

Ärendegång:
KSLs arbetsutskott 2014-03-03

Regional allmänflygplats -slutrapport

Förslag till beslut

Kansliet föreslår styrelsen besluta

att godkänna rapporten; Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet.

att avsluta allmänflyguppdraget inom KSL.

Sammanfattning

KSL har under de senaste åren i flera faser utrett allmänflygets behov av flygplatser i Stockholms län inom ramen för EU-projektet SATSA II som avslutades vid årsskiftet. Bifogad rapport är en slutredovisning.

Kansliet kan utifrån rapportens resultat konstatera att länet för närvarande inte har behov av en ny samhällsfinansierad större allmänflygplats, men ser samtidigt att svårigheten att hitta en flygplatslokalisering för det lättare allmänflyget i Stockholms direkta närhet kvarstår.

Beskrivning av ärendet

KSL har under de senaste åren i flera faser utrett allmänflygets behov av flygplatser i Stockholms län inom ramen för EU-projektet SATSA II som avslutades vid årsskiftet. Bifogad rapport är en slutredovisning.

Inledningsvis togs ett helhetsgrepp som omfattade hela allmänflyget och utifrån ett grundligt underlagsmaterial beskrevs förutsättningarna för att anlägga en flygplats som i första hand kunde ersätta flygplatserna i Tullinge och Barkarby, som efter att militären lagt ner sin verksamhet, främst trafikerats av det lätta allmänflyget.

Målsättningen var förutom att peka ut möjliga lokaliseringar inom en femmilsradie från Stockholms centrum för en ersättningsflygplats för det lättare icke kommersiella allmänflyget också att denna på sikt skulle kunna byggas ut till en större allvädersflygplats med möjlighet att ta emot det tyngre kommersiella allmänflyget, det s.k. affärsflyget. Anledningen var att det under en längre tid funnits en osäkerhet om Bromma flygplats framtid och med det

också en osäkerhet kring var affärsflyget kan lokaliseras om Bromma läggs ner, alternativt ändrar verksamhetsinriktningen så att det begränsar det kommersiella allmänflygets möjligheter att trafikera Stockholmsområdet.

Det har dock visat sig vara svårt att skapa förutsättningar för en lokalisering som kan tillgodose hela allmänflygets behov. Ett skäl är att en större allmänflygplats tar ett stort geografiskt utrymme i anspråk och ger en betydande miljöpåverkan. Ett annat skäl är de omfattande investeringar som anläggandet av en sådan flygplats kräver.

Utifrån det material som togs fram i tidigare utredningsskeden initierade KSL under våren 2013 ytterligare en fas för att vidare utreda allmänflygets förutsättningar och som nu resulterat i rapporten; Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet. Se bilaga.

Arbetet har genomförts av en extern konsult, 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.

En utgångspunkt i arbetet har varit att undersöka förutsättningarna för allmänflyglokalisering även utanför Stockholms län och av den anledningen inleddes ett samarbete med Eskilstuna och Västerås. En annan utgångspunkt har varit att mer ingående belysa utvecklingsplanerna för Arlanda och Bromma samt vilka delar av allmänflyget som eventuellt kan komma att begränsas från att trafikera dessa flygplatser. Det senare kan anses vara avgörande för om länet i dagsläget är i behov av en större allmänflygplats så som tidigare utretts.

Kansliet kan utifrån rapportens resultat konstatera att länet för närvarande inte har behov av en ny samhällsfinansierad större allmänflygplats, men ser samtidigt att svårigheten att hitta en flygplatslokalisering för det lättare allmänflyget i Stockholms direkta närhet kvarstår.

Rapportens slutsatser

- Det allmänflyg som i första hand kan motivera en allmän satsning är det flyg som möjliggör tjänsteresor. Det är detta allmänflyg som i första hand har betydelse för regionens attraktivitet och här är tillgängligheten av stor vikt. En av rapportens viktigaste slutsatser är att denna typ av affärsflyg även fortsättningsvis upprätthållas på Bromma.
- Bromma har utvecklat sin reguljära flygtrafik starkt under senare år och man planerar nu en upprustning till en modern cityflygplats. Flygplatsen intar en särskild ställning när det gäller affärsflyg eftersom den är belägen nära Stockholms centrum och det är korta, smidiga transportavstånd inom flygplatsen. Affärsflygets roll på Bromma betonas också i avtalet mellan Stockholms stad och staten.

- När det gäller affärsflyget på Bromma 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.
- I rapporten konstateras att allmänflyget inte är en statlig angelägenhet. Men det innebär inte med automatik att det finns ett regionalt eller kommunalt ansvar att anordna flygplatser. Samtidigt beskrivs allmänflyget i exempelvis RUFs som en del i det samlade transportsystemet och att förutsättningar för det behöver upprätthållas. Men i den mån det finns ett samhällsansvar kan detta gälla delar av allmänflyget. Anledningen är att allmänflyg är tämligen brett som begrepp och innefattar allt ifrån det tyngre affärsflyget till det lättare hobbyflyget.
- 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.
- Avgörande för regionens tillgänglighet och det kommersiella allmänflygets framtid är vad som händer med Bromma efter 2038 och vilka satsningar som möjliggörs fram till dess genom de planer som skissas inom ramen för projektet Future-Bromma.
- 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.

Bilaga

Rapport; Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet.