken kan "rekvireras" från markägaren Stockholms Stad med stöd av riksintresset.
- L. Luftfartsstyrelsens föreskrift 2008:53 avseende användningen av Bromma med anledning av nya Brommaavtalet 2008. 1/6 del av alla rörelser skall dagligen vara reserverade för affärsflyget. Definition av affärsflyg inkluderar firmaflyg som är en form av privatflyg. Restriktioner ang. bullergränser etc. Referens till EU förordning 1008/2008 artikel 19 om skyldighet att flytta viss trafik till Arlanda.
- M. Swedavias argument för uppsägning – frigöra ytor för kärnverksamhet, att enbart tillhandahålla start/landningsmöjligheter, prioritera flertalet före några få etc. är icke hållbara. Uppsagda arrendatorer bedriver ej "icke kommersiellt allmänflyg" och skyddas därför av riksintressets principer.
- N. AOPA:s förslag inkluderar verksamhet som skyddas av riksintresset och dess precisering. AOPA har påvisat att mark finns (brandövningsplattan) och mer mark kan "rekvireras". Förslaget är inte olämpligt med hänsyn till luftfartsskydd och flygsäkerhet.
- O. Uppgradering till banklass 3 C förlänger ytor för hinderfrihetskraven med c:a 1 km i vardera riktningen i parallellplanet 45 meter över flygplatsen. Medför brantare inflygningsvinkel och nya prestandakrav på berörda flygplan som trafikerar flygplatsen?