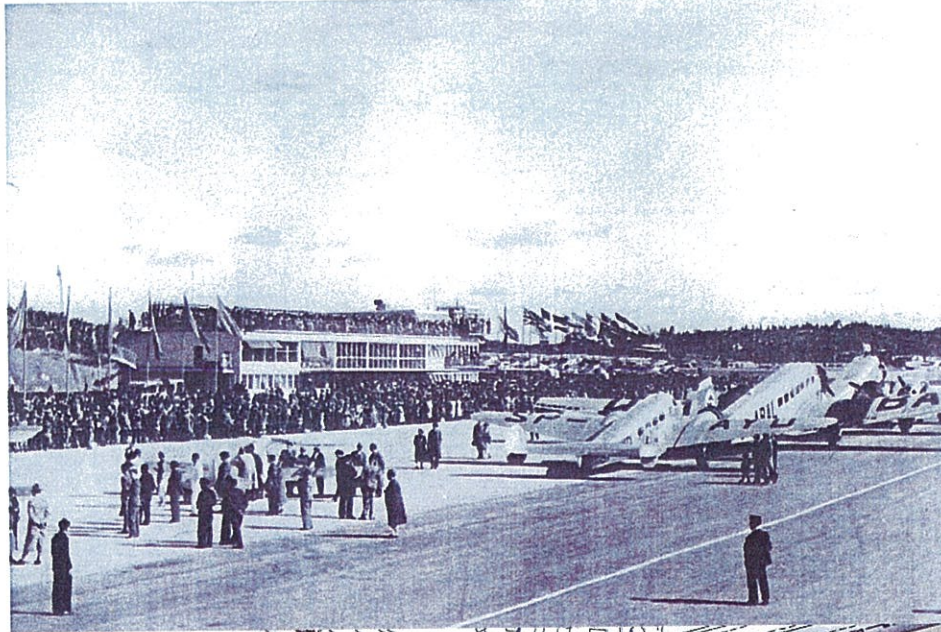
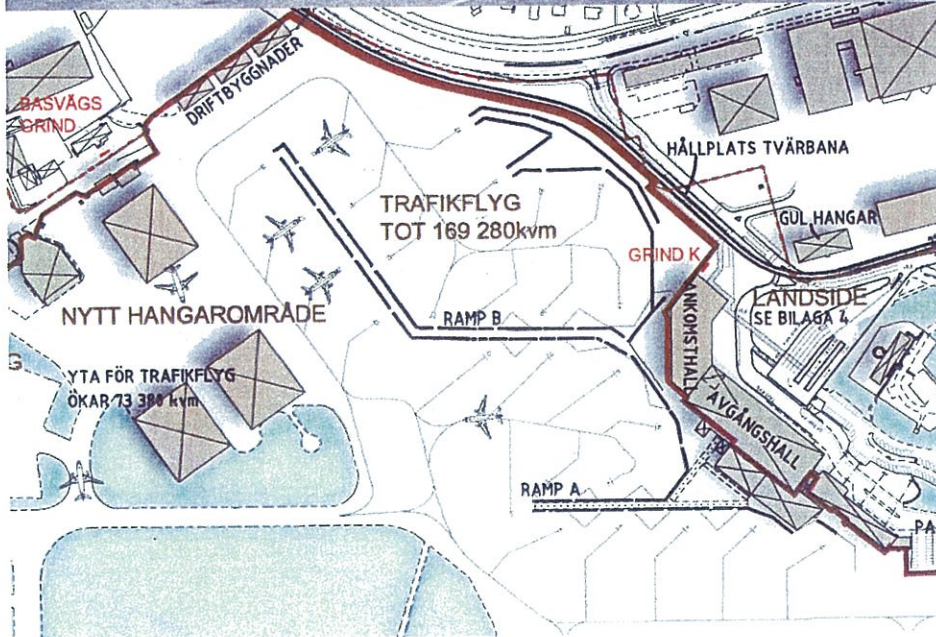


STOCKHOLM-BROMMA AIRPORT 2008 – 2038 DISPOSITIONSPLAN



LFV Bildarkiv:
Bromma flygplats invigning år 1936



HMXW Arkitekter:
Stockholm-Bromma Airport år 2038 Illustration

PRELIMINÄRUTGÅVA
2008-12-17

FASTSTÄLLD 200x-xx-xx

namn namn

HMXW arkitekter



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

SAMMANFATTNING	3
1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	4
1.1 Bakgrund och syfte.....	4
1.2 Förkortningar och fackuttryck.....	4
1.3 Miljö och tillstånd	5
1.4 Passagerarutveckling	5
1.5 Prognoser för rörelser och flygplansstorlekar	6
1.6 Intern fordonstrafik.....	6
2 BEFINTLIG MARKANVÄNDNING.....	7
2.1 Terminal	7
2.2 Trafikflyg	8
2.3 Affärsflyg	8
2.4 Lätt allmänflyg	9
2.5 Drift.....	10
2.6 Bilparkering.....	10
2.7 Allmänna kommunikationer.....	11
2.8 Angöring.....	11
2.9 Kommersiella funktioner.....	12
3 FÖRSLAG TILL DISPOSITIONSPLAN	13
3.1 Allmänna planfrågor	13
3.2 Slutsatser av prognoserna.....	14
3.3 Terminal	14
3.4 Trafikflyg	15
3.5 Affärsflyg	15
3.6 Lätt allmänflyg	16
3.7 Drift.....	16
3.8 Trafikföring och kollektivtrafik.....	17
3.9 Bilparkering.....	18
3.10 Angöring.....	18
3.11 Kommersiella funktioner.....	19
3.12 Profilerad gräns mot staden.....	20
3.13 Kulturvärden.....	20
3.14 Designprogram	20
4 FORTSATT PLANARBETE	21
5 RITNINGAR OCH PLANER	22

SAMMANFATTNING

Planarbetet har inriktat sig på att belysa dagens problem där flygplatsens kapacitet i vissa delar är för låg i förhållande till trafikvolym eller verksamhetsbehov. LFV:s långtidsprognos visar en total tillväxt av trafikflyget fram till år 2030 med endast c:a 300 000 passagerare. En trafiktillväxt av den begränsade omfattningen kan omhändertas med större flygplan och/eller ökad turtäthet.

Denna plan redovisar hur flygplatsen kan expandera om den totala passagerarvolymen under planperioden kommer att uppgå till 3-3.5 miljoner årspassagerare, en tillväxt som det nya avtalet bedöms kunna inrymma. Utifrån detta har en plan för de olika verksamheternas ytbehov tagits fram. Flygplatsen har delats in i delområden för respektive verksamhet och funktion. För att bästa långsiktiga funktion ska säkerställas bör verksamheternas fortsatta utveckling ske inom de områden som utredningen visar.

Dispositionsplanens långsiktiga förslag till hur ytorna på airside ska disponeras innebär samlokalisering av det lätta allmänflyget i söder. Allmänflygets platta i norr frigörs då för trafikflyget inkl. behov av hangarytor. En utökning av Ramp B föreslås åt väster och norrut vilket medger plats för ytterligare uppställningsplatser. Befintligt driftområde kan expandera norrut från nuvarande läge mot den nya bränsledepån. Ytterligare yta finns på den norra plattan för de delar av driften som inte kräver omedelbar access till banan.

Dispositionsplanen medger även en utökning av antalet p-platser samt förbättrade angöringsytor för buss och taxi. I planen har även hänsyn tagits till den planerade snabbspårvägen med hållplats i anslutning till terminalområdet samt behovet av samplanering med det nya köpcentret, Bromma köpcentrum på vägsidan.

Oavsett i vilken omfattning volymtillväxten sker krävs omgående fortsatt planering för följande verksamhetsområden.

- Utbyggnad av bagagehall i bef. Terminal. (Projektering pågår)
- Samplanera med KF och Stockholm stad väglösningarna till flygplatsen och Bromma köpcentrum
- Samplanera med SL och Stockholm stad snabbspårvägens utformning och anslutning till flygplatsen.
- Skapa utrymme för uppförande av nya hangarer.
- Generellt skapa förutsättningar för en bättre kollektivtrafik till flygplatsen

1 PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR

1.1 Bakgrund och syfte

Luftfartsverkets (LFV:s) dispositionsplan för Stockholm-Bromma airport har initierats av beslutet att förlänga upplåtelseavtalet med Stockholms kommun (Staden) och tillståndet att fortsätta bedriva flygtrafik fram till år 2038. Flygplatsen har en stor andel affärs- och allmänflyg, där främst affärsflyget väntas en fortsatt tillväxt. Enligt det nya avtalet med Staden får flygplatsen öka antalet rörelser upp till 80 000 per år. Nu gällande dispositionsplan från 2004 beskriver var verksamheterna kan utvecklas fram till år 2011. För att kunna hantera den möjliga volymökningen under den nya avtalstiden har flygplatsledningen beslutat att uppdatera nu gällande plan. Planen beskriver hur marken kan användas på bästa sätt med optimal disponering av de olika verksamheternas funktioner fram till 2038

1.2 Förkortningar och fackuttryck

Trafikflyg	Avser här reguljärflyg och charterflyg.
Affärsflyg	Avser här affärsflyg, taxiflyg, militärflyg och bruksflyg.
Airside	Säkerhetskontrollerad del av flygplatsområdet
BCL-F	Bestämmelser för Civil Luftfart – flygplatser
IATA	International Air Transport Association
LFV	Luftfartsverket
Lätt allmänflyg	Avser här privat- och skolflyg
Peak	Rusningstid för flygtrafiken
PBL	Plan- och bygglagen
RAÄ	Riksantikvarie ämbetet
Rörelse	Start eller landning av ett flygplan
Servicenivå	Mått på den utrymmesstandard som erbjuds passagerarna. LFV:s riktlinjer redovisar graderna A-F enligt IATA:s rekommendationer

1.3 Miljö och tillstånd

LFV arrenderar marken som Stockholm-Bromma Airport är byggd på av Staden sedan 1936. Det nya avtalet tecknades den 2007-09-21 och gäller fram till och med 2038-12-31. Den arrenderade markytan har minskats på båda sidor i flygplatsens längdriktning jämfört med tidigare avtal. Det är ett stort intresse från Stadens sida att bebygga dessa ytor med bostäder under förutsättning att konsekvenserna av sådan bebyggelse inte påverkar flygplatsverksamheten. Detta prövas vid anläggning och bygglov till sådan bebyggelse. Staden har också i avtalet förbehållet sig rätten att återta ca 35 000 kvm i flygplatsens norra del år 2019.

LFV skall inte tillåta luftfartyg att trafikera flygplatsen med en ljudemission som överstiger 89 EPN dB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO annex 16, Vol 1, chapter 3, eller med de lägre värden som meddelas av miljödomstolen. LFV skall med olika åtgärder söka stimulera flygbolagen som trafikerar flygplatsen att använda flygplanstyper som har en lägre ljudemission än det angivna maximala värdet.

Större jetflygplan med en passagerarkapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart, som har en ljudemission över vad som angivits ovan, får dock trafikera flygplatsen med ett totalt antal flygplanrörelser per kalenderår på maximalt 20 000.

LFV kommer fortlöpande att utvärdera behovet inom ramen för gällande miljötillstånd av förändringar i det antal på flygplatsen tillåtna flygrörelser respektive flygplan som anges ovan samt flygplatsens påverkan på omgivningen. Utvärderingen skall utgöra underlag för parternas samråd om verksamhetens utveckling. Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten.

1.4 Passagerarutveckling

Utrikes reguljära passagerare har ökat på flygplatsen mellan åren 2004 och 2007 från 127 000 till 139 000. Inrikestrafiken har ökat för samma period från 1 114 000 till 1 667 000 passagerare. Det totala antalet passagerare beräknas under 2008 bli ca 1.8 miljoner.

1.5 Prognoser för rörelser och flygplansstorlekar

Tillgängligt antal rörelser enligt det nya avtalet är 80 000 per år fram till och med 2038. Enligt flygplatsens affärsplan är målet att dessa ska fördelas på 50 % linjefart, 25 % affärsflyg och 25 % allmänflyg. Under år 2007 var antal rörelser för utrikes/inrikes linjefart och charter 36 432. Enligt LFV:s långtidsprognos beräknas passagerartillväxten inom planperioden att öka med endast 300 000 passagerare. Den ökade passagerarvolymen kommer troligen att kunna tas omhand genom ökad cabinfaktor och/eller större flygplan i begränsad omfattning. Antal flygplanrörelser under planperioden kommer därmed att ligga på nivån ca 40 000 per år

De största flygplan som f.n.tillåts trafikera flygplatsen har kod C vilket innebär en maximal vingspännvidd på 35,99 m. Under år 2007 förekom ca 215 olika typer av luftfartyg på Bromma flygplats. Det stora flertalet utgörs av en- och tvåmotoriga kolvmotor- och turbopropflygplan samt affärsjetplan. Både turbojet- och turbopropflygplan används i linjetrafik. De vanligaste flygplanstypen f.n.är BAe146/RJ100 (fyrmotorig jetmaskin), PA28 (enmotorigt propellerflygplan), samt SAAB 340 (tvåmotorig turboprop). RJ100, som har en spännvidd på 26,34 m. Det största affärsflygplanet, Gulfstream V, har en vingspännvidd på 30,02 m men trafikerar inte flygplatsen i någon större omfattning.

Mellan åren 2020 – 2025 förväntas nästa generation flygplan komma som är både tystare och miljövänligare.

1.6 Intern fordonstrafik

Några prognoser för den interna fordonstrafiken på flygplatsen finns inte. Intern fordonstrafik utgörs huvudsakligen av rampfordon som servar flygplanen, fordon som tillhör driftavdelningen och viss leveranstrafik. I samband med fältarbeten kan även entreprenörsfordon ha tillgång till airside. Olika typer av rampfordon förekommer; bagagetruckar med vagnar, tankningsbilar, cateringfordon, fordon för tömning av toaletter och påfyllning av vatten samt avisningsfordon. På rampytorna finns i dag vägar markerade för den interna fordonstrafiken. I takt med att flygplatsens utbyggnad sker löpande anpassningar av det interna vägsystemet. Ur ett flygsäkerhetsperspektiv är det viktigt att minimera antalet korsningar mellan flygplan och markfordon, vilket måste beaktas i planeringsarbetet.

2

BEFINTLIG MARKANVÄNDNING

Till detta avsnitt hör översiktsplanen i bilaga 1 som visar befintlig markanvändning på Bromma flygplats. En indelning i delområden efter markanvändning har gjorts. Område markerat som arrenderad yta i norr består av ett antal mindre arrenden på olika lång löptid, dock längst t.o.m. utgången av 2011. Om denna yta eller delar av ytan ska kunna disponeras av flygplatsen före 2011, krävs förtida uppsägning av hyresgästerna, en process som kan ta lång tid och kan bli kostsam för flygplatsen. Söder om rullbanan finns ett större område som för närvarande är disponibelt. I övrigt är flygplatsens tillgängliga ytor begränsade. En utförlig nulägesbeskrivning av respektive delområde följer nedan.

2.1

Terminal

Bef. terminalbyggnad består av en avgångs- och ankomsthall med intilliggande servicefunktioner, gateområde, bagagehallar, kontor mm. Öster om terminalen finns restaurangbyggnaden som idag till största delen används av ett cateringföretag. Ny cateringbyggnad uppförs f.n. söder om den ursprungliga stationsbyggnaden och verksamheten beräknas flytta till denna byggnad i mitten av år 2009.

Under åren 2005 till 2008 har löpande anpassningar gjorts i terminalbyggnaden för att svara upp mot trafikökningen. Anpassningar som är gjorda är

- ombyggnad av incheckningsytan
- utökning av ankomsthallen för utrikes passagerare
- ombyggnad av säkerhetskontrollen
- ombyggnad och utökning av kommersiella ytor

Stationsbyggnaden och terminalbyggnaden är byggnadsminne och ett vårdprogram är upprättat. Även restaurangbyggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde. Huvudmålsättningen för de tre byggnaderna är att de kulturhistoriska värden och mål som preciseras i byggnadsminnesförklaringen och i vårdprogrammet ska bibehållas, vårdas och utvecklas. Dessa utgörs framför allt av 1930- och 50-talens insatser vilka ska tydliggöras och beaktas vid varje ändring. Noggranna förundersökningar av befintliga material och byggnadsdelar ska genomföras och dokumenteras inför alla förändringsåtgärder.

2.2 Trafikflyg

Antalet passagerare har ökat på Stockholm-Bromma airport genom att linjeflygets rörelser utökats. Förekommande flygbolag med destinationer under 2008 framgår av tabellen nedan. Behov av fler uppställningsplatser finns i dagsläget främst under peak-tid på mornarna. Totalt finns på ramp A och B 18 st uppställningsplatser. Några av dessa lämpar sig dock endast för mindre flygplan. Det är idag svårt att utöka antalet uppställningsplatser för trafikflyget utan att det sker på bekostnad av affärsflyget och det lätta allmänflyget.

Tabell 4. Regelbunden trafik på Bromma år 2008.

Destination	Flygbolag	Flygplanstyp	Kod-bokstav*
Bryssel	Malmö		
	Aviation		
Göteborg	Malmö		
	Aviation		
Halmstad	Skyways/		
	Direktflyg		
Kalmar	Kalmarflyg		
Köpenhamn	SAS		
	Commuter		
Malmö	Malmö		
	Aviation		
Ronneby	Blekingeflyg		
Skien	Vildanden		
Sundsvall	Sundsvallsflyg		
Trollhättan	Golden Air		
Umeå	Malmö		
	Aviation		
Visby	Skyways		
	Gotlandsflyg		
Växjö	Flysmaland		
Århus	BA Express/		
	Sun Air		
Ängelholm	Kullaflyg		

*ICAC klassindelning av flygplansstorlekar baserad på mått på vingspannvid och spårvidd för taxiställningsställ.

2.3 Affärsflyg

Med affärsflyg avses i denna dispositionsplan affärsflyg, taxiflyg, militärt flyg och bruksflyg (ambulansflyg etc.) Dessa verksamheter motsvarar idag ca 10 % av det totala antalet rörelser på flygplatsen. Affärsflyget kan indelas i dels det Bromma-baserade, som återfinns i den nordvästra delen av flygplatsen, dels det externa, som parkeras på Östra rampen.

Flygplatsens område för Brommabaserat affärsflyg upptar ca 85 000 m² och inrymmer plattor och hangarer för ett antal affärsflygbolag, firmaflygföretag, flygverkstäder samt mindre privata flygplansägare. Flygvapnets transporttjänst har även en hangar på området där statsflygplanen är baserade. Flygvapnets hangar ligger på området med tomträtt. Dessa operatörer flyger med flygplanstyper där spännvidden understiger 24 m, d.v.s. kod B.

En landningsplats för helikoptrar och tankningsanläggning för småflygplan finns lokaliserad i området. I anslutning till dessa finns även en helikopteroperatör med egna hangarer. Vid plattan för småhangarer finns en blandning av lätt allmänflyg och mindre affärsflyg operatörer.

Någon långsiktig planering av detta områdes disposition har inte funnits genom åren vilket resulterat i ett mycket ineffektivt utnyttjande av ytorna.

Det externa affärsflyget utgörs mestadels av utrikes affärsflygplan som gör över dagen besök i Stockholm, eller som stannar högst ett par dagar. De vanligaste flygplanstyperna hos dessa operatörer är olika modeller av Cessna Citation, Learjet, Hawker, Falcon, Challenger, Gulfstream och Global Express. Av dessa är den sistnämnda störst med ett vingspann uppåt 30 m (kod C). Dessa parkeras på Östra rampen.

2.4

Lätt allmänflyg

Det lätta allmänflyget (privatflyg och skolflyg) har idag två skilda områden för sin verksamhet. Merparten av allmänflygets verksamhet finns lokaliserad kring den norra plattan som på den västra och norra sidan är omgiven av tält- eller plåthangarer. På plattan finns också uppställningsplatser för flygplan som står permanent utomhus eller besökande privatflygplan. Ett antal flygskolor och flygklubbar finns också representerade med egna hangarer och skolbyggnader. Dessa har ett flertal en- eller tvåmotoriga flygplan stationerade på området. I övrigt hyr föreningar och privatpersoner hangarplats här för sina flygplan. Flygplanen har i regel en vingspännvidd understigande 15 m. Antalet tillgängliga uppställningsplatser utomhus är totalt ca 30 st på den norra parkeringen. Antalet platser minskar varje år p.g.a. de undermåliga ytorna. Problematiskt för området är de stora lutningar som finns på plattan och som inte uppfyller kraven i BCL-F. Områdets placering gör också att möjligheten att expandera Ramp B norrut för att öka antalet uppställningsplatser för linjefarten begränsas. Utbyggnad kan dock ske om omfattande markförstärkningsarbeten genomförs.

Området har två tankningsställen för småflygplan, en på den norra sidan vid brandstationen och en i söder vid ramp B. Utmed Ulvsundavägen, på landside, ligger ett antal kontorsbyggnader som inrymmer olika verksamheter med flyganknytning.

Viss allmänflygverksamhet finns även på det södra området intill Lintaverken, se bilaga 1. Här finns ett mindre antal hangarer för privata flygplansägare och flygklubbar. Vissa varmluftsballongföretag förvarar sina ballonger här. Området har en egen tillfart. Gott om expansionsyta finns i denna del av flygplatsen.

Antalet småflygplan baserade på Bromma är f.n. 30-40 st.

2.5 Drift

Flygplatsens driftområde är beläget utmed Bällstavägen i det nordvästra hörnet av flygplatsområdet. Här finns idag kontor, personalutrymmen och fordonsgarage. Ytan omfattar idag ca 15 000 m² ner mot taxibanan i västra banänden. Läget gör det enkelt och smidigt att komma ut på bansystemet med exempelvis snöröjningsmaskiner. Denna möjlighet upplevs som en stor fördel och bör tas till vara. Behovet av ytterligare yta för nya verkstads- och driftbyggnader är stort då befintligt driftområde är trångt. En ny verkstad och tvätthall för fältfordonen har av privat aktör uppförts hösten 2004 vilken LFV disponerar. Den är belägen på Stockholm stads mark vid grind B. I en andra etapp har även ett kallgarage för fordonen uppförts. Omedelbart öster om området har en ny bränsledepå tillkommit. I samband med det utökades driftområdet med ca 6000 m².

I flygplatsens norra del utmed Ulvsundavägen ligger flygplatsens brandstation och några mindre driftbyggnader. Dessa byggnader måste rivras för att ge plats för den planerade snabbspårvägen.

2.6 Bilparkering

Befintlig långtidsparkering, belägen uppe på kullen, vid tornet, rymmer ca 900 p-platser. Korttidsparkeringen är belägen vid terminalen. Här finns plats för ca 200 p-platser inklusive platser för hyrbilar och personal. På gatan utanför terminalen finns ytterligare ca 20 p-platser för angöringsparkering samt ett 20-tal förhyrda p-platser. Vid LFV:s administrationsbyggnad finns dessutom p-platser för personal anställd på flygplatsen. Tidvis är det brist på parkeringsplatser. I anslutning till terminalområdet ligger stormarknader med stora parkeringsytor. Idag sker inget samarbete mellan flygplatsen och stormarknaderna för att samutnyttja parkeringsytor.

Tabell 5. Sammanfattning av antal p-platser på Bromma flygplats.

Bilparkeringar	Antal p-platser
Långtidsparkering "kullen"	900
Angöringsparkering utanför terminal	20
Summa	920
Hyrbilar	95
Förhyrda samt personalparkering	100

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

2.7 Allmänna kommunikationer

Bromma flygplats är en cityflygplats med närhet till centrala Stockholm och de västra stadsdelarna. Med tanke på flygplatsens läge är förutsättningarna för en god kollektivtrafikförsörjning bättre än för många andra flygplatser. Den kollektivtrafik som finns till flygplatsen idag är trots det relativt dålig. De busslinjer som förbinder flygplatsen med knutpunkterna i Alvik och Sundbyberg har en turtäthet på som mest 2 ggr/h resp. 4 ggr/h. Särskilt resenärer resande via Alvik riskerar onödiga väntetider vid byte till buss. Just restiden är ofta en avgörande faktor vid valet mellan bil/taxi och kollektivtrafik.

Den flygbuss som går direkt mellan Cityterminalen och flygplatsen har en tidtabell anpassad efter flyget på Bromma flygplats. Samma gäller för buss mellan Bromma och Arlanda flygplats. Det går inte att åka med SL-kortet på flygbussen vilket i viss mån kan göra den mindre attraktiv jämfört med den egna bilen.

Långtgående planer finns nu att anlägga en snabbspårväg förbi flygplatsen. Se vidare under kapitel 3.8.

2.8 Angöring

Angöringsytorna och dess placering är inte optimalt utformade. En översyn av ytorna har nyligen gjorts med resultat att bl.a taxibilarnas angöringsytor utvidgats. Under Pkt 3.10 nedan redovisas en utvecklad planlösning för angöring i anslutning till terminalen

Taxi

Den nya angöringen för taxibilar finns idag i två taxifickor på den västra sidan av kullen mitt framför terminalbyggnaden. Läget är enkelt att nå men taxikunderna måste korsa genomfartsvägen för att komma till taxifickorna.

Buss

Vid angöringen på den västra sidan av terminalbyggnaden finns busshållplatser för flygbussar och chartrade bussar. SL: s busslinjer nr 110 (mot Alvik) och 152 (mot Sundbyberg) angör vid hållplatser utanför den gamla stationsbyggnaden.

Leverans- och servicetrafik

Leverans- och servicetrafiken till verksamheterna i terminalen och angränsande byggnader angör idag ytan framför terminalen. De kommer relativt ofta och inlastningen medför backrörelser med lastbilar på den mycket begränsade ytan framför terminalen. Även sopor hämtas på angöringsytan framför terminalen. Detta sker där trängseln med bussar och taxi är som störst.

Angöringsparkering

Ett 20-tal platser finns på gatan utanför terminalen.

Angöring Airside

Angöring till terminalen från Airside består i dag i huvudsak av bagagetruckar som lastar och lossar bagage. Utrymmet mellan terminalen och rampen är begränsat och korsas av passagerare som går till eller från flygplanen varför fordons- trafikerna här har begränsats.

2.9

Kommersiella funktioner

Reklamskyltar är en viktig intäkt för flygplatsen, dessa finns dels i terminalen men också längs med infartsvägen och Ulvsundavägen. Grundtanken är att reklamen ska formos efter passagerarflödena. Således är inte bef. reklamplatsplan statisk utan tillåts variera efter förändrade rörelsemönster och behov.

Den kommersiella verksamheten har de senaste åren utvecklats i terminalbyggnaden. Ytterligare expansion planeras i takt med den förväntade passagerarutvecklingen.

3 FÖRSLAG TILL DISPOSITIONSPLAN

Brommas kännetecken är "den nära flygplatsen". För att vidareutveckla och stärka detta varumärke är trafikflygets tillväxt och behov av större yta i omedelbar närhet till terminalerna en viktig fråga. Utvecklingen av terminaler och bagagehantering är en annan. Dessa utgör tillsammans med angränsningsproblematiken på landside och den nya tvärbanan tyngdpunkten i denna revidering av dispositionsplanen från 2004.

Dispositionsplanens översiktsplan (bilaga 2) visar ytor och förläggning för de olika trafikslagen utan närmare detaljering. Detaljutformning förväntas ske i kommande utredningar. Hur det skulle kunna se ut framgår dock av illustrationsplanen (bilaga 3), som visar tänkbara alternativ och lösningar vilka varit föremål för diskussion under arbetets gång.

3.1 Allmänna planfrågor

För närvarande pågår programsamråd för en ny översiktsplan för Stockholm med sikte på ett antagande år 2010. I flygplatsens omedelbara närhet kommer en stark stadsutveckling att ske. Ulvsunda utpekas som en av 10 strategiska tyngdpunkter för planeringen i ytterstaden. Här kan ges plats för 3000 nya bostäder i sjönära läge kring tvärspårbanan och med starka kopplingar till Bromma center.

I Bromma center planeras en omfattande utbyggnad av de kommersiella ytorna. Antagna detaljplaner finns för f.d. SAS huvudkontor och hangarområdet utmed Ulvsundavägen. För resten av Bromma center med tvärbanehallplats och nya byggnader för handel i öster och söder beräknas detaljplanen bli fastställd efter sommaren 2009.

SLs förstudie om Tvärbana Norr Kistagrenen befinner sig i samrådsfasen. Banan kommer från sydost att passera utmed flygplatsens infartsväg och fortsätta i gränsen mot Ulvsundavägen mot nordväst. Hållplatser planeras i Bromma center och vid flygplatsen. Byggstart är tänkt 2014 och detaljplaneläggning har skett från Alvik fram till banans förgrening i Ulvsunda.

Större delen av flygplatsområdet inklusive terminalbyggnader och kullen med parkering och flygledartorn ligger på område med utomplansbestämmelser. Framtida utbyggnader av hangarer e.d. kommer att kräva detaljplaneläggning. Från staden finns ett uttalat önskemål om att behålla den visuella öppenheten från plattan framför f.d. hangarerna i Bromma center och ut mot flygplatsen.

På kullen finns ett område med fornminnen.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

3.2 Slutsatser av prognoserna

Enligt LFV:s långtidsprognos beräknas den totala passagerarvolymen år 2020 bli ca 2.0 miljoner och år 2030 ca 2.1 miljoner.

Det nya avtalet uppskattas ge utrymme för en passagerartillväxt upp till 3.0 till 3.5 miljoner årspassagerare.

Tabell 1. LFV:slångtidsprognos över ankommande och avgående passagerarantal (1000-tal).

	<i>Utrikes Totalt</i>		<i>Inrikes totalt</i>	<i>Totalt</i>
Utfall 2007	139		1667	1806
Prognos 2008	143 (+ 3.5%)		1702 (+2.1%)	1845 (+2.2%)
Prognos 2010	189(+32.1%)		1727 (+1.4%)	1916(+3.8%)
Prognos 2015	222(+17.5%)		1781 (+3.1%)	2003 (+4.5%)
Prognos 2020	229 (+ 3.1%)		1792 (+0.6%)	2021 (+0.8%)
Prognos 2025	234 (+2.1%)		1802 (+0.6%)	2036 (+0.7%)
Prognos 2030	241 (+3.0%)		1812 (+0.6%)	2053 (+0.8%)

3.3 Terminal

Sedan föregående dispositionsplan har ytorna för ankommande utökats genom sammanslagning av tidigare bagagehallar till en ny gemensam ankomsthall för inrikes och utrikes passagerare.

Avgångshallen har utökats genom flyttning av säkerhetskontroll och serviceytor. Nya kommersiella ytor har tillkommit på airside.

Cateringverksamheten har flyttats från restaurangbygganden till ett uppfört hus söder om den ursprungliga stationsbyggnaden.

Gateytan kommer att utvidgas i samband med en planerad (2008) nybyggnad av bagagehallen. Nybygganden sker genom en förlängning av gatebygganden åt söder. Den kommer också att innehålla loungeytor i övre planet.

Dispositionsplanen anger en yta för terminalutbyggnad mellan nuvarande terminal och blivande tvärbanehallplats. Inom denna yta kan en framtida ankomsthall och tillhörande bagagehantering rymmas. Drift och service som idag finns här kan beroende av funktion beredas plats inom nybyggnad eller flytta till nytt driftsområde utmed gränsen i nordväst. Administrationsbyggnaden kan alternativt ersättas med nybyggnad på kullen. Vid nybyggnader måste frisiktskravet från trafikledartornet beaktas.

3.4 Trafikflyg

Ett huvudsyfte med dispositionsplanen är att tillgodose trafikflygets behov av utökad uppställningsyta i terminalnära läge. Det tillgodoses genom att det lätta allmänflyget flyttas söder om rullbanan och affärsflygets västra område minskas något. Ytan för trafikflyget ökar med drygt 70 000 m² jämfört med dagens situation.

Uppställningsytans utvidgning mot nordväst förutsätter utplaning av marken för att klara BCL-krav på maximala lutningar. Det medför att en nivåskillnad byggs upp efter hand. Nivåsprånget till befintlig yta tas upp i gränsen mellan flygplatsen och det område som skall återlämnas till staden 2019. Utmed denna gräns förläggs nya servicebyggnader som ersättning för de som rivs för tvärbanan. Trafikflyget kommer på detta sätt att på ett positivt sätt exponeras mot Ulvsundavägen.

Hur trafikflygets yta i detalj kommer att utformas är under vidare utredning. På bilaga 3 illustreras hur taxirörelser, uppställningsplatser och nya hangarer skulle kunna förläggas. Här redovisas 28 platser mot dagens 18. Dispositionsplanen redovisar ingen taxibana förbi trafikflygets platta utan taxirörelser sker inom uppställningsytan liksom idag.

3.5 Affärsflyg

Inom ytan för det Brommabaserade affärsflyget finns önskemål om ytterligare hangaryta. Önskemålet bör kunna tillgodoses genom att användningen av hela detta område görs effektivare genom en detaljerad planering.

I dispositionsplanen minskas affärsflygets västra område till förmån för trafikflyget bl.a. genom att det lätta allmänflyget och landningsplatsen för helikopter föreslås flyttad till södra sidan om rullbanan, se kapitel 3.6.

För att kunna ta emot ett ökat antal affärsflygplan som inte har sin bas på Bromma behövs en expansionsyta för affärsflyget. En utbyggnad av uppställningsplatser har genomförts under 2003 i området norr om taxibana B, vid den tidigare korsande banan 05/23. En operatör har uppfört en affärsflygterminal (GA-terminal) vid östra rampen. Anläggningen har en egen infart och parkering för att bättre kunna serva affärsflyget. Terminalen togs i drift i slutet av 2004.

Vid östra rampen föreslås ytterligare expansion ske i syfte att samlokalisera den typ av affärsflyg som gör över dagen besök på flygplatsen. Storleken på denna styrs av taxibanans dragning där det finns två alternativ.

Om taxibana B bibehåller sitt läge är ett ytillskott på ca 13 500 m² möjligt. Om taxibanan istället flyttas till ett läge som motsvarar taxibana A (c168 m från rullbanan) kan ytterligare 17 000 m² skapas.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

3.6 Lätt allmänflyg

Det lätta allmänflyget (privatflyg och skolflyg) är i dag placerat i norr nära ramper för trafik- och affärsflyg. Expansionsutrymme finns inte där och delar av plattorna på norra sidan uppfyller i dag inte BCL-krav (främst lutningar).

Dispositionsplanen föreslår att hela allmänflyget flyttar till området söder om taxibanan. Här finns idag en mindre etablering av privatflyg men det finns gott om plats för fler hangarer och uppställningsplatser. Infrastruktur (vatten, el, avlopp) för en sådan etablering finns inte inom flygplatsens område idag men i dess omedelbara närhet.

En förutsättning för flytten är att en ny taxibana för det lätta allmänflyget byggs ut mot nordväst parallellt med rullbanan. Vid en sådan utbyggnad måste ev. bullerstörningar av närliggande villaområdet beaktas.

I bilaga 3 visas hur området för lätt allmänflyg på södra sidan kan utvidgas med 43 000 m². Området kan med en rationell disponering rymma en utökning av dagens verksamhet inklusive den norra delen och en helikopterlandningsplats.

3.7 Drift

Befintliga ytor för driftsfunktioner medger direkt access till bansystemet vilket ger en god effektivitet. Området är relativt trångt och begränsas av Bällstavägen i norr och en bergknalle i söder

De driftsbyggnader som finns utmed Ulvsundavägen kommer att rivas för tvärbanan. En yta för nya driftsbyggnader anvisas utmed trafikflygplattans i gränsen mot området som återlämnas till staden 2019. Ett körreservat för driftsfordon reserveras utmed gränsen mot tvärbana och Ulvsundavägen, framför de nya driftbyggnaderna för att nå vidare till det västliga affärsflygområdet. Via basvägsgrinden och på landside men innanför flygplatsområdet, kan driftsfordon också nå driftsområdet vid Bällstavägen. Delar av driftytorna kan ligga på landside för att underlätta kontakten mellan de båda driftytorna samt tillgänglighet för transporter mm. Många fältfordon saknar dock fordonsregistrering varför dessa inte kan röra sig på allmän väg utan måste stanna inom inhägnat område.

Brandstationen föreslås ett nytt läge söder om rullbanan intill brandövningsytan. Ett eventuellt samnyttjande av vissa funktioner diskuteras med staden.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

3.8 Trafikföring och kollektivtrafik

Förläggningen av tvärbanan och bil- och busstrafikens angöring har studerats ingående tillsammans med staden, SL och Bromma Center. Den av SL föreslagna linjesträckningen har visat sig kunna ge ett bra hållplatsläge för flygplatsen intill terminalerna där resenärerna inte behöver korsa andra trafikslag.

Byggstart för denna del av tvärsparbanan tidigast år 2014. SL planerar för 5-minuterstrafik. Huruvida affärsresenärer kommer att välja spårvagn före taxi beror på restidsbesparing och målpunkter. Grenen Bromma flygplats – Kista kan mycket väl leda till minskat taxiresande mellan dessa platser.

Det finns ett gemensamt intresse för ny, tydligt annonserad infart från norr till flygplats och handelsområde. Från anslutningen till Ulvsundavägen norr om fd SAS huvudkontor och kan en dubbelriktad allmän väg dras utmed tvärbanan via nuvarande flygplatsinfart till den södra anslutningen till Ulvsundavägen. Såväl Bromma Center som flygplatsen nås från denna genomgående väg via sina interna trafikytor som anknyter i norr och i söder. Längs denna väg skulle också genomgående bussar passera med hållplats invid tvärbanans station och flygterminaler.

Genom en klar åtskillnad mellan den genomgående vägen och den interna terminalslingan kan flygplatsområdet lättare avspärras på natten, vilket är ett säkerhetsönskemål.

För att klara den intensiva peaktrafiken utan störande plankorsningar mellan tvärbana och fordonstrafik på genomfartsvägen bör tvärbanan förläggas på bro även i sin norra sträckning. Tvärbanan skulle därmed ligga på ungefär samma pushhöjd (ca + 11,5) utmed hela brommaområdet och sänka sig ned först utmed Ulvsundaleden för att sedan passera under Bällstavägen.

En broförläggning kan också göra det möjligt att utan nivåskillnad nå stationen från ett övre plan i en framtida tvåvåningsterminal. En sådan lösning förutsätter att gående får korsa spåren.

Vägslingan utmed terminalerna förblir enkelriktad och utnyttjas för avsläpp av avgående passagerare, flygbuss, charterbuss, service- och distributionstrafik och recirkulering av taxi. Den kan också nyttjas som vändslinga och tidreglering om Bromma flygplats blir ändstation för reguljär buss.

SL trafikerar Bromma flygplats med 2 reguljära busslinjer. En förbättrad turtäthet för existerande busslinjer och nya direktlinjer till innerstan och andra målpunkter kan minska bilresandet till/från flygplatsen. De stora verksamhetsområdena som ligger granne med flygplatsen kan ytterliggare bidra till en gynnsam utveckling för denna typ av busslinjer.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

En möjlig trafiklösning illustreras på bilaga 4. I dispositionsplanens huvudkarta redovisas hela landside som ett fortsatt utredningsområde.

3.9 Bilparkering

Det antas att behovet av lång- och korttidsparkering ökar i takt med passagerarutvecklingen. På längre sikt bör dock behovet av parkeringsplatser minska genom förbättrad kollektivtrafik och mer miljövänliga resval. Det borde vara naturligt att ta buss eller spårvagn till en cityflygplats som Bromma.

Utredningen har visat på svårigheter att uppnå så många som 360 nya p-platser inom flygplatsområdet med markparkering. Lösningen kan bli en kombination av effektiviserat markutnyttjande på kullen och en parkeringsanläggning i flera plan med utnyttjande av naturliga höjdförhållanden för tillfarter och i nära anslutning till terminalerna. I bilaga 4 visas ett exempel på ett sådant parkeringsdäck för 180 platser.

Dispositionsplanen visar parkering med ca 80 nya p-platser till allmänflyget söder om rullbanan.

Möjligheten till samutnyttjande av parkeringsplatser mellan LFV och Bromma center bör utredas vidare.

3.10 Angöring

I ett nytt helhetsgrepp över trafikföringen på landside kan angöringen göras bekvämare och mer orienterbar. Det sker med effektiviserade ytor för parkering i däck och ett uppordnande av taxi för ankommande passagerare. Angöringen är ett fortsatt utredningsområde men ett långsiktigt exempel har tagits fram i dispositionsplanearbetet och beskrivs nedan (bilaga 4).

Taxi, väntande

Ankommande passagerare korsar terminalslingan för att nå väntande taxi på övre planet av parkeringsanläggningen via trappor och hiss. Vertikalförflyttning kan också tänkas inom terminalbygganden, inte minst i en framtida ankomstterminal. Taxi nås då utan att korsa annan trafik via spång från terminalen. Man rör sig på samma nivå som tvärbanehallplatsen, + 11,5.

Kantstenslängd för väntande taxibilar är i förslaget ca 250 m. Fältet närmast terminal kan reserveras för förbeställda bilar.

Taxi avlämning

Kantstenslängd för avlämning utmed terminal är i förslaget ca 80 m.

Angöringsparkering

Angöringsparkering får ske i parkeringsanläggningens nedersta plan. Platserna ingår i de 180 som redovisas i förslaget.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

Bussar

SLs busslinjer föreslås få hållplats utmed den genomgående vägen intill tvärbanans hållplats. Flygbuss och charterbussar utnyttjar den interna terminalslingan och stannar utanför terminalen.

Spårväg

Om spårvägen förbi Bromma förverkligas är det viktigt att gångvägen mellan terminalen och spårväghållplatsen görs attraktiv och lättillgänglig. I förslaget rör sig trafikanterna på mark mellan hållplats och terminal utan att korsa annan trafik. Om SL tillåter trafikanter att korsa spåren invid hållplatsen kan en framtida ankomstterminal förbindas via spång på hållplatsens nivå.

Leverans- och service trafik

Den leverans- och service trafik som idag sker framför terminalbyggnaden bör i möjligaste mån flyttas bort från angöringsområdet. Området är till ytan begränsad och byggnadernas och kullens placering gör att ytan inte kan utökas utan stora åtgärder. Även sophantering bör ses över för att se om inte ett lämpligare läge för denna verksamhet kan hittas.

Angöring Airside

En viss ökning av fordonstrafiken på plattan kan väntas i takt med den allmänna ökningen av antal rörelser för trafikflyg och affärsflyg. Till största delen torde denna ökning bestå i att existerande fordon utnyttjas mer än idag. Vid separation av utrikes ankommande passagerare kommer bussning in till terminalen bli aktuell. Detta kommer att innebära viss busstrafik på plattan. Avsläppning av passagerare vid terminalen innebär en busshållplats i anslutning till bagage-lossningen. Detta kan innebära viss störning för bagagetruckar när de ska köra ut ur bagagehanteringsanläggningen men bedöms som acceptabel.

Vid planerandet av en ny egen ankomsthall kan der lösas med separat ingång för utrikespassagerare och separat bagageband.

3.11

Kommersiella funktioner

De kommersiella ytorna planeras öka i takt med terminalutbyggnaden. Någon riktigt stor utvidgning planeras dock inte. Karaktären av den snabba flygplatsen innebär att trafikanterna inte i någon högre grad förväntas avsätta tid för shopping i samband med resan. Ett mycket stort varuutbud kommer dessutom att finnas i omedelbar närhet i Bromma center.

Behov av konferensfaciliteter finns i området då många företag finns etablerade i flygplatsens närhet. I utbyggnadsplanen från förra dispositionsplanen för terminalen finns ett förslag till konferensanläggning i den gamla stationsbyggnaden. En noggrann marknadsundersökning av intresset bör göras.

Utvecklingen av reklamaktiviteter på flygplatsen föreslås ske enligt den reklamaktivitetsplan som är under upprättande.

3.12 Profilerad gräns mot staden

En prydlig gräns mellan flygplatsen och staden bör anordnas i form av ett grönområde eller ett samlat och välplanerat utseende på planteringar, staket, grindar, belysning, skyltar, reklam, och annan utrustning som ska ge flygplatsen ett mer profilerat och städat ansikte mot staden. Det som idag är en baksida från staden sett skulle kunna vändas till en attraktiv framsida och annonsera verksamheten utåt.

De byggnader som rivs utmed Ulvsundavägen för att ge plats åt tvärbanan innebär en möjlighet till ögonkontakt med kärnverksamheten på flygplatsen. Den annonseringen bör tas till vara liksom det potentiella reklamvärdet av en ny värdig entré till hela området från norr.

3.13 Kulturvärden

Den ursprungliga stationsbyggnaden och terminalen utgör statliga byggnadsminnen och vittnar fortfarande och de teknikdrömmar och den framtidstro som karaktäriserade tillkomsten av Bromma flygplats. För många resenären utgör dessa sinnebilderna för flygets barndom. I detta ligger ett profilvärde som flygplatsen kan tillvarata. Det förlängda avtalet med staden bör kunna leda till en upprustning och passande användning för denna lokaltillgång där de antikvariska aspekterna tas till vara. Vårdprogrammet ger bra vägledning för detta arbete.

3.14 Designprogram

Varje åtgärd som genomförs på flygplatsen skall sättas in i ett helhetsperspektiv. De lösningar och den utrustning man använder ska vara valda så att de kan bilda utgångspunkt för kommande åtgärder.

Ett designprogram för flygplatsen bör upprättas med övergripande riktlinjer för utformning och val av utrustning både exteriör och interiör. Målet är att val av detaljer som, kantsten, belysning, växter, skyltning mm blir enhetligt och prydligt. Designprogrammet kan vara ett levande dokument. De val och detaljlösningar man gjort i ett delprojekt skrivs in i denna och bildar utgångspunkt i kommande projekt.

4 FORTSATT PLANARBETE

Det fortsatta planarbetet för att lösa kapacitetsproblemen på flygplatsen ska ske enligt dispositionsplanens förslag till lokalisering av olika verksamheter och funktioner.

Närmast i tiden bör man vidare utreda placering av nya hangarer till brommabaserade flygbolag som ex. Malmö Aviation, BAM och Sverigeflyg. Samtidigt bör uppställningsplattans utbredning utredas vilket p.g.a ökad trafikkapacitet kan medföra en utbyggnad av terminalbyggnaden.

Det krävs också att man fortsätter samplanera med KF och Stockholms stad om nya trafikala lösningar och infarter till flygplatsen och Brommacenter. Med en pågående planering av tvärbanans Kistagren är det även där viktigt att ha en fortsatt kontakt med SL och Stockholms stad för samplanering av tvärbanans hållplatsläge samt utformning utmed flygplatsen.

Dispositionsplan 2008 - 2038

Godkänd

Datum
2008-12-19

Ver.rev
01.00

Referens

5 RITNINGAR OCH PLANER

Ritningar och planer återfinns i bilagor enligt nedan.

- Bilaga 1** Befintlig markanvändning - översiktsplan
- Bilaga 2** Dispositionsplan – ny markanvändning, översiktsplan
- Bilaga 3** Dispositionsplan – Illustration, möjligt utseende år 2038
- Bilaga 4** Trafik Landside – Skiss förstudie