

KOSTNADS- OCH INTÄKTSANALYS AV UTBYGGNAD ENLIGT DISPOSITIONSPLAN

1 BAKGRUND

En bedömning av kostnader för ut- och ombyggnad av Stockholm-Bromma Airport enligt de etapper som redovisas i Dispositionsplan Stockholm-Bromma flygplats 2004 har gjorts för att lättare kunna bedöma realismen i de föreslagna åtgärderna. Kalkylerna har upprättas i syfte att visa på de ekonomiska förutsättningarna för en stegvis anpassning av flygplatsen till ökade passagerarvolymmer.

2 ÅTGÄRDER FRAM TILL 2011

Åtgärderna nedan är de som föreslagits enligt dispositionsplanen och är angivna med tänkbar tid för genomförande. Kostnaderna är i dagens penningvärde och ska ses som bedömningar baserade på LFV Tekniks erfarenhet.

2.1 Ny terminal för affärsflyg (2004)

Bygget är påbörjat och är bekostat av extern finansiär varför det inte kostnadsberäknas.

2.2 Utbyggnad av långtidsparkering "Kullen" (2005)

Utbyggnad av långtidsparkeringen med ca 70 platser utan asfaltering. Har i dispositionsplanen angetts som angeläget då bristen på parkeringsplatser är stor under vissa delar av veckan.

Yta: ca 2000 m² Bedömd kostnad: 600 tkr

2.3 Ny fordonsverkstad (2005)

En tidigare planerad fordonsverkstad är inte längre aktuell pga allt för hög byggkostnad. Ett förslag till investeringsbeslut på 10 miljoner kr finns för en alternativ lösning men är ej ännu beslutad. Investeringen är ingår inte i denna kalkyl.

2.4 Utbyggnad av terminal enl. etapp 1 i Utbyggnadsplan (2006)

Utbyggnaden avser ändamålsenliga lokaler för utrikes ankommande passagerare inkl. bagagehall ca 230 m², bagagelossning och tullhantering. Nödvändig för att kunna ta emot större volymer av utrikes passagerare. Denna utbyggnad förutsätter att plats 10 flyttas till B-rampen. När GA-flyget flyttar till östra parkeringen (Ramp J) frigörs platser på B-rampen som kompenserar för borttagandet av plats 10. Detta medför därför inte någon extra kostnad.

Kostnaden är i utbyggnadsplanen beräknad till 14 000 tkr.

2.5 Flytta uppställningsplatser 17 och 18 (2006)

När den nya snabbspårvägen byggs förbi Bromma måste uppställningsplats 17 och 18 flyttas till ny plats på befintlig rampyta. En internväg måste dras om för att ge plats åt de flyttade uppställningsplatserna. Flyttningen av dessa platser medför inget kapacitetstillskott.

Bedömd kostnad: 750 tkr

2.6 Förbättrad angöring för taxi och buss på landside (2006)

Angöringen framför terminalen är för trång. För att bättre skilja på taxi och bussangöringen och öka respektive kantstenslängd föreslås i dispositionsplanen en omdisponering av angöringen framför och innan terminalen.

Bedömd kostnad: 600 tkr

2.7 Utbyggnad långtidsparkeringen med p-däck (2008)

För att minska bristen på parkeringsplatser vid en fortsatt volymökning föreslås i dispositionsplanen att ett p-däck anläggs för att spara utrymme. P-däcket ska ha plats för ca 100 bilar.

Bedömd kostnad: 15 000 tkr

2.8 Utbyggnad östra flygplansparkeringen (Ramp E) med fyra uppställningsplatser samt omdragning av taxibana (2008)

Dessa uppställningsplatser blir nödvändiga då plattan framför terminalen enbart ska användas av trafikflyg. Plattan framför den nya affärsflygterminalen breddas för att ge plats åt ytterligare 4 st uppställningsplatser. Denna investering genomförs av den externa operatören som driver affärsflygterminalen då behovet uppstår. För att en utbyggd platta för upp till 4 uppställningsplatser ska rymmas måste taxibanan dras om. Flygplatsen står för kostnaden av omdragningen av taxibanan.

Bedömd kostnad omdragning av taxibana: 10 000 tkr.

2.9 Nya uppställningsplatser 19 och 20 på ramp B (2011)

Norra delen av ramp B kan efter att bränsledepån flyttats iordningställas för ytterligare två uppställningsplatser (19 och 20). Detta tillskott tillsammans med de platser som frigörs då affärsflyget flyttar till Ramp J gör att behov av en omfattande utbyggnad av rampen åt väster för att ge ett tillskott på ytterligare två platser sannolikt inte inträffar innan avtalsperiodens utgång. En kapacitetsutredning för plattan (ATS SB 2003-04-070) och senaste prognosen över antal flygplansrörelser styrker detta.

I denna kalkyl har därför en kostnadsbedömning enbart gjorts för de nya uppställningsplatserna 19 och 20 i norr.

Bedömd kostnad: 7500 tkr

2.10 Sammanställning

| | |
|--|------------|
| 2005 Utbyggnad långtidsparkering "Kullen" 70 platser | 600 tkr |
| 2006 Utbyggnad av terminal enl. etapp 1 | 14 000 tkr |
| 2006 Förbättrad angöring för taxi och buss på landside | 600 tkr |
| 2006 Flytt av uppställningsplatser 17 och 18 | 750 tkr |
| 2008 Utbyggnad långtidsparkering med p-däck 100 platser | 15 000 tkr |
| 2008 Utbyggnad Ramp E 4 uppställningsplatser samt omdragning av taxibana | 10 000 tkr |
| 2011 Nya uppställningsplatser 19 och 20 på ramp B | 750 tkr |

3 LÖNSAMHETSBEDÖMNING

3.1 Antaganden och förutsättningar

För att få en uppfattning om realismen i dessa investeringar har en investeringsanalys gjorts med hjälp av Division Stockholms modell för investeringskalkyler.

En rad antaganden har fått göras:

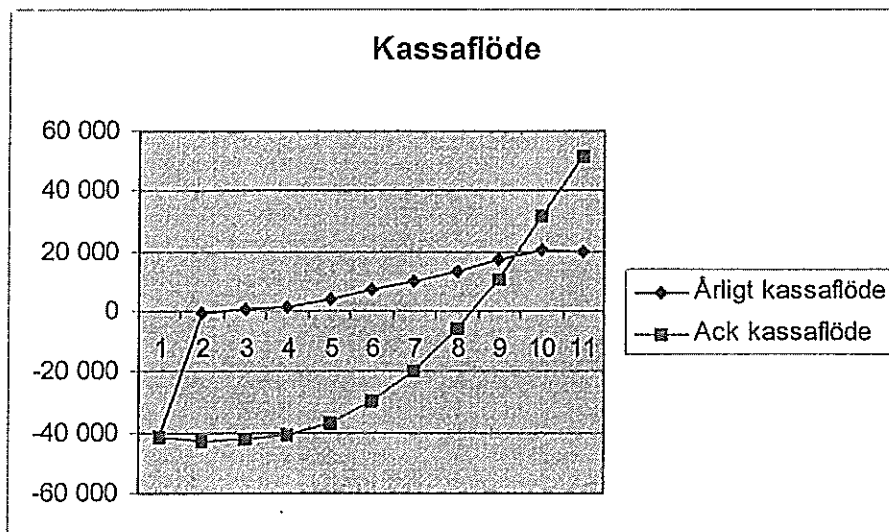
- Budgeterade intäkter för år 2005 fördelat på passagerare och flygplan har räknats upp efter den prognos som finns. Intäktsöverskottet för varje år kommer då öka. Det antas att detta intäktsöverskott används för finansiering av åtgärderna.
- Schablonkostnader för drift och underhåll av de nya anläggningarna har använts.
- Nuvarande drift- och personalkostnader beräknas öka med ca 1 miljon kr per år till följd av trafiktillväxten.
- Alla åtgärder har slagits samman och beräknats utifrån ett "genomsnittligt" investeringsår då investeringsmodellen inte tillåter att man samtidigt gör beräkningar för flera olika investeringar utspridda på olika år. Separata beräkningar för var och en av investeringarna hade heller inte gett en rättvis bild då de kan vara lönsamma var och en för sig men inte tillsammans.

3.2 Investeringkalkyl med scenariot alla åtgärder genomförs

Alla åtgärder enligt Dispositionsplanen genomförs vilket innebär att flygplatsen dimensioneras för 2 miljoner års passagerare utan restriktioner.

| | |
|---|---|
| Antaget investeringsår: | 2007 |
| Investeringsbelopp: | 41700 tkr |
| Påslag driftkostnader för nya anläggningar: | 1000 tkr/år |
| Påslag underhållskostnader för nya anl.: | 1000 tkr/år |
| Ökade drifts- och personalkostnader: | ökar med 1000 tkr/år |
| Kostnadsbesparingar: | 0 kr |
| Ökade intäkter: | ca 2000 tkr/år, efter 2010 4000 tkr/år |

Återbetalningstid enligt beräkning: 8 år



Figur. Scenario med genomförande av alla åtgärder.

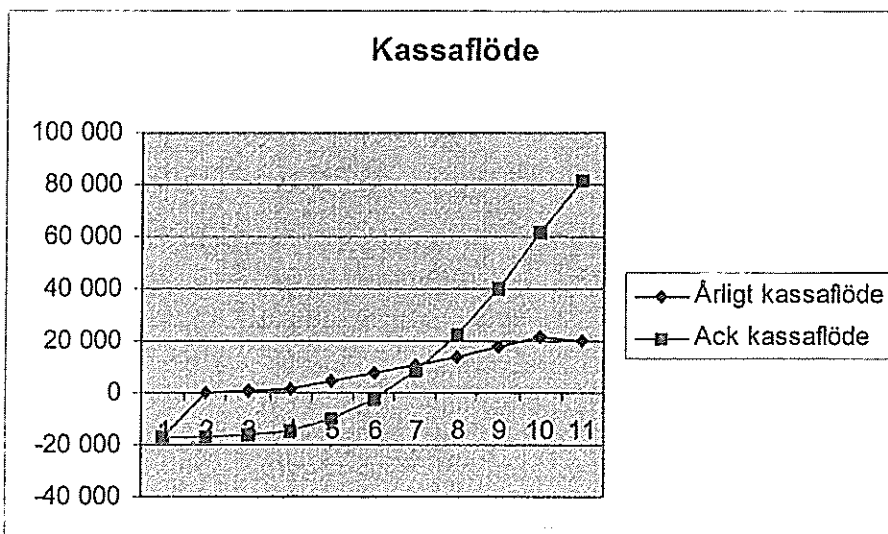
Som framgår av beräkningen kommer återbetalningstiden om alla åtgärder genomförs uppgå till 8 år vilket överskrider flygplatsens avtalstid. Endast vid ett scenario om förlängning av avtalet kan alla åtgärder räknas hem. En känslighetsanalys visar att vid halverat intäktsstillskott kommer återbetalningstiden stiga till över 20 år med övriga värden oförändrade.

3.3 Investeringskalkyl med scenariot att endast de mindre åtgärderna genomförs

I detta exempel är förutsättningarna likvärdiga förutom att åtgärderna nytt p-däck och omdragning av taxibanan slopas. Övriga åtgärder genomförs inkl. utbyggnad av terminal då särskilt behovet av utökad terminal är stort. Flygplatsen är fortfarande dimensionerad för 2 miljoner års passagerare enligt kravet i Dispositionsplanen. Det förutsetts att ett samarbete med stormarknaderna angående samutnyttjande av parkeringsplatser kommer till stånd samt att GA-flygets expansion inte innebär att uppställningsplatser för trafikflyget tas i anspråk. Antaget investeringsår tidigareläggs också ett år för att bättre motsvara det genomsnittliga investeringsåret för dessa åtgärder.

| | |
|--|---|
| Antaget investeringsår: | 2006 |
| Investeringsbelopp: | 16 700tkr |
| Påslag driftkostnader för nya anläggningar: | 750 tkr/år |
| Påslag underhållskostnader för nya anläggningar: | 750 tkr/år |
| Ökade drifts- och personalkostnader: | 1000 tkr/år |
| Kostnadsbesparingar: | 0 kr |
| Ökade intäkter: | ca 2000 tkr/år, efter 2009 4000 tkr/år |

Återbetalningstid enligt beräkning: 5-6 år



Figur. Scenario med reducerat antal åtgärder.

Under dessa förutsättningar kommer investeringarna vara återbetalda efter 5-6 år, dvs vid utgången av år 2011 eller senast under 2012 om investeringen görs år 2006. En känslighetsanalys visar att vid halverat intäktsstillskott kommer återbetalningstiden stiga till ca 11 år.

4 SLUTSATSER

Denna investeringskalkyl av åtgärder enligt Dispositionsplanen är mycket grov och resultatet varierar stort beroende på ingångsvärdena. Beräkningarna kan under dessa förutsättningar endast ses som teoretiska. Under förutsättning att större delen av intäktsöverskottet från den förväntade trafiktillväxten kan användas för att finansiera åtgärder enligt Dispositionsplanen, att anläggningarna är driftfärdiga år 2007 och andra antaganden är korrekta bör de minst kostnadsdrivande åtgärderna inkl. utbyggnad av terminalen enl. etapp 1 kunna återbetalas till utgången av år 2011/12. Detta förutsätter ett samutnyttjande av parkeringsplatser med stormarknaden och att GA-flyget inte gör anspråk på trafikflygets uppställningsplatser. Anläggning av nytt p-däck tillsammans med omdragning av taxibana A för att ge mer plats åt GA-flyget medför att den totala investeringskostnaden inte kommer kunna återbetala sig inom avtalstiden. Givetvis bör en ingående investeringskalkyl genomföras för var och en av åtgärderna och användas som underlag den dag investeringsbeslut tas.