

# Förutsättningar för allmänflygplatser

i Stockholmsregionen och dess närhet

## Förord

Flygplatstillgången för allmänflyg i Stockholms närhet har minskat kraftigt under senare år, eftersom först Tullinge och därefter Barkarby har tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också inskränkts på grund av reguljärflyget ökat i omfattning.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför, tillsammans med flera andra aktörer i regionen, prövat om det går att finna en långsiktig möjlighet till flygplats för allmänflyget i Stockholms län. Stockholms läns landsting genom Tillväxt, Miljö och Regionplanering (TMR) och Länsstyrelsen i Stockholms län har medverkat i arbetet under hela projekttiden. Inför det sista skedet i projektet breddades det geografiska perspektivet utanför länet. Västerås och Eskilstuna kommuner har därför medverkat i arbetet med projektets avslutande fas. Parallellt med projektet har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare.

Vare sig staten, landsting/regioner eller kommuner har någon förpliktelse att hålla flygplatser för allmänflyg. Det är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter. Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang är det tyngre allmänflyg s.k. affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen. Detta flyg kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen.

Däremot kommer det lättare allmänflyget inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor är därmed dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholms flygplats i Norrtälje och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. För flygplatserna i Västerås och Eskilstuna, som dras med förluster, kan inte ytterligare ekonomiska tillskott av betydelse för flygplatsernas framtid förväntas från allmänflyget.

Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

Rapporten har sammanställts av Sweco Eurofuture och letts av en styrgrupp bestående av representanter från KSL, Norrtälje kommun, Eskilstuna kommun, Västerås kommun, Stockholms läns landsting genom TMR samt Länsstyrelsen i Stockholms län.

**(underskrifter)**

## Sammanfattning

- Det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning.
- Inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, har signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.
- Det är dessutom svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.
- Lättare allmänflyg kommer därmed inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.
- Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

Tillgången till flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen har förändrats kraftigt. Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Båda dessa flygplatser har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också förändrats på grund av flygplatsens utveckling.

Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför genomfört ett utredningsarbete för att klargöra förutsättningarna för allmänflygets tillgång till flygplatser. Arbetet har bedrivits inom ramen för projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen. Projektet är ett av tre delprojekt inom Satsa II, som ingår i regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013, området Tillgänglighet. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Under de senaste tio åren har Stockholmsregionen genomgått stora förändringar och är nu en av de regioner i Europa som urbaniseras snabbast. Befolkningsutvecklingen slår tidigare prognoser. Behoven för bostadsbyggande och näringslivsutveckling gör att konkurrensen om markanvändningen blir allt skarpare. Samtidigt ökar vikten av att behålla och utveckla regionens infrastruktur. Det gäller inte minst de trafikflygplatser som finns i regionen. Framför allt blir Arlandas och Brommas betydelse för regionens tillgänglighet och konkurrenskraft allt större.

Analys och slutsatser i rapporten bygger på att Bromma och Arlanda utvecklas i linje med aktuella planer. Om det skulle ske stora förändringar i förutsättningarna för dessa flygplatser så kan det få följd effekter för övrig flygplatskapacitet i regionen och förändra slutsatserna i projektet.

Idag finns fem godkända flygplatser i Stockholmsregionen och i de omgivande länen som används för civil trafik; Arlanda, Bromma, Västerås, Eskilstuna och Skavsta. Bromma har utvecklat sin reguljära flygtrafik starkt under senare år och man planerar nu en upprustning till en modern cityflygplats. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära

Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Investeringar för 80 miljoner kr har genomförts för en ny anläggning, "Östra rampen."

Lättare allmänflyg kommer däremot inte att kunna beredas plats på Bromma i samma utsträckning som tidigare. Sammantaget är det därför så, att det allmänflyg som inte är tillväxtkritiskt affärsflyg eller annat samhällsviktigt flyg som statsflyg och ambulansflyg, inte kommer att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare, då Tullinge och Barkarby fanns tillgängliga och kapacitetsutrymme fanns på Bromma.

Parallellt med att denna utredning i tidigare skeden undersökt möjliga fysiska lägen och finansieringsmöjligheter för nya flygplatser har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare. Det gäller såväl genomgångar av alternativ för lokalisering av flygplatser som bedömning av kostnader.

Enligt flygklubbarnas bedömning är flygplatser med 900 meters längd och utan förutsättningar för instrumentflyg tillräckliga för större delen av det lättare allmänflyg som behöver asfalterad bana. Detta innebär mindre anspråk när det gäller markbehov och finansiering än som skulle ha behövts för en flygplats för affärsflygets behov. Något genombrott för frågan har dock inte nåtts.

Det finns två skäl för detta. Det ena är att inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

Det andra skälet är att de kontakter som tagits i projektet visar att det är svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.

Om allmänflygets företrädare hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet är det positivt. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

De alternativ som finns tills vidare, för det allmänflyg som behöver asfalterade banor, är därmed dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

Sex flygplatser som kan ta emot mer allmänflyg har identifierats. Fyra av dem är "godkända flygplatser" med långa rullbanor och förutsättningar för instrumentflygning. De två övriga har också allmänflyg i dag och har utvecklingsmöjligheter. Följande sex flygplatser bedöms som aktuella:

**Stockholm-Västerås Flygplats** ligger i anslutning till E18 5 km öster om Västerås stad och 100 km från Stockholm. Flygplatsen är en internationell flygplats. Den har allmänflyg idag och har god kapacitet att ta emot en ökning av allmänflyget vid sidan av flygplatsens övriga uppgifter.

**Eskilstuna Flygplats** ligger i anslutning till E20 i Kjula, mellan Eskilstuna och Strängnäs. Flygplatsen ligger 13 km öster om Eskilstuna och ungefär 100 km från Stockholm. Här finns idag allmänflyg och det finns god kapacitet för en ökning.

**Mellingeholms flygfält** ligger i anslutning till E18, 3 km söder om Norrtälje centrum och 70 km från Stockholm. Fältet har en 650 meter lång asfaltbana. En detaljplaneprocess som skulle möjliggöra förlängning av banan med 300 meter pågår.

**Stockholm-Gnesta** (f.d. Väingsö) ligger 9 km nordväst om Gnesta, 75 km från Stockholm. Flygplatsen är ett gräsfält, men är utvecklingsbar till en asfalterad, godkänd flygplats med 2B-status. Ny detaljplan för flygplatsen har antagits och är överklagad.

**Stockholm-Skavsta flygplats** ligger i närheten av E4, 7 km nordväst om Nyköping och 106 km sydväst om Stockholm. Flygplatsen har en stor internationell trafik. Här finns också allmänflyg och rent fysiskt finns stora möjligheter för en ökning. Antalet flygrörelser ligger långt under det tillstånd som finns.

**Uppsala-Ärna flygplats** är en militär flygplats 7 km nordväst om Uppsala och 78 km från Stockholm. Regeringen har nyligen gett tillstånd för civil flygtrafik. Beroende av hur flygplatsen kommer att utvecklas skulle det eventuellt, vid sidan av flygplatsens andra uppgifter, kunna uppstå utrymme för allmänflyg. Allmänflyg i närheten av Uppsala finns i dag på Sundbro, som är ett gräsfält strax norr om Ärna.

Förutsättningar för det lätta allmänflyget finns således på flera platser i regionen, dock inte på det av allmänflygets företrädare önskade avståndet från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholm och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. Nämnas kan att Swedavia har övervägt att biträda etablering på en eller flera allmänflygplatser, i första hand genom att bidra till att uppställningsytor och liknande kan skapas.

## Bakgrund

### Vad är allmänflyg?

Allmänflyget (engelska: General Aviation) är en fragmenterad verksamhet som kan innefatta allt från skärmflyg till flermotoriga jetplan. I Sverige räknar man i praktiken oftast in all civil luftfart som inte är kommersiell linjetransport eller regelbunden charter i begreppet allmänflyg. Taxiflyg och bruksflyg inkluderas därmed, tillsammans med privatflyg och skolflyg m.m.

Affärsflyg är, med ovanstående synsätt, en del av allmänflyget. Affärsflyget är den del av flygsektorn som innebär att flyg används som ett hjälpmedel för företag, myndigheter och organisationer i sin verksamhet, och där man inte reser med reguljärflyg i linjetrafik eller med regelbunden charter. En ytterligare precision kan vara att det handlar om tjänsteresor - flygresor som behövs för effektiv transport under yrkesutövning och inte är en självvald kombination av resebehov och utövande av ett privat flygintresse.

Det kan tilläggas att benämningar och definitioner är skiftande på det här området, vilket försvårar såväl statistiska jämförelser som debatt och annan kommunikation.

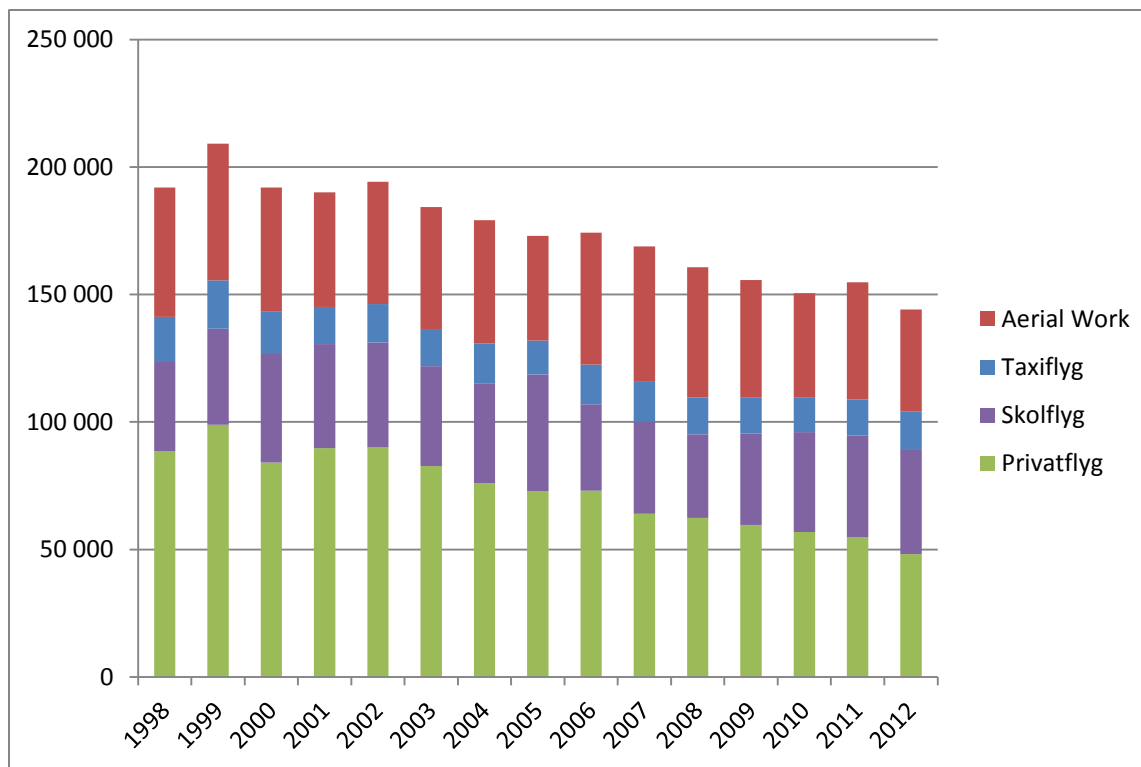
### Ansvaret

Ansvar för allmänflyget är inte en statlig angelägenhet (se ALLMÄNFLYGET I SVERIGE, Luftfartsstyrelsens avrapportering av regeringsuppdrag 2008). Inte heller kommuner eller landsting/regioner har något annat ansvar än vad man frivilligt påtar sig. Att upprätthålla förutsättningar för allmänflyg är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter.

I den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUF2010) sägs att allmänflyget är en del av det samlade transportsystemet och förutsättningarna att fylla den funktionen måste upprätthållas. Detta betyder emellertid inte att alla de olika verksamheter som grupperas in i begreppet allmänflyg kan bli föremål för insatser från offentliga organ. Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang, är det tyngre affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen.

### Allmänflygets utveckling

Det råder brist på tillförlitliga data om det svenska allmänflyget, särskilt är det brist på data som kan preciseras till att gälla Stockholms län. Generellt för Sverige kan konstateras att det har skett en successiv minskning av allmänflygets verksamhet under de senaste tio åren. Även i tidigare statistik kan en nedgång ses, vilket talar för att den nationella minskningen inte bara är att hänföra till den minskade flygplatstillgången i Stockholmsregionen. Antalet privatflygcertifikat har mellan åren 2000 och 2008 minskat med 30 procent, vilket innebär 1800 färre certifikat. Mellan 1998 och 2008 har allmänflygets flygtidsproduktion minskat med omkring 36 procent. Luftfartsverket har förklarat den sjunkande utvecklingen med att allmänflyget i Sverige idag är starkt reglerat och kostsamt. Kostnaderna har ökat väsentligt främst när det gäller bränsle och underhåll. Utvecklingen för flygning med ultralätta flygplan utgör ett undantag.



*Flygtimmar med svenskregistrerade flygplan. Källa: Transportstyrelsen*

## Projektet allmänflygplats i Stockholmsregionen

Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Tullinge och Barkarby har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också inskränkts på grund av reguljärflyget ökat i omfattning. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför tillsammans med övriga parter i projektet prövat förutsättningarna att finna en långsiktig möjlighet till flygplats för allmänflyget i Stockholms län. KSL har däremot inga resurser för att t.ex. bygga eller sköta trafikinfrastruktur och har inte heller någon överordnad roll gentemot medlemskommunerna, som fattar sina egna beslut och förfogar över sina egna resurser.

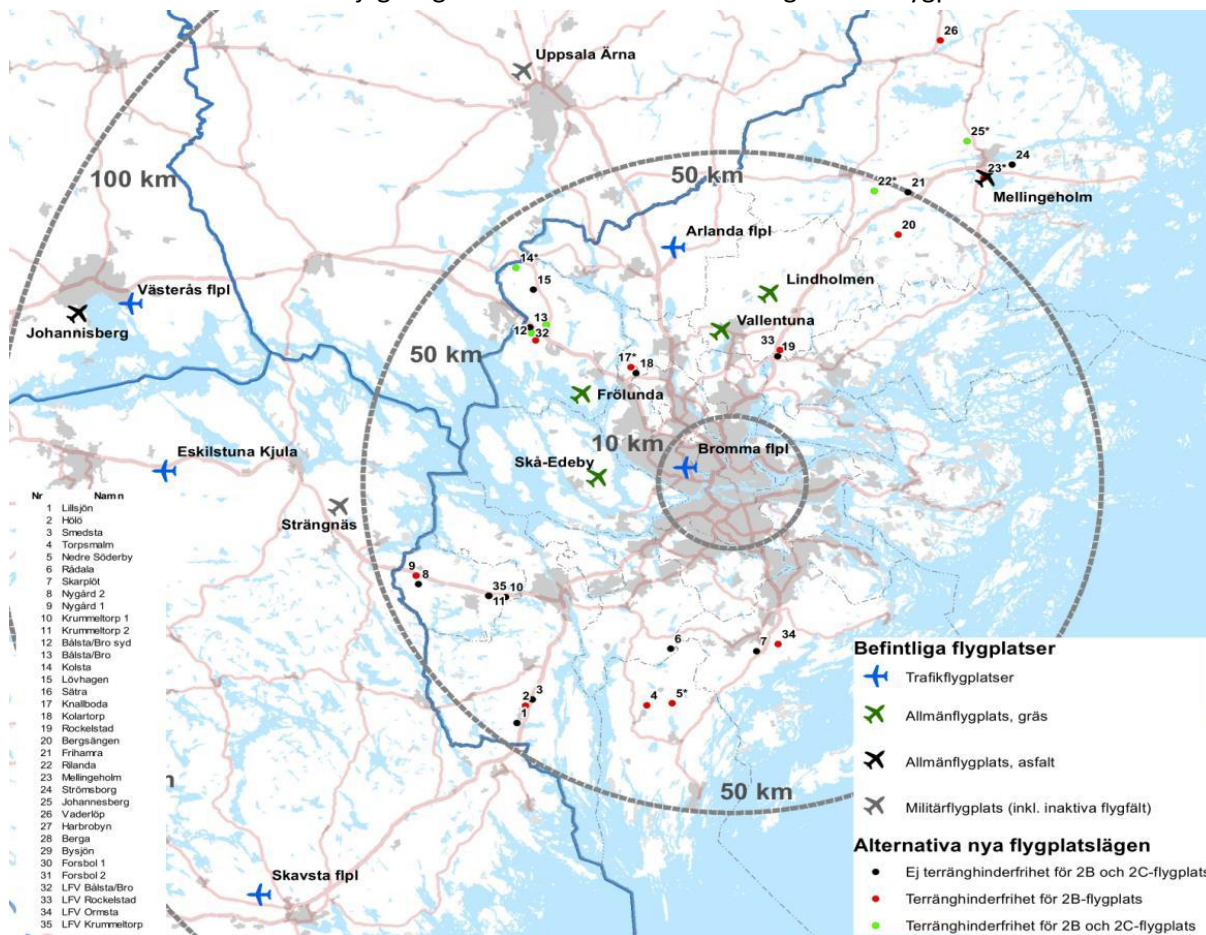
Arbetet har bedrivits inom ramen för projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen. Projektet är ett av tre delprojekt inom Satsa II som är ett samarbetsprojekt mellan Kommunförbundet Stockholms län (KSL), Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) samt Trafikverket. Satsa II samfinansieras och ingår i området Tillgänglighet inom regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013. Regelbunden dialog har förts med berörda kommuner, Swedavia och representanter för privata flygklubbar. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Projektets arbete har bestått av flera olika faser. I den första fasen koncentrerades arbetet på att uppskatta allmänflygets betydelse för Stockholms län, på behovet av flygplatskapacitet och på att hitta möjliga flygplatslägen i länet. Arbetet i den första fasen sammanfattades i en promemoria i mars 2012. I denna rekommenderade projektets styrgrupp att projektets fortsatta arbete skulle inriktas på



- att göra fördjupade lokaliseringstudier av flygplatslägen som är utvecklingsbara till godkända flygplatser och belägna inom rimligt avstånd till regionens centrala delar.
- att påbörja diskussion med kommuner där intressanta lägen är belägna.

Utöver den översiktliga lokaliseringstudien gjordes också en samhällsekonomisk analys av allmänflyget, vilket var ett viktigt underlag för att kunna göra ovanstående rekommendation. I denna fas gjordes också en intressentanalys och en skiss till affärskoncept utifrån en tidig hypotes om att det skulle finnas ett antal möjliga lägen i länet att utveckla till en godkänd flygplats.



Bilden redovisar de lägen som klarat kriterierna i den studie som gjordes. Ringarna ger en fingervisning om avståndet till centrala Stockholm. De befintliga flygplatser som inte har en prick har inte klarat uppsatta kriterier. Utöver de lägen som finns på kartan bör också tilläggas Stockholm-Gnesta (Vängsö), som idag är en gräsbanan.

Att-satserna ovan blev utgångspunkt för arbetet i en andra fas. Då kompletterades underlaget från GIS-studien med en analys av hur de lägen som hittats för en flygplats av typ 2B eller 2C fungerar utifrån ett luftrumsperspektiv. En bedömning av dessa lägen gjordes också av Länsstyrelsen utifrån kommunernas utbyggnadsplaner. Parallellt med dessa analyser och bedömningar fördes samtal med kommuner i och nära länet. Slutsatserna av den fortsatta lägesanalysen var

- att det finns inga lägen 2C i länet som är konfliktfria. Eskilstuna framstår som ett möjligt alternativ till att bygga en flygplats i länet.



- att Mellingeholms flygplats i Norrtälje framstår som det enda läget för en möjlig framtida godkänd flygplats i länet. Förutsättningen är dock att flygplatsen kan kombineras med kommunens planerade bostäder. Mellingeholm är idag en icke godkänd flygplats.

I den tredje fasen handlade arbetet i stor utsträckning om att sätta Mellingeholm i ett större geografiskt perspektiv. Dialog fördes i första hand med företrädare för Eskilstuna och Västerås kommuner. I mars 2013 genomfördes också ett möte med ett antal kommuner för att diskutera möjligheten att samverka för att utreda behovet av flygkapacitet i Stockholm-Mälardalen.

Projektet har löpande haft kontakt med företrädare för privata flygklubbar. Dessa anser att det räcker med en icke-godkänd flygplats med asfalterad bana. Projektets bedömning är som tidigare har nämnts att det offentliga inte bör engagera sig i en sådan flygplats. Förhoppningen är dock att det underlag som har tagits fram inom ramen för projektet ska kunna användas i flygklubbarnas arbete med att hitta en lämplig plats för sin flygplats.

I mars 2013 inbjöds ett antal flygare till möte, för att diskutera projektets inriktning och slutsatser i detta skede. Under diskussionerna på mötet framkom ett behov av att ytterligare analysera begränsningarna med en icke-godkänd flygplats. En sådan fördjupning har gjorts utifrån en dialog med Transportstyrelsen. Slutsatsen drogs att en icke godkänd flygplats har svårt att erbjuda den regularitet som behövs för att öka Stockholmsregionens tillgänglighet via flyg.

Vid en icke godkänd flygplats gäller visuelflygreglerna (VFR). Piloten förväntas själv kunna ha uppsikt över och undvika att kollidera med andra luftfartyg, marken eller andra hinder. Flygning enligt visuelflygreglerna är endast tillåten under förhållanden som uppfyller kriterier om flygsikt och avstånd till moln, horisontellt och vertikalt. En icke godkänd flygplats har därför sin huvudsakliga användning inom områden som hobby- och fritidsflyg, skolflyg och bruksflyg. Vid gynnsamma vädersituationer kan flygplatsen användas för icke kommersiellt affärsflyg, det vill säga privatflyg eller firmaflyg där ingen betalning tas ut av passagerarna. Slutsatsen drogs därför att en icke godkänd flygplats har svårigheter att erbjuda tjänsteresor året om. En sådan flygplats kan därför inte erbjuda den regularitet som behövs för att uppfylla det övergripande projektmålet att göra Stockholmsregionen mer attraktiv och tillgänglig.

En annan fråga som behandlades vid mötet med flygare i mars är bedömning av antalet flygrörelser för allmänflygplatser i regionen. Den bedömning som tidigare har gjorts i projektet är att det framtida behovet (ca 30 års sikt) ligger på omkring 75000 rörelser. Bedömningen baseras bland annat på att WSP har bedömt att den trafik som fanns på Barkarby och som i en framtid kan komma att trängas ut på Bromma uppgår till cirka 50 000 rörelser. Denna siffra ansågs inte ta hänsyn till avståndet mellan flygplatsen och Stockholms innerstad och ifrågasattes på mötet. WSP utgick ifrån de rörelser med allmänflyg som fanns på Tullinge, Barkarby och Bromma år 2001. Utan nedläggning av Tullinge och Barkarby hade antalet flygrörelser kunnat öka, men samtidigt skulle sannolikt stigande kostnader och striktare regelverk ha hållit tillbaka tillväxten. Bedömningen är att om en ny allmänflygplats skulle tillkomma på ett tidsavstånd på mellan 30 och 40 minuter från centrala Stockholm skulle antalet rörelser ligga på ungefär samma nivå som på de nämnda flygplatserna år 2001, det vill säga cirka 50 000. En allmänflygplats närmare centrala Stockholm skulle kunna ge en större volym och en ny allmänflygplats längre från centrala Stockholm skulle ge en mindre. Mot bakgrund av att det saknas underlag är det dock vanskligt att uppskatta hur stor inverkan

tidsavståndet har. Slutsatsen är att 50 000 rörelser fortfarande är en relevant uppskattning och att de nyttoberäkningar som tagits fram och redovisats för flygplatslägen på ett tidsavstånd på mellan 25 och 60 minuter från Stockholms innerstad är rimliga.

Den fjärde och avslutande fasen i utredningsarbetet, som nu genomförts har syftat till att ta fram en slutrapport för projektet. Avsikten har varit att sammanfatta och avsluta det fleråriga utredningsarbete som har genomförts och tydliggöra de regionala förutsättningarna för allmän- och affärsflyget.

(En utförligare redovisning av tidigare faser i projektet finns att läsa i LÄGESRAPPORT Flygplats för allmänflyg, som finns publicerad på Satsa II hemsida.)

## Internationell utblick

### Allmänflyget internationellt

Sedan 1980-talet anses antalet flygtimmar med allmänflyg ha minskat globalt. Affärsflyget och det ultralätta flyget (UL) växer dock, både i antal flygtimmar och flygplan. En stor del av ökningen för affärsflyget är Very Light Jet (VLJ). I USA och Australien är allmänflyget en betydligt större verksamhet än i Europa.

Flygplatsernas avgifter har haft en stigande tendens i många länder. Detta har samband med att fler flygplatser blivit privatiserade och/eller mer marknadsorienterade.

Totalt sett är Sverige ganska välförsett med flygplatser för allmänflyg när man jämför med andra länder. Bristen på flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen, som för många är en målpunkt, är givetvis en viktig begränsning för möjligheterna att dra nytta av flygplatstillgången i övriga landet.

Förutsättningarna för att jämföra allmänflyget internationellt begränsas av att det är svårt att ta fram jämförbara data. Det har bl.a. konstaterats av EU-kommissionen. Ett av skälen är att staterna och branschföreträdarna tolkar begreppet allmänflyg på olika sätt.

### Allmänflygets förutsättningar i några europeiska storstäder

Här nedan beskrivs allmän- och affärsflygets förutsättningar och särskilt dess tillgång till flygplatser i ett par av de storstäder som Stockholmsregionen jämför sig med.

#### Helsingfors

Flygtransporter anges som en mycket viktig faktor när förutsättningarna för Helsingforsregionens tillväxt och utveckling beskrivs. Det handlar dock genomgående om Helsinki-Vanda flygplats och dess betydelse för internationella förbindelser, inklusive transitflyg till bl.a. Asien. Även för inrikesflyget är Helsingfors-Vanda det givna navet. Utrikesflyget ökar i Finland, medan inrikesflyget minskar.

Allmän- och affärsflyget uppmärksammas däremot väldigt lite på hemsidor och i andra medier. Det relativt nybildade AOPA Finland skriver på sin hemsida att man lyckats få igenom att den nya strategi för flygtransporter i Finland, som arbetas fram av en arbetsgrupp på transportministeriets uppdrag, för första gången kommer att innehålla ett kapitel om allmänflyg.

En allmänflygplats, Malms flygplats (Helsinki-Malmi airport) finns inom bekvämt avstånd från Helsingfors centrum. Men staden vill bygga bostäder där och ser det som statens sak att hitta en annan lokalisering för allmän- och affärsflyg. Det verkar dock inte finnas någon utbredd uppfattning att man kan lägga ner Malm utan att finna en ersättningsflygplats, vilket trots försök inte har lyckats.

Malms flygplats ligger 10 km nord-nordost om Helsingfors centrum. Flygplatsen används idag för allmänflyg inklusive skolflyg. Innan Helsinki-Vanda öppnade 1952 var Malm huvudflygplatsen. Fortfarande är Malm den näst största flygplatsen i Finland mätt i antal landningar. Här finns två stora flygskolor, omfattande flygplansservice och depån för gränsbevakningens helikoptrar. Malm är fortfarande internationell, med tull och passkontroll.

Det finns alltså likheter med Bromma, men Malm har ingen reguljär passagerartrafik. Den opereras, som en av 25 flygplatser, av Finavia som är helägt av den finska staten. Finländska staten och Helsingfors stad har avtal om flygplatsen som gäller till år 2034.

Under lång tid hade Helsingfors stad planer på att stänga flygplatsen och bygga ca 10 000 bostäder på området. Enligt ett intentionsavtal mellan Helsingfors och staten från år 2000 skulle flygplatsen stänga år 2006. Staten hittade emellertid inte någon ny plats för flygverksamheten, trots att man i ett skede tittade på hela 52 alternativ.

Bostadsbyggande på flygplatsområdet fanns med i Generalplan 2002 för Helsingfors, men den delen undantogs från genomförande när planen fastställdes. År 2010 gjorde Helsingfors ett försök att ensidigt säga upp kontraktet med staten, men det gick om intet. Framtiden är fortfarande oklar. Arbete med en ny generalplan påbörjades hösten 2012.

I januari 2013 kunde man läsa på Yle:s (Finlands public service-bolag för radio och TV) svenska hemsida för Huvudstadsregionen, att planerna för Malms flygplats lagts på is. Rubriken var Dödläge på Malms flygplats. Enligt Yle har staden i all tystnad slutat utveckla projektplanen för Malms flygplats. Projektet avslutades redan 2008. Däremot har staden inte hävt byggförbudet på området. Staden har inte gett upp hoppet om att få bygga bostäder på flygplatsområdet, skriver Yle, men hittills har det inte varit möjligt utan statens medverkan. De som driver företag på flygplatsen talar om ett vakuum i brist på flygplatsinvesteringar. Finavia är inte intresserat av att investera, eftersom flygplatsen kostar mer än den ger. Man upprätthåller flygplatsen och effektiviserar.

### **Amsterdam**

De fyra största städerna i Holland (Amsterdam, Rotterdam, Haag och Utrecht) utgör tillsammans med sina omgivningar storstadsområdet Randstad, med mer än 7 miljoner invånare.

Den holländska regeringen antog 2009 ett "White Paper on Dutch Aviation – on how to build a competitive and sustainable aviation sector that contributes to a robust economy". Dokumentet visar att man ser flyget som en betydelsefull tillväxtfaktor. Ändå innehåller det 18-sidiga dokumentet ingenting om allmän- och affärsflyg. Man har ambitionen att bli "the hub of Europe", där inhemska och internationella företag kan förverkliga sina globala ambitioner. Flygsektorn kommer att spela en avgörande roll i Hollands ambition att attrahera företag och vara rankad som en av världens mest konkurrenskraftiga ekonomier.

Den stora internationella flygplatsen i regionen, Amsterdam Airport Schiphol, har viss allmänflygverksamhet trots att man är Europas fjärde största flygplats räknat i passagerare och den femte sett till flygrörelser. Schiphol har sex rullbanor, varav en används för allmänflyg. Det finns också en särskild terminal för allmänflygets behov.

Ca 45 minuter med bil nordost om Amsterdam ligger Lelystad Airport, som för närvarande är den största allmänflygplatsen i Holland. Flygplatsen beskriver sig som ett centrum för skolflyg, uthyrning av flygplan och andra allmänflygaktiviteter. Här finns också konferenslokaler. Vid flygplatsen ligger flyg-temaparken Aviodrome, med bl.a. hotell och restauranger. Aviodrome har över 150000 besökare varje år.

Lelystads framtid är under diskussion, att döma av holländska AOPAs hemsida, där man skriver om "discussions on the future of Lelystad airport, the largest GA field with 125,000 uncontrolled movements a year. Lelystad has been appointed to accept the overflow of charter carriers from Amsterdam Airport. This leisure traffic can only be accommodated when ATC is involved. The result will be the displacement of a major part of the private aircraft owners and pilots."

I Randstad-området finns också Rotterdam The Hague Airport, en internationell flygplats som också har en betydelsefull allmänflygdel, med bl.a. skolflyg.

Ägare och operatör för de tre nämnda flygplatserna är Schiphol Group, som också har 51% av aktierna i Eindhoven Airport. Schiphol Group ägs i sin tur av holländska staten (70%), Amsterdams stad (20%), Rotterdams stad (2%) och Aéroports de Paris S.A (8%).

Schiphol Group skriver på sin hemsida, under rubriken Allmänflyg, att drift av regionala flygplatser är i linje med Schiphol-koncernens policy. Regionala flygplatser ger kompletterande flygplatskapacitet inom vårt upptagningsområde. De spelar en nyckelroll i allmänflyget, där Schiphol för närvarande erbjuder liten kapacitet. Dessutom erbjuder regionala flygplatser ett varierat utbud av internationell linjetrafik och charterflyg.

## **EU om allmän- och affärsflyg**

EU-parlamentet antog 2009-02-03 en resolution med titeln En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget (2008/2134(INI)). Resolutionen var grundad på ett meddelande med samma titel från kommissionen (2008-01-11 KOM(2007) 869). Att EU agerade bidrog till att den svenska regeringen i regleringsbrevet för 2008 gav Luftfartsstyrelsen i uppdrag att göra en kartläggning av allmänflyget (rapporten Allmänflyget i Sverige (LS 2008-4920)).

Kommissionen ansåg att en översyn behövdes av EU:s politik för allmänflyget. EU:s verksamhet hade kommit att inverka allt mer på allmänflyget genom utvidgningen av gemenskapens befogenheter när det gäller flygsäkerhet och luftfartsskydd, uppgraderingen av det gemensamma europeiska luftrummet och utvecklingen av det nya flygledningssystemet i Europa, den förväntade kapacitetskrisen och oron för miljöpåverkan från flyget. Därför inledde man under 2007 en process genom generaldirektoratet för energi och transport.

Kommissionens, liksom senare parlamentets, inställning var att allmänflyget bidrar till EU:s ekonomi och att det är en viktig men ofta negligerad sektor. Parlamentet beskriver i resolutionen allmän- och affärsflyget som den snabbast växande sektorn inom den civila luftfarten i Europa. Man skriver att allmän- och affärsflyget kompletterar reguljära lufttransporter som utförs av kommersiella flygbolag och medför särskilda sociala och ekonomiska fördelar, som till exempel en ökning av medborgarnas rörlighet, företagets produktivitet och den regionala sammanhållningen.

I parlamentets resolution påpekas att det blir allt svårare för allmän- och affärsflyget att få tillgång till inte bara stora flygplatser utan också regionala flygplatser eftersom ökad efterfrågan från kommersiella lufttransporter gör det svårt att få tillgång till ankomst- och avgångstider och uppställningsplatser.

Parlamentet uppmanade kommissionen och medlemsstaterna att via sina flygplatsmyndigheter hantera dessa problem genom åtgärder för att optimera användningen av befintlig kapacitet med hjälp av bättre planering och användning av modern teknik.

EU-parlamentet uppmanade medlemsstaterna och de regionala och lokala myndigheterna att göra investeringar för att modernisera och inrätta små och medelstora flygplatser som är av stor betydelse för allmän- och affärsflyget. Man uppmanade medlemsstaterna att investera i särskild infrastruktur som behövs för drift och stationering av flygplan för allmän- och affärsflyg. Man

uppsmanade medlemsstaterna samt regionala och lokala myndigheter att rådfråga alla berörda parter i syfte att, där så är lämpligt, avdela potentiella eller existerande flygplatser särskilt för allmän- och affärsflyg.

Man betonade att affärsflyget när det är möjligt även bör ges tillräcklig tillgång till stora flygplatser för att det ska kunna koppla samman Europas regioner med dess ekonomiska centra. Parlamentet betonade också vikten av att undvika oproportionerliga och överdrivet kostsamma krav för mindre luftfartyg.

Parlamentet ansåg att man måste främja fritids- och sportflyget och de europeiska flygklubbarna, eftersom de är en viktig källa till yrkeskunskande för hela luftfartssektorn. Man uppsmanade kommissionen att beakta den viktiga roll som denna flygsektor spelar och kan spela även i fortsättningen när det gäller yrkesutbildning för piloter.

## Flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet

Utvecklingen för det allmänflyg som behöver tillgång till hårdgjord bana är intimt förknippad med flygplatsutvecklingen för det reguljära civila flyget och för det militära flyget. Allmänflyget har genom åren haft, och fortsätter att ha, betydelse för den totala flygverksamheten. Detta har betonats av EU, vilket framgår av tidigare avsnitt. Samtidigt har allmänflyget inte haft en ekonomi som möjliggjort satsning på egna flygplatser med asfalterade banor. Man har därför varit beroende av att kunna utnyttja överkapacitet på befintliga eller före detta flygplatser för militärflyg och reguljärt flyg. När frågor om framtida markanvändning uppstått har allmänflygets intresse också haft svårt att hävda sig, särskilt i konkurrens med ambitioner om bostadsbyggande i en region med snabbt växande befolkning.

2010 övertog det statliga bolaget Swedavia de flygplatser i Sverige som dittills tillhört Luftfartsverket. Swedavia har idag 10 flygplatser, bland dem Arlanda och Bromma (de övriga är Visby, Ronneby, Malmö, Göteborg-Landvetter, Åre-Östersund, Umeå, Luleå och Kiruna). Man har också intressen i Göteborg City Airport (Säve). Swedavia har ett avkastningskrav från staten på 9 procent, vilket man uppfyller. Övriga flygplatser med reguljär trafik drivs numera huvudsakligen av kommuner och regioner, i vissa fall av privata ägare.

Fem flygplatser i Stockholms län och närliggande län är utpekade som riksintresse enligt 3 kap. miljöbalken. Dessa är Arlanda, Bromma, Västerås, Skavsta och Ärna. Riksintresset innebär att flygplatsens funktioner ska skyddas och att ny bebyggelse och verksamheter inte lokaliseras så att flygplatsens nuvarande och framtida funktion äventyras. Ägaren kan i princip lägga ned flygplatsverksamheten, men ändå medges inte en ändrad markanvändning som motverkar att verksamheten kan återupptas. Staten gör inga ekonomiska utfästelser gentemot de flygplatser som är riksintressen. Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar. Man uppdaterar en gång om året, men har för avsikt att göra en större översyn vart fjärde år.

### Bromma och Arlanda

**Stockholm-Bromma** är en godkänd flygplats, med kod 3C. Den ligger 8 km från Stockholm.

**Stockholm-Arlanda** är också en godkänd flygplats, med kod 4E. Den ligger 42 km från Stockholm. Båda flygplatserna är statliga och ägs av Swedavia.

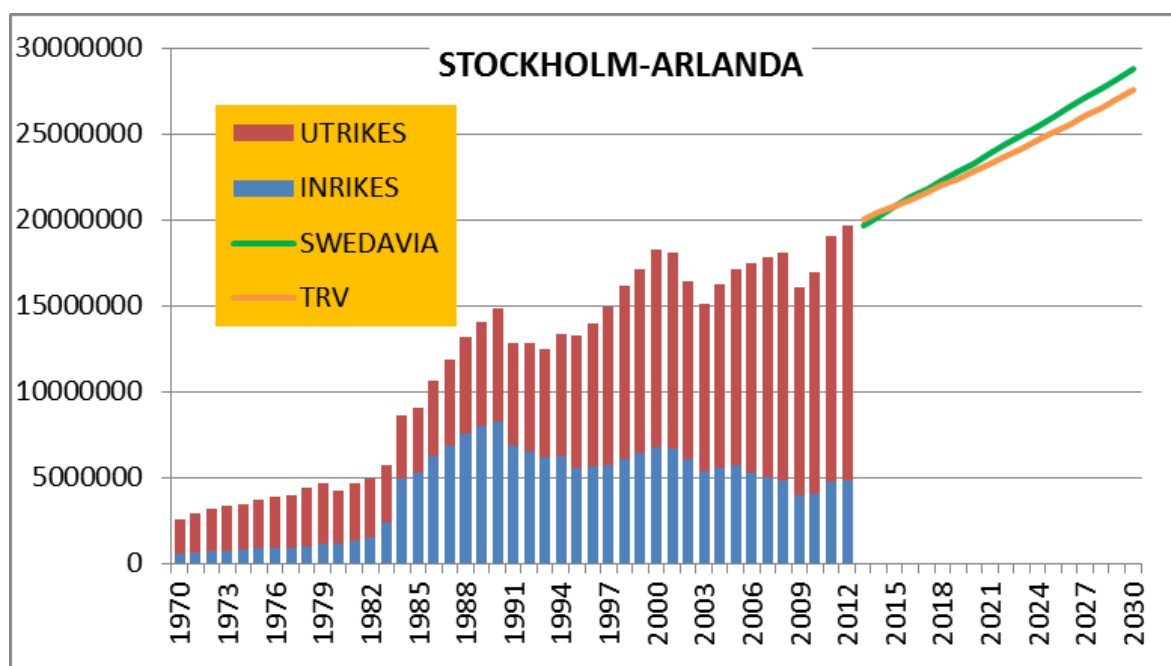
Den första flygningen med flygplan i Sverige, och i Stockholmsregionen, gjordes år 1909 på Ladugårdsgärde. Under 1910-talet växte militära flygfält fram i Sverige. Ett av dem var Barkarby flygfält, som under mellankrigstiden användes för civilflyg och hade reguljära utrikesförbindelser före Bromma. 1936 öppnades Stockholm-Bromma, som byggdes direkt för civilt reguljärflyg. Allt trafikflyg flyttades då dit. Staten övertog ansvaret för Bromma från Stockholms stad 1946 genom ett avtal på 50 år. Avtal slöts sedan år 1994 till och med 2011 och år 2008 till och med 2038.

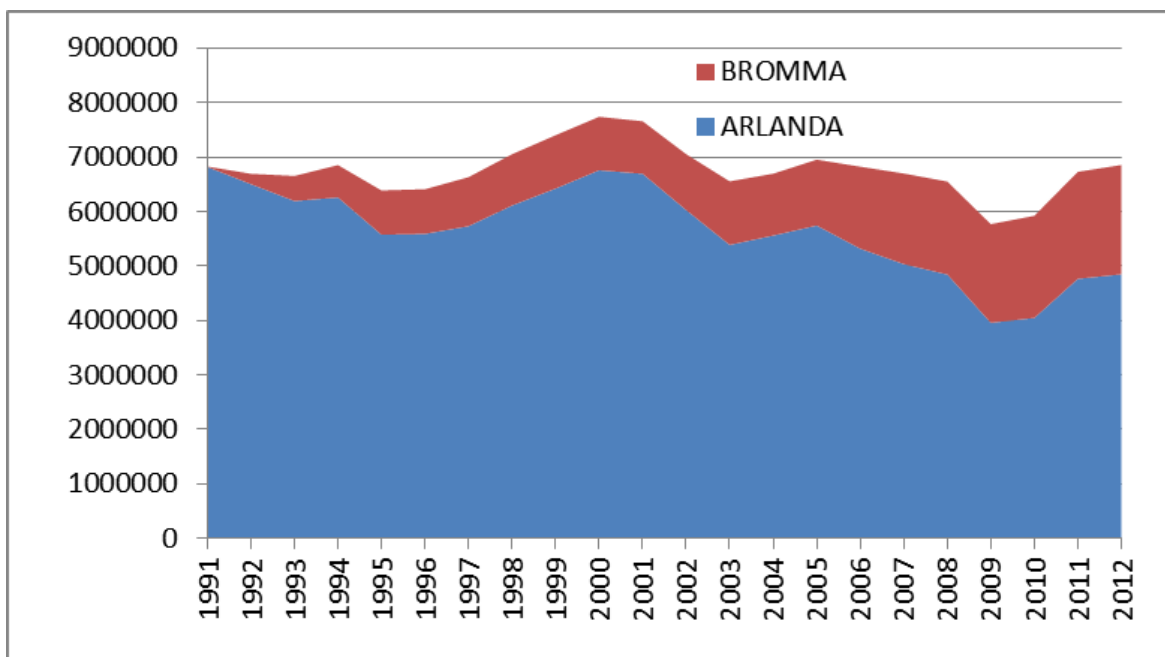
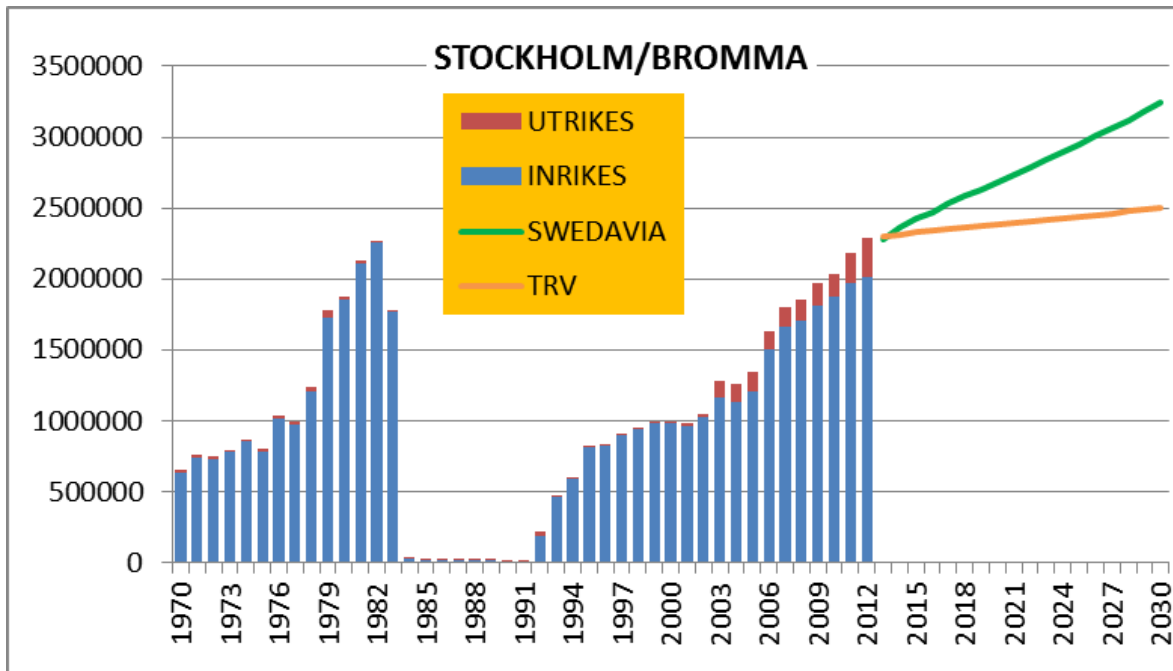
Arlanda öppnades 1960. Två år senare flyttades all reguljär utrikestrafik med jetplan dit från Bromma, efter politiskt beslut. Fem år senare flyttades den kvarvarande utrikestrafiken. 1983 flyttades också inrikestrafiken från Bromma till Arlanda. Bromma blev då en flygplats i huvudsak för

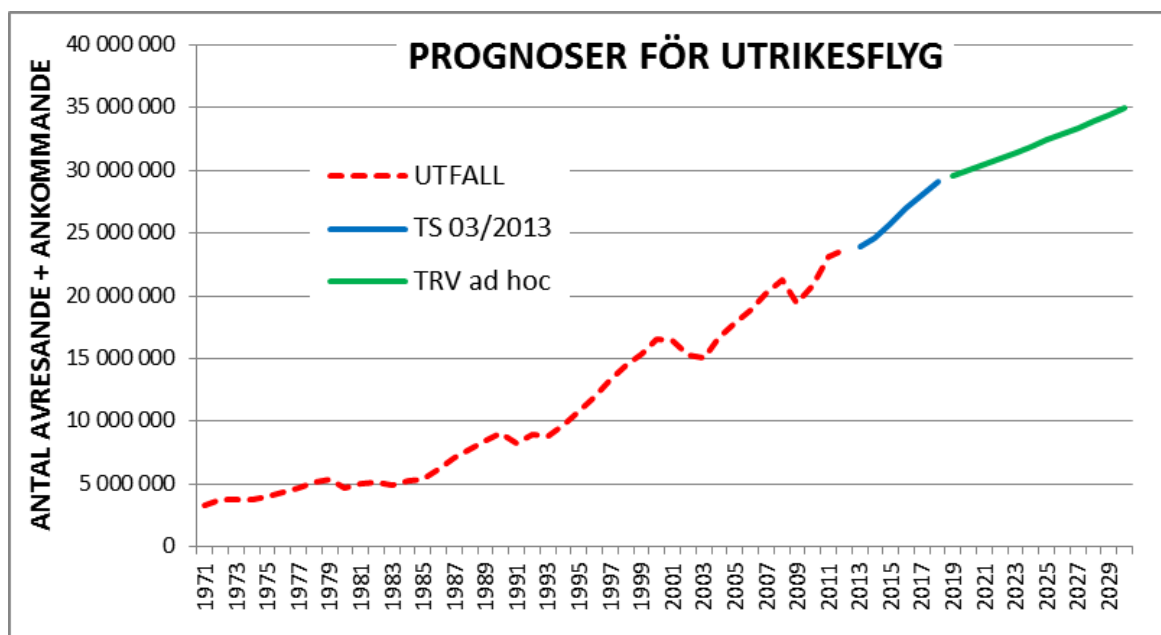
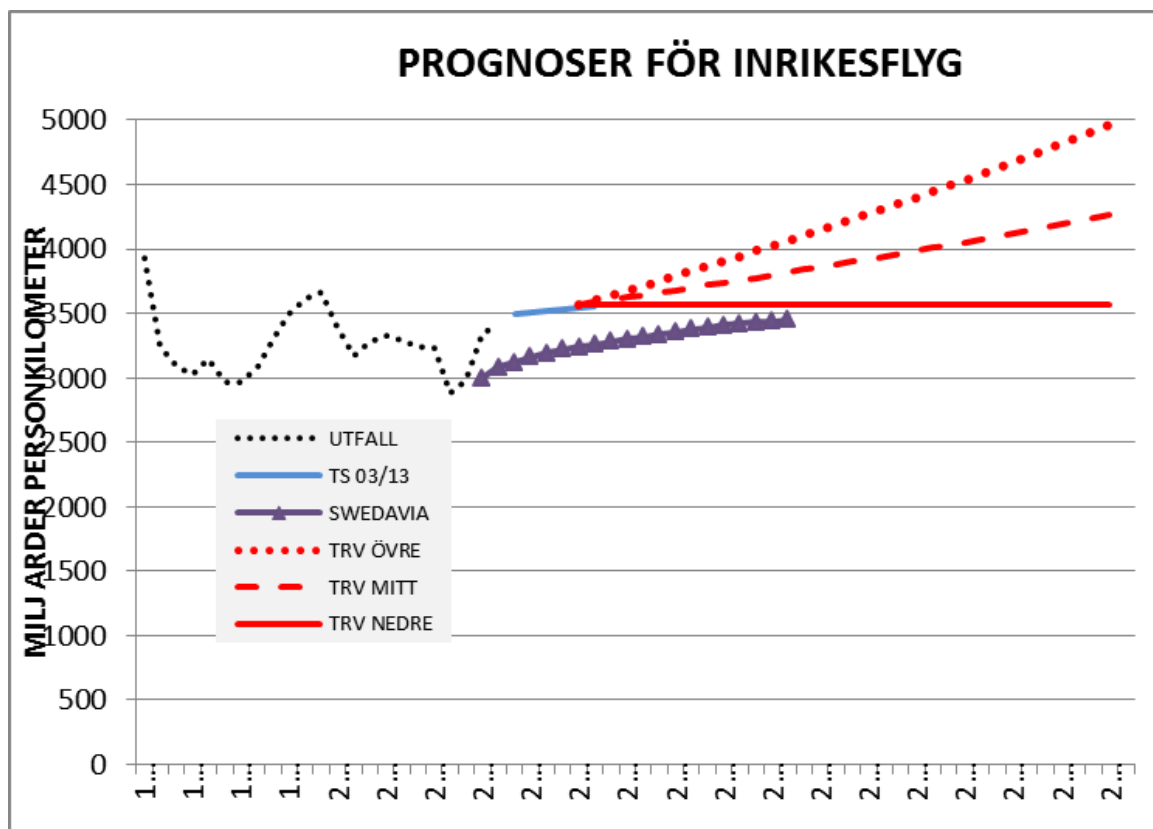


allmänflyg, inklusive skol- och affärsflyg. Avsikten var att Tullinge flygplats skulle ersätta Bromma, men detta fullföljdes aldrig, på grund av en omfattande opinion. 1991 avreglerades det svenska utrikesflyget och 1992 inrikesflyget. Bromma kom åter att användas för inrikesflyg i stor omfattning och numera även för utrikesflyg.

Här nedan följer några diagram, som visar Arlandas och Brommas utveckling och framtidsprognoser. Diagrammen är hämtade ur Trafikverkets (TrV) TRAFIKPROGNOS FÖR SVENSKA FLYGPLATSER 2030 (Rapport till TEN-T, Publikation 2013:107). TrV gör reservationen att prognosen tillkommit framför allt på grund av behov av att rapportera till EU-kommissionens transeuropeiska nätverk för transporter, TEN-T. I rapporten gör TrV ett antal bedömningar som man betonar gäller endast för denna rapport och inte är bindande för TrV i något annat sammanhang.







Som det tredje diagrammet visar har det sammanlagda antalet inrikes passagerare på Arlanda och Bromma pendlat runt 7 miljoner under mer än 20 år, men ca 1,8 miljoner av dessa använder nu Bromma, som i stort sett inte hade någon reguljär inrikestrafik mellan 1983 då Linjeflyg flyttade till Arlanda och 1992 då inrikesflyget avreglerades.

Trafikverket hävdar i rapporten att flygtrafiken i Stockholmsregionen inte begränsas av flygplatskapaciteten. Antalet rörelser på Arlanda var år 2012 66 000 lägre än år 2000 och sedan dess

har den tredje rullbanan tillkommit. Under senare år har Arlanda fått stora utbyggnader, förutom en tredje rullbana också järnväg, nya terminalutrymmen och nytt flygtrafikledningstorn.

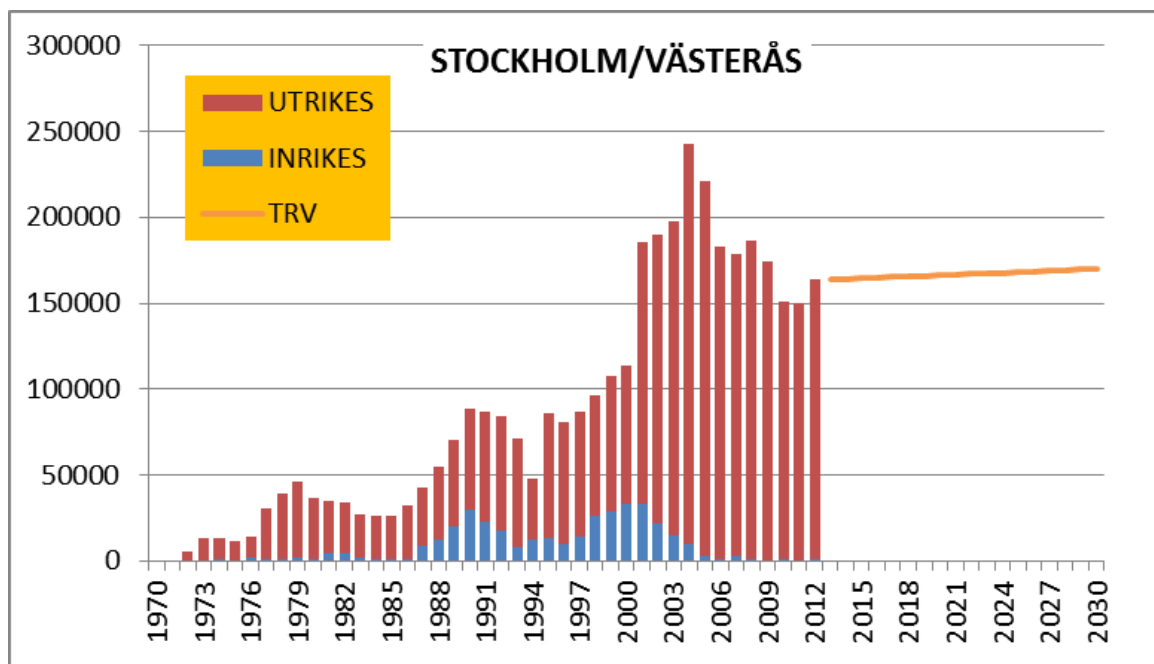
På Bromma har däremot under lång tid inte gjorts några större investeringar, beroende på osäkerhet om flygplatsens framtid. Våren 2008 slöts emellertid ett avtal mellan staten genom Luftfartsverket (numera överlåtet till Swedavia) och Stockholms stad, vilket gäller till och med den 31 december 2038. Avtalet säger att verksamheten ska i huvudsak inriktas mot att "stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att vara **dels** en flygplats för reguljär flygtrafik till och från Stockholm, **dels** en flygplats för affärsflyget." Flygplatsen sägs spela "en viktig roll både för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken mellan Stockholm och övriga landet framför allt under högtrafiktid och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas för inrikesflyget. Parterna är därför överens om att det är av väsentlig betydelse för såväl flygföretagen på Flygplatsen som för Staden att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena." Avtalet ger staten möjlighet att säga upp avtalet i förtid om man skulle besluta lägga ner flygplatsen. Stockholms stad har däremot inte möjlighet att avbryta flygverksamheten så länge avtalstiden gäller.

Avsikten är nu att rusta upp Bromma för att bli en modern cityflygplats. Flygplatsen ska bland annat anpassas till en omklassning av Transportstyrelsens flygsäkerhetskrav som reglerar flygplatsverksamheten och som är en grundläggande förutsättning för flygplatsens tre huvuduppdrag linjefart, statsflyg och affärsflyg. Bland de planer som finns är tillbyggnad av befintlig terminal, förändringar av taxibanor och uppställningsplatser för flygplanen, förbättrad kollektivtrafik till flygplatsen med anslutning till Tvärbanans kommande Kistagren, förbättrade cykel- och gångvägar samt investeringar för att minska markbuller.

När det gäller affärsflyget har investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning, "Östra rampen". Anläggningen omfattar taxibanor, platta och uppställningsplatser. Nya vägar, inpassering och parkeringsplatser ingår också. Aktörer kommer att erbjudas arrenden för hangarer, service- och terminalbyggnader. Anläggningen ska också ge bättre möjligheter att erbjuda gästande affärsflyg service och tillfällig uppställning.

## **Västerås och Eskilstuna**

**Stockholm-Västerås flygplats** ligger i anslutning till E18, 5 km öster om Västerås stad och 100 km från Stockholm. Den är godkänd, med kod 4C och är utpekad som riksintresse för att säkerställa flygplatskapaciteten i regionen. Flygplatsen kom till som militär flygflottilj 1931, under namnet F1 Västerås/Hässlö. Flottiljen lades ner 1983. Därefter köpte Västerås kommun området. Från 1976 har här funnits civilt reguljärflyg. Idag är Stockholm-Västerås en internationell flygplats som trafikeras främst av Ryanair, men även av charterflyg. På flygplatsen finns också flygskoleverksamhet, bland annat Scandinavian Aviation Academy. Flygplatsen har stor potential för fler flygrörelser. Allmänflyg finns i dag på flygplatsen och det finns gott om utrymme för ökad trafik. I Västerås finns också Johannisbergs flygplats, med asfalterad bana. Även här finns allmänflyg idag. Planer finns dock för att Johannisberg ska användas för bostadsbyggande.



**Eskilstuna Flygplats** ligger i anslutning till E20 i Kjula, mellan Eskilstuna och Strängnäs. Flygplatsen ligger 13 km öster om Eskilstuna centrum och ungefär 100 km från Stockholm. Den är godkänd, med kod 2C. Flygplatsen har god kapacitet för ökning av allmänflygverksamheten. Flygplatsen tillkom 1963 som militär flygplats, men den militära verksamheten upphörde 2005. Eskilstuna kommun äger numera flygplatsen. Den har inte reguljär linjetrafik och inte heller någon kontinuerlig chartertrafik. Flygplatsens huvudsakliga användning idag är taxifyg, ambulansflyg, privatflyg och fraktcharter. Här finns även flygskoleverksamhet. Flygplatsen har koppling med Eskilstuna Logistikpark och ligger några hundra meter från järnvägen. Här finns därför en stor framtida potential för t.ex. flygfrakt. Allmänflygverksamhet finns på flygplatsen och det finns stora möjligheter att ta emot en ökning av allmänflyget.

Stockholm-Västerås och Eskilstuna är, tillsammans med Mellingeholm söder om Norrtälje (se nedan), flygplatser som i förra utredningsskedet sågs som möjliga alternativ till att bygga en ny flygplats för allmänflyg i Stockholms län. I den fortsatta utredningen har det emellertid blivit tydligt att det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Det lättare allmänflyg som inte kunnat vara kvar på Tullinge, Barkarby och Bromma har utan några beslut från offentliga organ flyttat till olika flygplatser i regionen eller upphört med verksamheten. Några större ytterligare ekonomiska tillskott till de båda flygplatsernas ekonomi från allmän- och affärsflyget är därmed inte att vänta under överskådlig tid.

Såväl Stockholm-Västerås som Eskilstuna Flygplats går med underskott, vilket ger problem för respektive kommun som äger flygplatserna. Att behålla flygplatserna för framtiden har ett värde, eftersom nybyggen av flygplatser i framtiden skulle bli oerhört dyra. Frågan är dock hur en hård konkurrens om bl.a. lågprisflyget kan hanteras och hur uthålliga kommunerna bestämmer sig för att vara när det gäller att ta förluster. Ytterligare en osäkerhet är EU:s granskning av vad som är tillåtet när det gäller offentligt stöd till regionala flygplatser.

För Stockholm-Västerås gäller att eftersom flygplatsen är utpekad som riksintresse kan den inte bebyggas med bostäder även om flygverksamheten skulle läggas ned. Dock uppdateras förteckningen över riksintressen en gång per år och Trafikverket har för avsikt att göra en större översyn av utpekade riksintressen vart fjärde år.

Som framgår ovan saknar inte Arlanda och Bromma tillsammans tillräcklig kapacitet. Istället beror övriga flygplatsers attraktivitet på om man kan ha ett intressant erbjudande för bl.a. lågprisflyg och flygfrakt. Kostnadsbilden för flygbolagen behöver vara en annan än på de största och mest citynära flygplatserna. Principen för lågprisflyg är att flygbolag satsar på att konkurrera genom låga priser beroende på låga kostnader. En del i detta kan då vara att trafikera flygplatser med billigare landningsavgifter. Detta är emellertid en marknad som kan förändras snabbt, såväl när det gäller den allmänna marknadssituationen som enskilda flygbolags framtid och deras prioritering av flygplatser och rutter. Beslutet att öppna Uppsala-Ärna för civil flygtrafik kan förväntas skärpa konkurrensen om bl.a. lågprisflygbolagen betydligt.

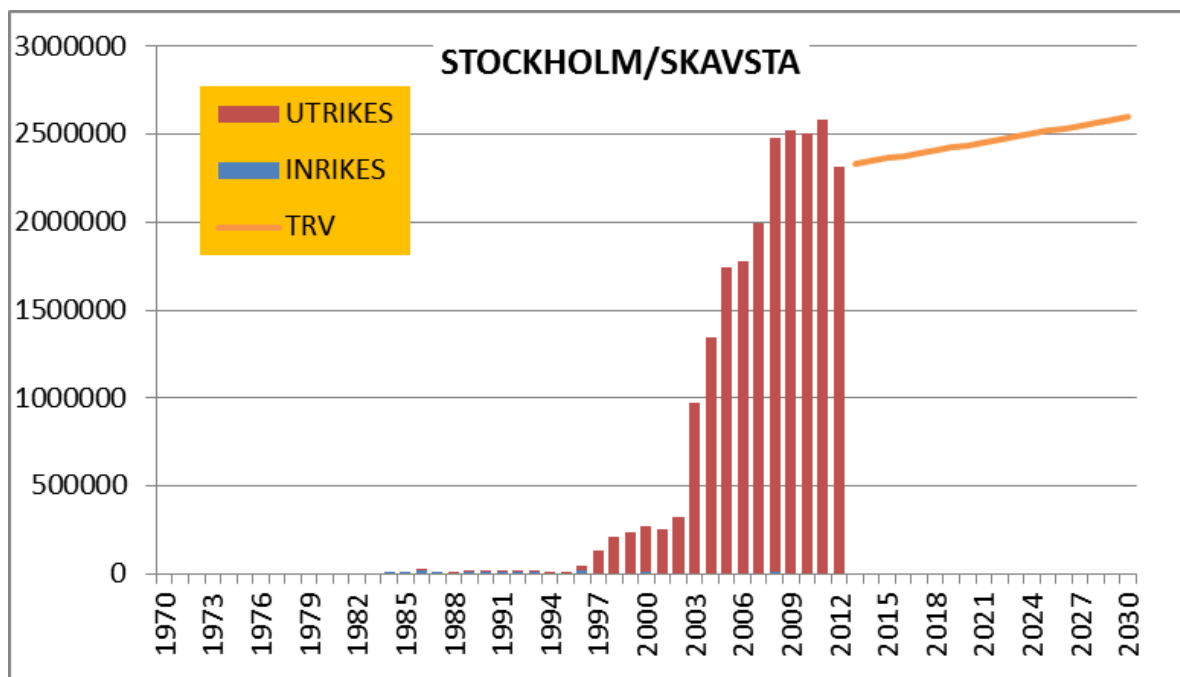
Om endera av Stockholm-Västerås eller Eskilstuna flygplatser skulle försvinna i framtiden kan det förmodas att en stor del av det allmänflyg som då blev hemlöst skulle söka sig till den andra flygplatsen. Om båda flygplatserna skulle försvinna blir givetvis situationen svårare för allmänflyget, med förlängda marktransporter till tillgängliga flygplatser.

## Övriga flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet

**Mellingeholms flygfält** ligger i anslutning till E18, 3 km söder om Norrtälje centrum och 70 km från Stockholm. Fältet är en icke godkänd flygplats med en 650 meter lång asfaltbana. Den ägs av Norrtälje kommun. En detaljplaneprocess som skulle möjliggöra förlängning av banan med 300 m pågår. Flygplatsen har idag allmänflyg. Roslagens Flygklubb har sin bas här och dessutom har SAS Flygklubb nyligen flyttat sin verksamhet hit från Bromma. På Mellingeholm finns också helikopterflyg, bl.a. Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

**Stockholm/Gnesta** (f.d. Vängsö) ligger 9 km nordväst om Gnesta, 75 km från Stockholm. Flygplatsen är ett gräsfält. Den ägs av Östra Sörmlands Flygklubb, som har ambition att utveckla den till en asfalterad, godkänd flygplats med 2B-status, ev. i kombination med företagspark m.m. Ny detaljplan för flygplatsen har antagits, men är överklagad. Flygplatsen har på senare tid fått tillskott på allmänflyg bl.a. genom att Barkarby Flygklubb nu har hangar och plan här.

**Stockholm-Skavsta** ligger i närheten av E4, 7 km nordväst om Nyköping och 106 km sydväst om Stockholm. Flygplatsen är godkänd, med kod 4E. Den byggdes som en militär flygplats 1941 och lades ner som sådan 1979. I mitten av 1980-talet och början av 1990-talet fanns linjetrafik i mindre omfattning. 1997 etablerade sig Ryanair. Trafiken steg snabbt till 2,5 miljoner passagerare 2008, vilket gör Stockholm-Skavsta till Sveriges tredje största flygplats i antal passagerare, något större än Bromma. Flygplatsen har redovisat underskott varje år från 1997 till 2012 då en mindre vinst redovisades. Den spanska huvudägaren sålde sommaren 2013 sin andel till ett amerikanskt företag. Nyköpings kommun äger 9,9 procent av aktierna. På flygplatsen finns idag allmänflyg och rent fysiskt finns stora möjligheter för en ökning. Antalet flygrörelser ligger långt under det tillstånd som finns.



**Uppsala-Ärna flygplats**, 7 km nordväst om Uppsala och 78 km från Stockholm, är en militär flygplats som nu har fått tillstånd av regeringen för civil flygtrafik. Från 1944 fanns här flygförbanden F16 och F20, vilka lades ner 2003 resp 2006. Fram till 1994 var Ärna också godkänd som civil trafikflygplats men någon reguljär trafik har aldrig funnits. Flygplatsen är ett riksintresse, med motivet att säkerställa framtida flygplatskapacitet för framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen. På flygplatsen finns två banor som kan utnyttjas för civil flygtrafik. Kapaciteten är således stor. Beroende av hur flygplatsen kommer att utvecklas skulle här eventuellt, vid sidan av flygplatsens andra uppgifter, kunna uppstå utrymme för allmänflyg. Allmänflyg i närheten av Uppsala finns idag på Sundbro flygfält, som är ett gräsfält nordväst om Ärna, 13 km från Uppsala.



## Analys och slutsatser

### Slutsatser i sammandrag

- Det allmänflyg som bäst bidrar till Stockholmsregionens attraktivitet och tillgänglighet, och därför motiverar ett offentligt engagemang, kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen sedan investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning.
- Inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, har signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.
- Det är dessutom svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats.
- Lättare allmänflyg kommer därmed inte att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare. De alternativ som finns för det allmänflyg som behöver asfalterade banor ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.
- Om allmänflygets intressenter i framtiden hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet vore det mycket glädjande. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

### Analys

Tillgången till flygplatser för allmänflyg i Stockholmsregionen har förändrats kraftigt. Under ett antal år kunde Tullinge och Barkarby – två gamla militärflygplatser – användas för civilt flyg. Båda dessa flygplatser har dock tagits i anspråk för bostadsbebyggelse. Utrymmet för allmänflyg på Bromma har också förändrats på grund av flygplatsens utveckling.

I projektet Allmänflygplats i Stockholmsregionen har därför genomförts ett utredningsarbete för att klarlägga förutsättningarna för allmänflygets tillgång till flygplatser. Denna rapport är en slutrapport för projektet.

Under de senaste tio åren har Stockholmsregionen genomgått stora förändringar, och är nu en av de regioner i Europa som urbaniseras snabbast. Befolkningsutvecklingen slår tidigare prognoser. Nettoökningen är nu ungefär dubbelt så stor som för ett tiotal år sedan och är för närvarande ca 35 000 personer per år.

Behoven för bostadsbyggande och näringslivsutveckling gör att konkurrensen om markanvändningen blir allt skarpare. Möjligheterna att finna markområden som samtidigt är avskilda och citynära, och som inte redan planeras för användning med hög prioritet, minskar allt mer.

Samtidigt ökar vikten av att behålla och utveckla regionens infrastruktur. Det gäller inte minst de trafikflygplatser som finns i regionen. Framför allt blir Arlandas och Brommas betydelse för regionens tillgänglighet och konkurrenskraft allt större.

Arlanda är navet i Stockholmsregionens internationella tillgänglighet, som är avgörande för att regionen kunna fortsätta att utvecklas som besöksmål och för att Stockholm ska vara attraktivt för internationellt inriktad företagsamhet, utbildning och forskning.

Bromma har utvecklat sin reguljära flygtrafik starkt under senare år och man planerar nu en upprustning till en modern cityflygplats. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Analys och slutsatser i rapporten bygger på att Bromma och Arlanda utvecklas i linje med aktuella planer. Om det skulle ske stora förändringar i förutsättningarna för dessa flygplatser så kan det få följd effekter för övrig flygplatskapacitet i regionen och förändra slutsatserna i detta projekt.

Ansvar för allmänflyget är inte en statlig angelägenhet. Inte heller kommuner eller landsting/regioner har något annat ansvar än vad man frivilligt påtar sig. Att upprätthålla förutsättningar för allmänflyg är således en öppen fråga för bedömning av privata och offentliga intressenter.

Den bedömning som har gjorts i detta projekt är att det allmänflyg som motiverar ett offentligt engagemang, är det affärsflyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen. Sådant flyg kräver tillgång till en flygplats där det går att flyga tillförlitligt under hela året.

Det flyg som har stor betydelse för regionens näringsliv och påverkar förutsättningarna för utveckling och tillväxt i regionen kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen. Bromma intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom flygplatsen är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas i avtalet mellan Stockholms stad och staten om Bromma flygplats.

Avsikten är nu att rusta upp Bromma för att bli en modern cityflygplats. När det gäller affärsflyget har investeringar för 80 miljoner kr genomförts för en ny anläggning, "Östra rampen". Anläggningen omfattar taxibanor, platta och uppställningsplatser. Nya vägar, inpassering och parkeringsplatser ingår också. Aktörer kommer att erbjudas arrenden för hangarer, service- och terminalbyggnader. Anläggningen ska också ge bättre möjligheter att erbjuda gästande affärsflyg service och tillfällig uppställning.

Lättare allmänflyg kan däremot inte beredas plats på Bromma i samma utsträckning som tidigare. Sammantaget är det därför så, efter att tidigare Tullinge och Barkarby lagts ner till förmån för bostadsbyggande, att det allmänflyg som inte är tillväxtkritiskt affärsflyg eller annat samhällsviktigt flyg som statsflyg och ambulansflyg, inte kommer att kunna beredas utrymme på asfalterade flygplatser i den närhet till Stockholm som har gällt tidigare.

Parallellt med att denna utredning i tidigare skeden undersökt möjliga fysiska lägen och finansieringsmöjligheter för nya flygplatser har ett ambitiöst arbete gjorts av allmänflygets egna företrädare. Det gäller såväl genomgångar av alternativ för lokalisering av flygplatser som bedömningar av kostnader. Utredningen har bl.a. tagit del av material från Barkarby Flygklubb, Östra Sörmlands Flygklubb, Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) och AOPA Sweden.

Enligt flygklubbarnas bedömning är flygplatser med 900 meters längd och utan förutsättningar för instrumentflygning tillräckliga för större delen av det lättare allmänflyg som behöver asfalterad bana. Detta innebär mindre anspråk när det gäller markbehov och finansiering än som skulle ha behövts för en flygplats för affärsflygets behov. Något genombrott för frågan har dock inte nåtts.

Det finns två skäl för detta. Det ena är att inga intressenter, vare sig offentliga eller privata, signalerat att man är beredda att finansiera en ny flygplats. I projektet har bedömts att användning av skattemedel för finansiering av en flygplats enkom för det lättare allmänflyget inte kan få prioritet.

Det andra skälet är att de kontakter som tagits i projektet visar att det är svårt att hitta en fysisk placering som får acceptans, och ingen kommun har hittills sett det möjligt att planlägga för en ny flygplats i något av de många lägen som har studerats. Var helst man försökt hitta mark för en ny flygplats finns hinder, som konflikter med omkringboendes intressen eller att markanvändningen konkurrerar med intresset av att bygga bostäder.

Om allmänflygets företrädare hittar fysisk placering och möjlig finansiering för en eller flera nya flygplatser i Stockholms närhet är det positivt. Förhoppningsvis kan det utredningsmaterial som tagits fram i projektet bidra till detta.

De alternativ som finns tills vidare, för det allmänflyg som behöver asfalterade banor, är dels befintliga flygplatser med tillräckliga förutsättningar, dels flygplatser med utvecklingspotential. De som finns tillgängliga ligger på avstånd mellan 7 och 10 mil från Stockholm.

Sex flygplatser som har potential för det lättare allmänflyget har identifierats. Fyra av dem är "godkända flygplatser" med långa rullbanor och förutsättningar för instrumentflygning. Dessa är Stockholm-Västerås, Eskilstuna, Stockholm-Skavsta och Uppsala-Ärna flygplatser. De två övriga är Mellingeholms flygfält i Norrtälje och Stockholm-Gnesta (f.d. Vängsö).

Förutsättningar för det lätta allmänflyget finns således på flera platser i regionen, dock inte på det av allmänflygets företrädare önskade avståndet från Stockholm. Utvecklingsmöjligheterna för Mellingeholm och Stockholm-Gnesta förutsätter att föreslagna detaljplaner godkänns, samt att finansiering går att ordna. Nämnas kan att Swedavia har övervägt att biträda etablering på en eller flera allmänflygplatser, i första hand genom att bidra till att uppställningsytor och liknande kan skapas.

## Bilaga: Dokumentation från tidigare utredningsskeden

Följande material finns att ladda ner från hemsidan för Satsa II, som ingår i regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013, området Tillgänglighet

[www.tmr.sll.se/satsa/](http://www.tmr.sll.se/satsa/)

- Intressentanalys och skiss till affärskoncept
- Översiktlig lokaliseringsstudie för ny allmänflygplats
- Översiktlig lokaliseringsstudie för ny allmänflygplats - kartbilaga
- Besluts-PM till KSL inför styrelsemöte 29 mars
- Luftrumsanalys av lokalisering av ny allmänflygplats i Stockholmsregionen
- Kostnadskalkyl för en allmänflygplats
- PM Allmänflygets samhällsekonomi
- Fördjupning om begränsningar och möjligheter med olika flygplatstyper
- Lägesrapport juni 2013