



Kopia till

Fastighetsnämnden, Västerås Flygplats AB

Kommunstyrelsen

## Uppdrag - framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden

### Förslag till beslut

Rapporten läggs till handlingarna.

### Ärendebeskrivning

Kommunstyrelsen beslutade den 5 september 2012 att uppdra åt stadsledningskontoret att i brett samråd med interna och externa intressenter ta fram underlag för beslut om flygplatsernas och flygplatsområdenas framtida utveckling. Kommunstyrelsen beslutade dessutom att uppdraget ska utföras i enlighet med stadsledningskontorets förslag till uppdragsbeskrivning med tillägget att också ta fram förslag på hur flygplatsverksamheterna i Västerås kan samordnas.

Stadsledningskontoret har genomfört utredningsuppdraget utifrån det övergripande målet att ge kommunfullmäktige ett beslutsunderlag som ger förutsättningar att med bred politisk majoritet fatta ett inriktningsbeslut för Västerås flygplatsområden och flygplatsbolaget med utblick mot 2026 och 2050. En viktig utgångspunkt i utredningsuppdraget har varit att se över förutsättningarna för att Västerås flygplats ska kunna drivas utan kommunala subventioner. Arbetet har skett med ett flertal berörda aktörer vilket framgår av utredningen "Utredningsuppdrag - framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområden", daterad 2014-04-07.

### Bilagor

- Missiv - Västerås flygplats och flygplatsområden, 2014-04-07
- Utredningsuppdrag - Västerås flygplats och flygplatsområden, 2014-04-07
- Bilaga 1, Västerås Flygplats och flygplatsområden - Förutsättningarna för verksamheten i framtiden, LfV Aviation Consulting AB
- Bilaga 2, Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL



## Utredningsuppdrag - Västerås flygplats och flygplatsområden

### Bakgrund

Västerås Flygplats ska erbjuda västeråsarna och näringslivet attraktiva destinationer med flyg. Västerås Stad är ensam ägare till Västerås Flygplats AB vars nuvarande verksamhet varken har affärsmässiga förutsättningar eller tillräckligt ägarstöd för att vara ekonomiskt bärkraftigt. Om inga väsentliga förändringar sker i verksamhetens förutsättningar kommer Västerås Flygplats AB att ha förbrukat sitt aktiekapital under 2014.

### Uppdraget

Kommunstyrelsen beslutade den 5 september 2012 att uppdra åt stadsledningskontoret att i brett samråd med interna och externa intressenter ta fram underlag för beslut om flygplatsernas och flygplatsområdenas framtida utveckling. Kommunstyrelsen beslutade dessutom att uppdraget ska utföras i enlighet med stadsledningskontorets förslag till uppdragsbeskrivning med tillägget att också ta fram förslag på hur flygplatsverksamheterna i Västerås kan samordnas. Frågor som utretts:

1. Flygplatsernas förutsättningar och betydelse för Västerås som logistikort för person- och godstransporter.
2. Allmänflygets utveckling och betydelse för orten och flygplatsen. Till allmänflyget räknas här bruksflyg, taxiflyg, privatflyg och skolflyg.
3. Behovet av investeringar på flygplatsen och inom flygplatsområdet fram till 2026.
4. Möjligheter för och konsekvenser av att bredda finansieringen av flygplatsen genom medfinansiering, breddat ägande, eller överlåtelse av hela verksamheten till en eller flera externa parter.
5. Förutsättningarna för att få till stånd en dialog med staten och berörda regionala intressenter om kriterier för medfinansiering av flygplatsen utifrån dess betydelse i Stockholm Mälardalenregionen.
6. Hur stadens investeringar, driftbidrag, hyressättning och andra ekonomiska förutsättningar fördelas mellan de fyra transportslagen.
7. Förslag på hur flygplatsverksamheterna i Västerås kan samordnas.

8. Förutsättningar och konsekvenser av alternativ markanvändning av flygplatsområdet vid nedläggning av flygplatsen eller väsentligt annorlunda inriktning av flygverksamheten.
9. Förutsättningarna för flygplatsbolaget vid alternativa utfall av EU-kommissionens granskning av reglerna för statsstöd.

Inom ramen för utredningsuppdraget har följande utredningar tagits fram:

- Västerås Flygplats och flygplatsområden - Förutsättningarna för verksamheten i framtiden, LFV Aviation Consulting AB, bilaga 1
- Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL, bilaga 2

Ytterligare underlag som legat till grund för utredningens innehåll:

- Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse, WSP, 2012-04-13
- Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur, Västerås Stad (ej beslutad)
- Affärsplan STO-VST 2014-2017 (ej beslutad)

### **Utgångspunkter**

Stadsledningskontoret har genomfört utredningsuppdraget utifrån det övergripande målet att ge kommunfullmäktige ett beslutsunderlag som ger förutsättningar att med bred politisk majoritet fatta ett inriktningsbeslut för Västerås flygplatsområden och flygplatsbolaget med utblick mot 2026 och 2050.

### **Stadsledningskontorets bedömning**

För den fortsatta utvecklingen gör stadsledningskontoret bedömningen att flygverksamheten kräver kommunala subventioner upp emot 25 miljoner kronor per år. Detta för att åstadkomma en tillräcklig utvecklingskraft i verksamheten. Stadens tidigare subvention på 15 miljoner kronor bedöms inte vara tillräckligt för att upprätthålla en långsiktig hållbar och attraktiv verksamhet.

Bedömningen grundar sig dels på den dialog stadsledningskontoret haft med Västerås Flygplats AB under pågående utredningsarbete. Bolaget har under utredningens gång arbetat med en ny affärsplan som pekar på att det mest sannolika scenariot för verksamheten är en försiktig utveckling av passagerarantalet. En stark ökning av passagerarantalet bedöms inte kunna ske under överskådlig tid. Bedömningen grundar sig dessutom på de fakta som framkommit i utredningens olika deluppdrag, exempelvis den tuffa konkurrensen från närliggande flygplatser i regionen, svårbedömd flygmarknad, det svaga intresset hos staten, regionala aktörer och näringslivet gällande samverkan kring Västerås flygplats samt att den enskilt stora faktorn, för att förbättra flygbolagets resultat, i princip utgörs av utökad kommersiell trafik i form av lågprisflyg.

Stadsledningskontoret vill dessutom framhålla att det är av stor vikt att Västerås stad följer konsekvenserna av ett eventuellt ikraftträdande av EU:s nya riktlinjer för offentligt stöd till flygplatser och flygbolag.

Skulle det saknas politisk majoritet för kommunala subventioner upp emot 25 miljoner kronor per år bör Västerås stads överväga att avveckla flygverksamheten på Västerås flygplats. Ett sådant beslut måste dock föregås av ett nytt uppdrag för att utreda former, konsekvenser och tillvägagångsätt för en eventuell avveckling.

### **Bilagor**

- Utredningsuppdrag - Västerås flygplats och flygplatsområden, 2014-04-07
- Bilaga 1, Västerås Flygplats och flygplatsområden - Förutsättningarna för verksamheten i framtiden, LFV Aviation Consulting AB
- Bilaga 2, Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL





## Utredningsuppdrag - Västerås flygplats och flygplatsområden

### Inledning

Denna utredning utgör beslutsunderlag för stadens strategiskt långsiktiga agerande för stadens flygplatsområden, d.v.s. Västerås flygplats och Johannisbergs flygplats.

Utredning innefattar olika delutredningar. Delutredningarnas innehåll har processats fram dels i stadsledningskontorets förslag till uppdragsbeskrivning samt dels i samband med kommunstyrelsens beslut om uppdraget. Frågor som utretts:

1. Flygplatsernas förutsättningar och betydelse för Västerås som logistikort för person- och godstransporter.
2. Allmänflygets utveckling och betydelse för orten och flygplatsen. Till allmänflyget räknas här bruksflyg, taxiflyg, privatflyg och skolflyg.
3. Behovet av investeringar på flygplatsen och inom flygplatsområdet fram till 2026.
4. Möjligheter för och konsekvenser av att bredda finansieringen av flygplatsen genom medfinansiering, breddat ägande, eller överlåtelse av hela verksamheten till en eller flera externa parter.
5. Förutsättningarna för att få till stånd en dialog med staten och berörda regionala intressenter om kriterier för medfinansiering av flygplatsen utifrån dess betydelse i Stockholm Mälardalenregionen.
6. Hur stadens investeringar, driftbidrag, hyressättning och andra ekonomiska förutsättningar fördelas mellan de fyra transportslagen.
7. Förslag på hur flygplatsverksamheterna i Västerås kan samordnas.
8. Förutsättningar och konsekvenser av alternativ markanvändning av flygplatsområdet vid nedläggning av flygplatsen eller väsentligt annorlunda inriktning av flygverksamheten.
9. Förutsättningarna för flygplatsbolaget vid alternativa utfall av EU-kommissionens granskning av reglerna för statsstöd.

Inom ramen för utredningsuppdraget har följande utredningar tagits fram:

- Västerås Flygplats och flygplatsområden - Förutsättningarna för verksamheten i framtiden, LFV Aviation Consulting AB, bilaga 1
- Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet, KSL, bilaga 2

Ytterligare underlag som legat till grund för utredningens innehåll:

- Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse, WSP, 2012-04-13
- Program för trafikslagsövergripande godsinfrastruktur, Västerås Stad (ej beslutad)
- Affärsplan STO-VST 2014-2017 (ej beslutad)

### **Sammanfattning**

För den fortsatta utvecklingen gör stadsledningskontoret bedömningen att flygverksamheten kräver kommunala subventioner upp emot 25 mkr per år. Detta för att åstadkomma en tillräcklig utvecklingskraft i verksamheten. Stadens tidigare subvention på 15 miljoner kronor bedöms inte vara tillräckligt för att upprätthålla en hållbar och attraktiv verksamhet.

Västerås flygplats har de infrastrukturella- och miljömässiga möjligheterna att nå kommersiella passagerarvolymerna uppemot ca 2 miljoner passagerare och ca 15 000 flygplansrörelser. Gällande miljötillstånd (55 000 flygplansrörelser) medger en utveckling av flygverksamheten då flygplatsen opererar på ca 40 % av sin tillgängliga kapacitet. Infrastrukturen vid Västerås flygplats är i gott skick och tekniskt klarar bansystemet av all den typ av flygtrafik som flygplatsen har i dagsläget och som kan förutses framöver.

Flygplatsen är av riksintresse för luftfarten. Motiveringen är att säkra Stockholms och Mälardalens framtida behov av flygplatser. I Västerås fall innebär detta att marken kring Västerås flygplats i allt väsentligt endast kan användas till just detta ändamål.

Flygplatsens ekonomiska resultat 2013 är likvärdigt eller bättre än andra flygplatser i Sverige med likvärdiga passagerarvolymerna. För flygplatsens framtida ekonomi är en större trafikvolym den helt avgörande faktorn. Hur trafikvolymen vid Västerås flygplats kan utvecklas beror av en mängd olika faktorer. Vissa faktorer kan påverkas av flygplatsen medan andra är helt beroende av flygmarknadens utveckling och i synnerhet flygbolagens utveckling.

Västerås Flygplats hade år 2012 över 150 000 passagerare och det finns förutsättningar för en försiktigt positiv utveckling av passagerarantalet under de kommande åren. Denna försiktiga utveckling bedöms medföra årliga kommunala subventioner upp emot 20-25 Mkr. Först vid 1-1,5 miljoner passagerare finns förutsättningar att flygplatsen kan drivas utan kommunala subventioner. En utökad trafik kräver stegvisa investeringar. Det är hos privatresenärerna den största potentialen finns för trafikökningar.

En utveckling av passagerarantalet är som vid alla andra mindre och medelstora flygplatser beroende av det dominerande bolagets framtida trafikeringsbeslut och intresse för marknaden. Det mest troliga utvecklingsscenariot förutsätter att Ryanair aktivt konkurrerar med främst Norwegian och SAS. En övre gräns för ett sådant scenario bedöms vara ca 700 000 årspassagerare. Med denna passagerarvolym skulle flygplatsens ekonomiska resultat förbättras avsevärt.

Fler affärsresor skulle utgöra en mycket viktig ekonomisk faktor för Västerås flygplats. Fler affärsresor kan skapa grund för flygförbindelser med relativt hög frekvens. Detta skulle kunna öka Västeråsregionens attraktivitet som bas för företag som verkar internationellt. En ökad volym i flyglinjerna ger också bättre förutsättningar för inkommande turism till regionen.

Flygplatsens läge i Mellansverige och nära Västerås stadskärna innebär stora fördelar för passagerarna. Flygplatsens passagerare kommer från ett stort omland men det lokala inslaget är förhållandevis stort. Det potentiella upptagningsområdet varierar betydligt med den produkt som erbjuds. Lågprisflyg har ett betydligt större upptagningsområde än vad annan trafik har.

Med den ökande globaliseringen har fraktflyget blivit allt viktigare. Prognosen för flygfrakten är en global tillväxt om 5,9 % de kommande åren. Västerås flygplats, som är landets femte största fraktflygplats, är inte utpekad i Nationell transportplan 2014-2020 som central för fraktflyget. Av den totala andelen flygrörelser på Västerås flygplats utgör flygfrakten närmare 1-2 %. Antalet rörelser förväntas öka långsamt och kapaciteten kommer att räcka under överskådlig tid.

I Västerås stad pågår ett arbetat att ta fram ett program som visar hur Västerås avser att möta den framtida utmaningen att hantera det gods som behöver transporteras. För flygfrakten anger programmet följande strategier: "Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling" samt "Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur".

Från näringslivet sida i Västerås är behovet och nyttjandet av Västerås flygplats idag mycket lågt. I princip några få flygresor per år. Beträffande imagevärdet skiljer sig meningarna hos näringslivet åt, allt ifrån mycket högt imagevärde till inget alls. I huvudsak är inställningen att flygplatsen har en potential att öka imagevärdet med utökad trafik, exempelvis genom att utveckla flyg till någon större navflygplats. För det lokala näringslivets bedöms inte Västerås flygplats utgöra den avgörande konkurrensfördelen vare sig för befintliga användare eller vid övervägande om potentiella etableringar.

Västerås förutsättningar att utvecklas är beroende av de konkurrerande flygplatsernas styrkor och svagheter samt deras agerande i marknaden. De stora konkurrenterna är Arlanda, Bromma och Skavsta utifrån lite olika positioner. Arlanda utgör den största konkurrenten med tanke på att

flygplatsen ligger förhållandevis nära Västerås och på samma sida om Mälaren.

Kapacitetsmässigt finns det goda förutsättningar att utveckla allmänflyget vid Västerås flygplats. Allmänflyget kan i framtiden förväntas öka vid flygplatsen, i detta ingår bristen på flygplats för allmänflyget i Stockholmsregionen samt överflyttning av allmänflyg från Johannisberg. Det bör också finnas möjlighet att tillsammans med Eskilstuna flygplats kunna bereda plats och utveckla en aktiv verksamhet för allmänflyget. För Västerås Flygplatsen är olika etableringar av allmänflyg av värde men det har dock begränsad resultatpåverkan.

Beträffande övertagande av hela eller delar av flygplatsen genom privata aktörer är bedömningen att det är svårt att hitta privata finansierare utan krav på annan ekonomisk kompensation för övertagande av hela eller delar av flygplatsen.

Västerås stad har genom samverkan med bl.a. Kommunförbundet Stockholms Län, Eskilstuna kommun och Norrtälje kommun diskuterat och utrett frågan om gemensam regional flygplats för allmänflyget. Uppsala kommun fick frågan att medverka men valde att avstå. Utifrån detta samarbete bedömer Västerås stad att det inte finns några förutsättningar att bilda ett gemensamt flygplatsbolag med de tre icke statliga flygplatserna. Möjligen kan det finnas förutsättningar att tillsammans med Eskilstuna flygplats bereda plats och utveckla en aktiv verksamhet för allmänflyget.

För Västerås stad har en regional samordning med fler offentliga aktörer bedömts kunna stärka möjligheten för att föra en dialog med staten och det statliga flygplatsbolaget om att detta bolag också bidrar med medel till driften eller deltar i ägarkretsen. Västerås stad har därav, under utredningens gång, haft diskussioner med Eskilstuna kommun, Landstinget i Västmanland, Västmanland kommuner och landsting samt Kommunförbundet Stockholms Län om eventuell samordning. Staden har dock inte nått framgång i samordningsfrågan.

Den samlade flygnäringen har länge efterfrågat en samlad svensk flygpolitik. Något som det nu också tycks finnas ett bredare politiskt intresse för att implementera. Möjligen har det ökade intresset också föranlett att Trafikverket nyligen fick kravet på sig att ringmärka minst 50 miljoner av dess forskning till att behandla luftfarten. Detta är ett momentum som Sveriges Regionala Flygplatser och även flygplatsägarna bör nyttja på ett konstruktivt sätt. Exempelvis borde en fråga som varför Västerås, inte får ta del av driftbidraget, nu ha större möjlighet att omprövas av regering eller riksdag.

Möjligheterna att attrahera investerare inom näringslivet eller påräkna statliga medel bedöms vara begränsade genom att Västerås flygplats inte finns med bland de strategiska flygplatserna för fraktflyg i Nationell transportplan 2014-2025. Inom en radie på ca 100 km från Västerås

ligger det tre flygplatser som pekas ut som centrala flygplatser för fraktflyg; Arlanda, Örebro och Skavsta.

Stadens kostnader mellan de fyra transportslagen varierar kraftigt mellan olika år av flera olika anledningar. Exempelvis har staden vissa år bidragit till medfinansiering i statlig infrastruktur (Citybanan och Mälarfärleden). Kostnaderna har ökat under senare år och utvecklingen pekar mot att infrastrukturen för transporter kommer att ta en allt större del av stadens skattekonor.

Johannisberg flygfält är i Översiktsplan 2026 utpekade som utredningsområde för bl.a. bostäder. Det finns goda möjligheter att flytta huvuddelen av de verksamheter som idag bedrivs på Johannisberg till Västerås flygplats. Segelflygklubbens verksamhet kan dock inte inrymmas på Västerås flygplats.

En utökning av trafiken på Västerås flygplats bedöms inte påverka situationen för stadsutvecklingen i flygplatsens närområde då det inom nuvarande tillstånd ryms betydligt mer flygtrafik än dagens. Om trafiken på flygplatsen minskade skulle eventuellt etapp 2 av Lillhamra frigöras för byggnation, 150 bostäder.

En förändrad markanvändning av flygplatsområdet skulle medge utbyggnad av Västerås tätort österut. Övergripande skulle en nedläggning av flygplatsen innebära att mark frigörs för ytterligare ca 3 000-4 000 bostäder samt ett tillskott på attraktiv näringslivsmark. Bedömning är att en det måste till en tämligen hög exploateringsgrad i området för att byggandet ska generera en vinst.

Den 24 februari 2014 presenterade EU-kommissionen nya riktlinjer som innebär att flygplatser med färre än 3 miljoner passagerare och de med mellan tre och fem miljoner flygpassagerare årligen kan få statligt stöd i som längst tio år. Därefter måste de bära sina egna kostnader. De kommunala flygplatserna i Sverige, så även Västerås Flygplats, kan anmäla sig som SGEI flygplatser (statligt stöd och tjänster av allmänt ekonomiskt intresse). Om Västerås Flygplats lämnar in en begäran och begäran beviljas av EU-kommissionen kommer flygplatsen att betraktas som en SGEI-flygplats som kan finansieras genom offentligt stöd. Om Västerås flygplats inte blir en SGEI-flygplats kommer offentligt stöd att kunna ges under en begränsad tidrymd. Därefter måste flygplatsen finansieras på annat sätt fullt ut.

### **1. Flygplatsernas förutsättningar och betydelse för Västerås som logistikort för person- och godstransporter.**

#### Miljötillstånd

Följande miljödomar gäller för flygplatsen:

- Före detta Koncessionsnämnden för miljöskydd, numera Miljödomstolen, 1997-03-21.
- Miljödomstolen, beslut om villkor 2001-03-16.
- Miljödomstolen, beslut om villkor banavisning 2004-09-27.
- Miljödomstolen, beslut avseende skolflyg 2008-06-27.

- Miljööverdomstolen, beslut om överklagande 2001-01-12.

Det i miljödomarna som är av betydelse för denna utredning är i huvudsak tillståndet 55 000 rörelser. Detta medger en utveckling av flygverksamheten då flygplatsen opererar på ca 40 % av sin tillgängliga kapacitet. Om flygplatsen närmar sig taket för antal rörelser så kan en ansökan till miljödomstolen om utökning av antalet rörelser ske.

#### Riksintresse

Den 17 november 2010 beslutade Trafikverket att Västerås Flygplats är av riksintresse för luftfarten. Motiveringen är att säkra Stockholms och Mälardalens framtida behov av flygplatser. Riksintresset utgörs av det område som på lång sikt kan täckas av luftfartsanläggningarnas behov av markområde. I begreppet luftfartsanläggning ingår flygplatser och luftfartsknuten utrustning, exempelvis rullbanor, taxibanor och terminaler. I Västerås fall innebär detta att marken kring Västerås flygplats i allt väsentligt endast kan användas till just detta ändamål. Yttre gräns för riksintresset styrs i princip av rådande bullerförhållanden vid flygplatsen.

Planeringsförutsättningarna i området kring flygplatsen är således starkt begränsade ur ett kommunalt planeringsperspektiv. Riksintresset medför restriktioner vad gäller alternativ markanvändning och framför allt bullerfrågan hindrar exploatering av bostäder. Områden utanför riksintresseområdet, inom vilka bebyggelse eller andra fysiska hinder kan innebära påtaglig skada på riksintresset, benämns influensområden för riksintresset. Influensområdet styrs av tre faktorer; hinder, buller samt elektromagnetiska fält.

Vid en omprövning av riksintresset krävs dialog med trafikverket.

#### Infrastruktur

Infrastrukturen vid Västerås flygplats är i gott skick efter förstärkningsarbeten i den norra banändan liksom ett nytt lager asfalt på rullbanan som genomförts nyligen. Därtill är ljussystemen nyligen utbytta. Banan är klassad som kod 4C med en banlängd på 2581 meter och en banbredd på 46 meter. Det finns inflygningshjälpmedel ILS (som stöd vid dåligt väder) i den norra banändan för landningar norrifrån. Sammantaget innebär detta att bansystemet tekniskt klarar av all den typ av flygtrafik som flygplatsen har i dagsläget och som kan förutses framöver, d.v.s. all trafik med medelstora flygplan. Förläggningen av terminalbyggnaden till den ena banänden är en relativt vanlig företeelse på före detta militära flottiljer, och är för Västerås flygplats med nuvarande trafikbild och förhärskande vindriktningar ingen direkt nackdel för de civila operationerna av tung trafik.

Byggnader, taxibanor och uppställningsplatser för flygplan är lokaliserade på behörigt avstånd från rullbanan. Det finns därmed inga fysiska eller andra hinder enligt gällande bestämmelser, utgivna av Transportstyrelsen, för att t ex anlägga en parallell taxibana, nya



uppställningsplatser för flygplan eller expandera den nuvarande terminalbyggnaden.

### Ekonomi

Flygplatsens resultat 2013 är likvärdigt eller bättre än andra flygplatser i Sverige med likvärdiga passagerarvolym. Under 2013 uppgick intäkterna till 39,5 Mkr (i detta ingår ett driftbidrag från Västerås stad på 15 Mkr) och kostnaderna till ca 46 Mkr. Detta renderar ett underskott motsvarande 6,5 Mkr. Om driftbidraget exkluderas, uppgick underskottet till 21,5 Mkr. Fram till och med 2010 täcktes underskottet med aktieägartillskott. Under 2010 utbetalades 35 Mkr och dessförinnan utbetalades 47 Mkr år 2008. Från och med 2011 utbetalar staden ett årligt driftbidrag på 15 Mkr. Driftbidraget medför att den årliga förlusten för flygplatsen begränsas, men förlusterna medför ändå att behovet av aktieägartillskott kvarstår. För flygplatsens framtida ekonomi är en större trafikvolym den helt avgörande faktorn.

För den fortsatta utvecklingen gör stadsledningskontoret bedömningen att flygverksamheten kräver kommunala subventioner upp emot 25 Mkr per år. Detta för att åstadkomma en tillräcklig utvecklingskraft i verksamheten. Stadens tidigare subvention på 15 Mkr bedöms inte vara tillräckligt för att upprätthålla en hållbar och attraktiv verksamhet.

### Västerås Flygplats AB:s utvecklingsplaner

Västerås Flygplats AB har under pågående utredningsarbete arbetat med en ny affärsplan. Affärsplanen pekar på att det mest sannolika scenariot för verksamheten är en försiktig utveckling av passagerarantalet. En stark ökning av passagerarantalet bedöms inte kunna ske under överskådlig tid. I affärsplanen beskrivs olika scenarier gällande exempelvis antal passagerare. Det är först vid en tredubbling av passagerarantalet som verksamheten närmar sig ett nollresultat.

### Tillväxtpotential för person- och godstransporter

Västerås flygplats har de infrastrukturella- och miljömässiga möjligheterna att nå kommersiella passagerarvolym uppmot ca 2 miljoner passagerare och ca 15 000 rörelser trafikflyg. Hur trafikvolymen vid Västerås flygplats kan utvecklas beror av en mängd olika faktorer. Vissa faktorer kan påverkas av flygplatsen medan andra är helt beroende av flygmarknadens utveckling och i synnerhet flygbolagens utveckling.

### *Persontransporter - privat- och affärsresor*

Västerås Flygplats läge nära Västerås stadskärna innebär stora fördelar för passagerarna. Flygplatsen har ett geografiskt fördelaktigt läge i Mellansverige med ett utbrett upptagningsområde som utgörs av Västmanland, Närke, Dalarna, Uppland, norra Storstockholmsområdet samt norra Södermanland. Inom en 15 mils radie från Västerås finns en tredjedel av Sveriges befolkning, inom 20 mil finns 80 % av företagen i Sverige.

Flygplatsens passagerare kommer från ett stort omland men det lokala inslaget är förhållandevis stort. 2012 kom ca 30 % av flygplatsens

passagerare från Västmanland. Västerås stad med ca 55 % av invånarna i Västmanland står för ca 80 % av länets resande från flygplatsen. Andelen resande från Stockholms län har ökat markant, vilket sammanhänger med det utvecklade upptagningsområdet. Övriga resenärer kommer från ett relativt stort omland. Det potentiella upptagningsområdet varierar betydligt med den produkt som erbjuds. Med detta skall förstås att unika produkter som t.ex. lågprisflyg har ett betydligt större upptagningsområde än vad annan trafik har.

Det är hos privatresenärerna den största potentialen finns för trafikökningar på Västerås flygplats. Det är också inom privatresandet som tillväxten nationellt är störst sen en tid tillbaka. Nycklarna är paketering och/eller utbudets pris. Ett ökat affärsresande skulle utgöra en mycket viktig ekonomisk faktor för flygbolagen. Dock är tillväxtpotentialen mindre för affärsresor jämfört med privatresor då tidsvinsten att resa från Västerås jämfört med Arlanda via ett större nav är rätt liten. Till detta skall också läggas de satsningar som genomförs på Bromma flygplats. Ett ökat affärsresande skulle skapa grund för förbindelser med relativt hög frekvens vilket ökar Västeråsregionens attraktivitet som bas för företag som verkar internationellt. En ökad volym i flyglinjerna ger också bättre förutsättningar för inkommande turism.

Avstånd till flygplatsen, trafikprogram och pris är de tre kommunicerande kärnen för alla resenärer. För affärsresenärer har de två första faktorerna traditionellt vägt tyngst. För privatresenärer är utbud av destinationer samt tidtabell och antal avgångar mest avgörande.

Västerås Flygplats utvecklingen av antalet passagerare mellan 1995-2012 speglar relativt väl den generella utvecklingen av flygmarknaden i Sverige och i vår omvärld under denna period. Västerås Flygplats hade år 2012 över 150 000 passagerare och det finns förutsättningar för en försiktigt positiv utveckling av passagerarantalet under de kommande åren. Denna försiktiga utveckling bedöms medföra kommunala subventioner upp emot 20-25 Mkr. Först vid 1-1,5 miljoner passagerare finns förutsättningar att flygplatsen kan drivas utan kommunala subventioner.

En utveckling av passagerarantalet är som vid alla andra mindre och medelstora flygplatser beroende av det dominerande bolagets framtida trafikeringsbeslut och intresse för marknaden. Det mest troliga utvecklingsscenario förutsätter att Ryanair aktivt konkurrerar med främst Norwegian och SAS och försöker ta eller återta en del resenärer från Stockholms norra delar där bolaget idag har en svag ställning. En övre gräns för ett sådant scenario bedöms vara ca 700 000 årspassagerare. Med denna passagerarvolym skulle flygplatsens ekonomiska resultat förbättras avsevärt. Om Ryanair kan sprida trafiken relativt jämnt under dagen kan investeringskostnaderna begränsas och den årliga förlusten minska med ända upp emot 18 Mkr. Under de första åren på väg mot 700 000 passagerare måste dock vissa investeringar göras, och resultatförbättringen de första åren blir relativt begränsade.



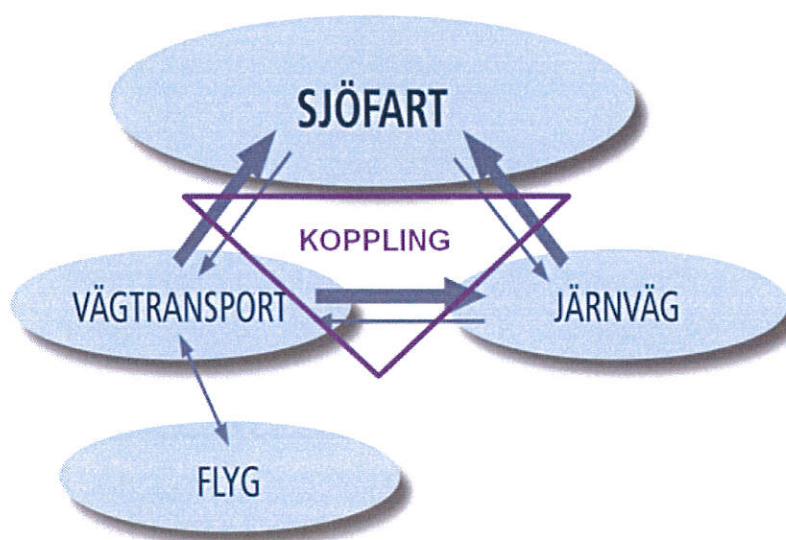
### Godstransporter och näringsliv

Västerås växer både i termer av befolkning och i termer av sysselsättning. En viktig del i förklaringen är att Västerås ligger inom den funktionella Mälardalsregionen. Tätheten, tillgängligheten och utbytet mellan regionens orter har ökat under senare år vilket visas av gods- och pendlingsströmmarna.

Västerås och övriga orter i regionen är hemvist för ett antal stora, internationella företag som sannolikt inte har närområdet som sin primära avsättningsmarknad. För regionens konkurrensförutsättningar, och attraktivitet för näringslivet i stort, är det väsentligt att lägesnackdelen med stora avstånd till de viktiga internationella marknaderna så långt som möjligt kompenseras av väl utvecklade omvärldsförbindelser. Om dessa förbindelser försvinner eller försämras finns det risk för att företag lokaliseras hela eller delar av sin verksamhet på annan ort med bättre tillgänglighet. Det är dock osäkert hur omfattande denna effekt är.

I Västerås stad pågår ett arbetat att ta fram ett program som ska visa hur Västerås avser att möta den nuvarande och framtida utmaningen att hantera det gods som behöver transporterats. Programmet visar hur Västerås vill främja en långsiktigt hållbar utveckling som även stärker stadens attraktivitet och konkurrenskraft som logistikort och regioncentrum.

I programmet finns att utläsa att det i Västerås finns goda möjligheten till trafikslagövergripande lösningar för godstransporter. En unik förutsättning för Västerås är att staden idag har tillgång till samtliga fyra transportslag. Här finns Nordens största insjöhamn med kopplingar till Europa och världen, närhet till flera nationella vägar och järnvägar samt flygplats. Tillsammans möjliggörs i Västerås en nod för trafikslagsövergripande transporter där godsets "hela-resan-perspektiv" kan beaktas och förstärkas. Bilden nedan visar hur de fyra transportslagen är sammankopplade i Västerås.



För flygfrakten anger programmet följande strategier:

- Arbeta långsiktigt för flygplatsens möjligheter till en positiv utveckling.
- Synliggöra fördelarna med storregionalt samordnad flygplatsstruktur.

Med den ökande globaliseringen har fraktflyget blivit allt viktigare. Den har under de senaste 30 åren uppvisat en markant utveckling och är numera en mycket viktig faktor för den globala ekonomin. Transport av flygfrakt motsvarar en liten del av fraktvolymer, men en stor del av transportvärdet. Arlanda flygplats, som idag opererar på ungefär halva sin kapacitet, har mest flygfrakt i Sverige och cirka hälften av all varuhandel som sker med flyg går via flygplatsen. Prognosen för flygfrakten är en global tillväxt om 5,9 % de kommande åren. Dock är branschen väldigt konjunkturkänslig, men den har en förmåga att snabbt anpassa sig.

Inom "En bättre sats", en samverkansgrupp med fler aktörer i Mälardalsregionen, har flyget diskuterats inom två temagrupper - Gods och Transporttillgänglighet. Inom gruppen Gods har diskussionerna handlat om att det idag finns ledig kapacitet inom fraktflyget. Diskussioner har också förts gällande vilka fraktflygplatser som är viktiga för regionen. Det gruppen skulle vilja göra är scenarioanalyser för att ta tillvara ledig kapacitet i systemet, främst hos sjöfarten men även hos flyget. Även gruppen Transporttillgänglighet har diskuterat samma behov. Beslut om att arbeta fram scenarioanalyser beräknas tas under våren. Temagruppen Transporttillgänglighet har tittat på regionens koppling till omvärlden. Det mest specifika som framkommit är att Arlanda "måste" bli ett megacity 2032 för att inte hela Sverige ska hamna i bakvattnet och bli en regionalflygplats istället för en global flygplats. Detta är en viktig fråga då alternativet är att Helsingfors eller Köpenhamn konkurrerar ut Arlanda som skulle få minskat antal direktflyg ut i världen. Flygningar från Arlanda skulle istället gå till Helsingfors och Köpenhamn för vidare transport ut i världen. Försämrade kommunikationer ut i världen kan i sin tur innebära att företag inte har samma vilja att vara kvar i Sverige eller utöka och investera i sina verksamheter. Att Arlanda når statusen megacity 2032 bedöms som viktigt för Mälardalsregionen och för Sverige. Det som krävs för att bli megacity 2032 är ett stort flöde av resenärer och Stockholm tillväxt räcker inte. Ett större flöde av resenärer uppnås genom att Arlandas upptagningsområde utökas och att Arlanda integrerar sig med sitt omland genom goda kommunikationer via utbyggd infrastruktur. Arlanda är beroende av att ha bra infrastruktur ut i Mälardalen, där halva Sveriges befolkning bor på en relativt koncentrerad yta. Ett område som bedöms ha den största befolkningsexpansionen i Sverige framöver. Det är viktigt för Arlanda, Mellansverige och Sverige att inte bara de nord-sydliga stråken uppgraderas utan att kommunikationerna västerut genom Svealandsbanan, Mälärbanan, Arosstråket, och till dessa banor anknytande stråk, byggs ut. I temagruppen finns ett identifierat behov av att utreda vilka flygplaster som behöver komplettera Arlanda, såvida komplettering behövs, utifrån fraktbehov, justintime-behov,

avlastningsbehov m.m. Inte heller här finns något beslut att denna utredning ska igång.

Västerås flygplats, som är landets femte största fraktflygplats, är inte utpekad i Nationell transportplan 2014-2025 som central för fraktflyget. Av den totala andelen flygrörelser på Västerås flygplats utgör flygfrakten närmare 1-2 %. Volymen gods som har varit nära noll under perioden 1996-2007 (undantag 2002 och 2003). Det är först 2008 och framförallt 2009 som godstransporterna ökat kraftigt. Under 2008 organiserade fraktbolaget TNT om sin logistik och flyttade linjen som tidigare gått mellan Liège-Arlanda-Örebro till Västerås flygplats. Skälen uppges vara miljöhänsyn och kostnadsskäl. Enligt fraktbolaget har förändringen slagit väl ut och mycket talar för att upplägget behålls.

Västerås flygplats är idag underutnyttjad och kan därmed erbjuda flygtransport vid behov. Antalet rörelser förväntas öka långsamt och kapaciteten kommer att räcka under överskådlig tid oavsett om Bromma flygplats stängs innan det nuvarande avtalet går ut 2038. Mycket fraktflyg från Arlanda sker oavsett var logistikföretaget är geografiskt placerat. Det är sannolikt att de företag som ligger lokaliserade närmre Västerås än Arlanda ser över val av fraktflygplats när avtalen med Arlanda går ut. Västerås skulle behöva konkurrera med pris och/eller tillgänglighet för att locka fler stora industrier att använda flygplatsen.

Närheten till Arlanda och de satsningar som görs där medför att Arlanda utgör en stor konkurrent för Västerås flygplats. Arlanda har både större kapacitet och bättre öppettider och värnar om sin fraktgodsverksamhet. Det är dock lättare att få önskad start- och landningstid i Västerås jämfört med Arlanda vilket skulle kunna utnyttjas som en konkurrensfördel i marknadsföringen mot transportföretagen.

Västerås Stad har inom ramen för denna flygutredning gjort en förfrågan till ett tiotal nyckelaktörer inom näringslivet i Västerås gällande hur deras behov och nyttjande av flygplatsen ser ut idag samt vilket imagevärde de ser i flygplatsen kopplat till företaget/kluster/medlemmar. Slutsatsen av de svar som lämnats är att behovet och nyttjandet av Västerås flygplats är idag mycket lågt. I princip några få flygresor per år. Beträffande imagevärdet skiljer sig svaren åt, allt ifrån mycket högt imagevärde till inget alls. I huvudsak är inställningen att flygplatsen har en potential att öka imagevärdet med utökad trafik, gärna genom att utveckla flyg till någon större navflygplats.

För näringslivets intressenter i Västerås bedöms inte Västerås flygplats utgöra den avgörande konkurrensfördelen vare sig för befintliga användare eller vid övervägande om potentiella etableringar. Ett exempel är ABB, ett av de största företagen i Västerås, som inte använder flygplatsen för godstransport. Den viktigaste fördelen för näringslivet är att flygplatsen kan användas för transport av högvärdigt gods och för tidskritiska transporter som t.ex. organ eller reservdelar till maskiner. Å andra sidan kan sådana typer av gods fraktas till t.ex. Arlanda eller Örebro för vidare transport till Västerås utan större tidsförluster.

Näringslivet i Västerås ser låg förbättringspotential för flygfrakten att hantera större godsmängder i Västerås relativt övriga transportslag. Det finns dock mycket högteknologisk verksamhet i Västerås som skulle kunna använda flygplatsen för frakt av gods.

En möjlighet för flygplatsen att hantera större godsmängder är att utveckla fraktflyget genom att bygga ett magasin där speditörer kan hantera fraktgodis direkt intill flygplatsen. Idag sker speditörens omlastning i Upplands Väsby. Investeringar i flygplatsen bedöms dock vara förknippade med hög risk eftersom näringslivet inte kan förväntas välja Västerås efter eventuell upprustning och ökade öppettider. Detta eftersom det finns ett stort antal flygplatser att välja på i regionen.

Vilken effekt en nedläggning av Västerås flygplats skulle få på näringslivet i Västerås är svår att bedöma. En möjlig utgångspunkt för att bedöma effekten skulle kunna vara att undersöka vilka företag som idag fraktar gods via flygplatsen samt kartlägga sysselsättning inom dessa företag. Men alla dessa företag skulle givetvis inte välja att flytta hela sin verksamhet utanför kommunen/regionen om flygplatsen lades ned. I vilken utsträckning som företag i Västerås är beroende av de frakttransporter som flygplatsen specifikt erbjuder kan därför ifrågasättas. Det är oklart hur stor andel av det gods som transporteras till/från flygplatsen som går till/från företagen i Västerås. Man kan också fråga sig vilken effekt som fraktmöjligheterna med flyg har haft för dessa företag med tanke på att huvuddelen av dessa företag sannolikt bedrev verksamhet även under perioden fram till 2007.

#### Konkurrerande flygplatser

Västerås förutsättningar att utvecklas är beroende av de konkurrerande flygplatsernas styrkor och svagheter samt deras agerande i marknaden. De stora konkurrenterna är Arlanda, Bromma och Skavsta utifrån lite olika positioner.

Arlanda utgör den största konkurrenten med tanke på att flygplatsen ligger förhållandevis nära Västerås och på samma sida om Mälaren. Arlanda intar en särställning som regionens huvudflygplats och trafikeras i första hand av flygbolag som är starka inom affärsresande både på kort och lång distans. Också genom att flygplatsen funnits och haft reguljär trafik betydligt längre de övriga två har flygbolag som valt att etablera sig i regionen baserat sig här. De har också byggt upp sin egen infrastruktur på flygplatsen till en betydande kostnad. Samhällets markbundna infrastruktur har också genom åren utvecklats på ett betydligt bättre sätt än till de övriga flygplatserna i regionen. Det innebär dock inte att andra flygplatser framgångsrikt kan konkurrera med Arlanda. Exemplet Bromma är bevis nog för en sådan tes.

När det gäller den totala flygkapaciteten, inklusive utrikes och inrikes linjetrafik, flygfrakt m.m. saknar inte Arlanda och Bromma tillräcklig kapacitet. För att konkurrera med dessa flygplatser måste Västerås flygplats ha ett intressant erbjudande för bl.a. lågprisflyg och flygfrakt. I



Västerås behöver kostnadsbilden för flygbolagen vara en annan än på de största och mest citynära flygplatserna. 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.

Skavsta och Västerås är spegelbilder av varandras styrkor och svagheter. Skavsta har ett bättre läge när det gäller marknaden i södra Mälardalsregionen, men de är svaga i den ytterst reseintensiva norra delen medan Västerås har den omvända positionen. Tillsammans täcker de Mälardalsområdet på ett bra sätt åtminstone vad gäller privatmarknaden.

Beslutet att öppna Uppsala-Årna för civil flygtrafik kan förväntas skärpa konkurrensen om bl.a. lågprisflygbolagen betydligt.

## **2. Allmänflygets utveckling och betydelse för orten och flygplatsen. Till allmänflyget räknas här bruksflyg, taxifyg, privatflyg och skolflyg.**

### Utvecklingen av allmänflyget i Sverige

Luftfartsstyrelsen har 2008 på regeringens uppdrag kartlagt allmänflyget i Sverige. Utvecklingen visar på en stadig nedgång och det har skett en successiv minskning av allmänflygets verksamhet under ett 10-tal år.

Antalet privatflygcertifikat har mellan åren 2000 och juni 2008 minskat med 30 procent, vilket innebär 1 800 färre certifikat. Antalet segelflygcertifikat har under samma period minskat med 36 procent, vilket innebär 1 000 färre certifikat. Ballongcertifikaten följer samma trend. Inom kategorin allmänflyg är det endast UL-certifikaten som uppvisar en ökning för perioden. Här är ökningen 40 procent, vilket motsvarar 240 fler certifikat.

En förklaring till nedgången är att allmänflyget idag ställs mot en rad andra aktiviteter som ofta är både mindre kostsamma och mindre reglerade. Av Luftfartsstyrelsens prognos och trendframskrivning framgår att den negativa utvecklingen kommer att fortsätta.

### Utvecklingen av allmänflyget i regionen

Västerås och Eskilstuna kommuner har i slutskedet medverkat i styrgruppen för det fleråriga projekt som drivits av Kommunförbundet Stockholms Län om förutsättningarna för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet. I detta projekt har både det lätta- och tunga (affärsflyget) allmänflyget utretts. Projektets slutrapport, "Förutsättningar för allmänflygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet", utgör bilaga 2 i detta utredningsuppdrag.

Kommunerna blev inbjudna att delta sedan man i projektet sett det svårt att finna fysisk lokalisering och ekonomi för någon ny allmänflygplats i Stockholms län och kände behov av att utreda möjligheter att utnyttja befintliga flygplatser i ett större geografiskt perspektiv. Man trodde då fortfarande på ett behov av ny flygplatskapacitet för det allmänflyg som

möjliggör tjänsteresor och alltså har betydelse för den regionala tillväxten. I slutskedet har emellertid konstaterats att det affärsflyg som har den största betydelsen för näringslivet och som har en betalningsförmåga som gör skillnad för flygplatser kommer att rymmas på Bromma.

Slutsatserna av projektet innebär emellertid för flygplatserna i Västerås och Eskilstuna att några ekonomiska tillskott av betydelse för flygplatsernas framtid kan inte förväntas. Affärsflyget kommer att rymmas på Bromma även i fortsättningen, sedan Swedavia nu gjort investeringar för 80 Mkr i en ny anläggning. Det lätta allmänflyget som inte kunnat vara kvar på Tullinge, Barkarby och Bromma har efterhand flyttat till andra flygplatser eller upphört med verksamheten. Den förändringen har till stor del redan inträffat, utan några offentliga lokaliseringsbeslut. Det är därmed inte troligt att det kommer några större tillskott av verksamheter utöver de som redan sökt sig till Västerås eller Eskilstuna flygplatser.

#### Utveckling av allmänflyget i Västerås

Allmänflyg och tillhörande verksamheter bedrivs idag både på Johannisbergs- och Västerås flygplats. Johannisberg flygfält är i Översiktsplan 2026 utpekad som utredningsområde, vilket är bakgrunden till att dess verksamheter och verksamheternas möjligheter att flytta är aktuellt att utreda.

På Johannisberg är Fältkommittén den största hyresgästen. Fältkommittén består av Västerås flygklubb, Segelflygklubben och Fallskärmklubben. Enligt Fältkommitténs avtal ska dessa lämna plats på flygfältet för Power Meet, Veteransbilsmarknad, Street Race och drakflygning. Det finns även en del avtal med privata aktörer som ägnar sig åt flygverksamhet. Utöver flygverksamheten huserar även Aros Motorveteraner, en Go-Cartbana samt Västerås Modellflygklubb på Johannisbergs flygfält.

På Västerås flygplats förekommer en i omfattning begränsad, men än dock betydelsefull, verksamhet i form av allmänflyg (privatflyg) och bruksflyg såsom skolflyg och taxifyg. Inte minst är flygplatsen viktig för verksamheten vid Scandinavian Aviation Academy som etablerat sig som en av Nordens ledande flygutbildningsföretag. Unikt för Västerås är också att man erbjuder kommunal gymnasieutbildning för pilotutbildning, flygtekniker och flygplatspersonal. Flygplatsen utgör således en viktig infrastrukturell resurs för utbildningsväsendet i staden. På senare tid har två föreningar, Stockholms Flygklubb och Flygande Veteranerna, flyttat sin verksamhet från Bromma flygplats till Västerås flygplats. Motivet till att flytta till Västerås och inte Eskilstuna bedöms varit närheten till Stockholm samt att dessa aktörer har sin hemvist huvudsakligen norr om Stockholm.

Allmänflyget kan i framtiden förväntas öka vid Västerås flygplats. I detta ingår bristen på flygplats för allmänflyget i Stockholmsregionen samt

överflyttning av trafik från Johannisberg. För flygplatsen är olika etableringar av värde men det har dock begränsad resultatpåverkan.

Det bör finnas möjlighet att tillsammans med Eskilstuna flygplats kunna bereda plats och utveckla en aktiv verksamhet.

### **3. Behovet av investeringar på flygplatsen och inom flygplatsområdet fram till 2026.**

Flygplatsen har i nuläget en bra kapacitet för den aktuella marknadssituationen. Miljötillståndet medger att mängden rörelser med tunga flygplan kan ökas avsevärt, både med beaktande av antalet rörelser och dess bullereffekter. Mindre investeringar kan komma att behöva göras, men dessa får betraktas som en del i det normala, löpande, årliga investeringsbehovet för att upprätthålla statusen på de befintliga anläggningarna. Möjligen finns ett behov på kort sikt att lokalt förstärka delar av ytorna på uppställningsplattan med betong för att förhindra lokala deformationer i asfalten, dels under trafikflygplanens huvudlandningsställ och dels vid den high-loader som lastar gods av och på TNT's fraktflygplan.

Med utökad trafik med större flygplan kommer vid något tillfälle den nuvarande kapaciteten inte att räcka till. En utökad trafik kräver där av stegvisa investeringar för att utöka kapaciteten. Beroende på hur den aktuella trafiksituationen kommer att se ut kan flaskhalsar komma att uppstå i olika delar av systemet. Vid en passagerarmängd på 300 000-400 000 per år krävs en utbyggnad av terminalen på ca 220 kvm samt en utökning av uppställningsplattan (kostnad ca 28-32 Mkr). Vid en passagerarmängd på 600 000-800 000 krävs investeringar i terminal och platta (kostnad ca 46-56 Mkr).

Möjlighet att attrahera ytterligare fraktoperatörer att etablera sig på flygplatsen finns också. Med nuvarande system är hanteringskapaciteten vid själva flygplatsen inte avgörande. Dock krävs det stora investeringar och engagemang från flygplatsen (och ägaren) om hanteringskapacitet ska tillskapas på flygplatsen. Primärt handlar dessa investeringar om fraktterminal och utökat utrymme på uppställningsplattan. Investeringarna är mycket omfattande och marknadsförutsättningarna kan snabbt ändras.

### **4. Möjligheter för och konsekvenser av att bredda finansieringen av flygplatsen genom medfinansiering, breddat ägande, eller överlåtelse av hela verksamheten till en eller flera externa parter.**

Det finns inga begränsningar för en flygplatsägare att utöka eller förändra sin ägarbild. Vad gäller ägarbilder för de ickestatliga flygplatserna i Sverige finns ingen entydig trend. I huvudsak är det kommunen där flygplatsen är belägen som också är ägare. Inte sällan är också grannkommunerna delägare. I vissa fall är regionen eller landstingen ägare. Där det finns privata ägare är det nästan uteslutande också stora passagerarvolymmer, så att flygplatsen har förutsättningar att vara lönsam. Hit hör Stockholm-Skavsta Airport som ägs av ADC & HAS Airports

Worldwide och Ängelholm-Helsingborg Airport som ägs av byggföretaget PEAB. Göteborg-City Airport har också förhållandevis stora passagerarvolymen men har ett blandat ägande. Göteborgs kommun, Swedavia och Volvo AB äger flygplatsen. Linköping Airport är en mindre flygplats med sämre förutsättningar att nå vinstresultat men flygplatsen ägs helt av Saab AB (Saab byggde flygfältet för provtest på 1930-talet). Linköping kommun är ägare i det driftbolag som säkerställer den kommersiella passagerartrafiken parallellt med Saabs provverksamhet. Det finns också flygplatser som på senare tid ändrat eller utökat sin ägarkonstellation. Kristianstad Airport förändrade sin ägarkonstellation för två år sedan. Idag är Kristianstad Airport AB ett kommunägt bolag som ägs av Kristianstads kommun (91 %), Hässleholms kommun (5 %), Bromölla kommun (2 %) och Östra Göinge kommun (2 %). När Sundsvalls flygplats förra året lämnade Swedavia togs flygplatsen över av Sundsvalls kommun och Timrå kommun.

Det finns också exempel på samverkan där näringslivet gått in och blivit delägare i ett lokalt flygbolag. Exempel på detta är delar av företagen i Sverigeflyggruppen som Sundsvallsflyg och Kullaflyg i Helsingborg. Det är dock ingen särskilt vanlig samverkansform. Hittills har dessa initiativ i huvudsak tillkommit för att säkra trafik på de stora naven för regionala flygplatser. Ett av problemen med dessa samverkansmodeller är att konsumenterna och näringslivet ofta betraktar resor som något det offentliga ska garantera både vad gäller infrastrukturen och trafikeringen, vilket är vanligt framförallt på järnvägssidan. Det finns ofta en sådan förväntan även på flygsidan då flygresor är betraktade som en enkel och allmänt tillgänglig produkt där man fritt kan välja leverantör. Det gör att lojaliteten bland resenärerna till de lokala alternativen ofta är låg.

Västerås stad står som ensam finansiär för kostnader och drift av flygplatsen. Det finns anledning att som ersättning för den infrastruktur som staden ställer till förfogande också kräva att andra offentliga aktörer i regionen, som drar nytta av infrastrukturen, också bidrar ekonomiskt till flygplatsens verksamhet. En av de viktigaste nyttorna med breddad finansiering skulle vara att stärka flygplatsens roll som en del av den totala regionala utvecklingen. Inom ramen för denna flygutredning har i huvudsak förutsättningarna för en breddad finansiering utretts genom samverkan med kommuner i Västmanland, Eskilstuna kommun, Uppsala kommun, Landstinget i Västmanland samt Kommunförbundet Stockholms Län. Även förutsättningarna för statlig medfinansiering har utretts, vilket hanteras under delutredning 5. Beträffande övertagande av hela eller delar av flygplatsen genom privata aktörer är bedömningen att det är svårt att hitta privata finansiärer utan krav på annan ekonomisk kompensationen för övertagande av hela eller delar av flygplatsen.

Västerås stad har genom samverkan med bl.a. Kommunförbundet Stockholms Län, Eskilstuna kommun och Norrtälje kommun diskuterat och utrett frågan om gemensam regional flygplats för allmänflyget. Uppsala kommun fick frågan att medverka men valde att avstå. Utifrån utredningens slutsatser gör Västerås stad bedömningen att det inte finns några förutsättningar att bilda ett gemensamt flygplatsbolag med de tre



icke statliga flygplatserna. Möjligen kan det finnas förutsättningar att tillsammans med Eskilstuna flygplats bereda plats och utveckla en aktiv verksamhet för allmänflyget.

Vad gäller eventuell medfinansiering av Västerås flygplats har frågan väckts med Landstinget Västmanlands län. Landstinget ser dock ingen möjlighet att i nuläget medfinansiera flygplatsen. Möjligen kan frågan komma i ett annat läge vid en regionbildning.

##### **5. Förutsättningarna för att få till stånd en dialog med staten och berörda regionala intressenter om kriterier för medfinansiering av flygplatsen utifrån dess betydelse i Stockholm Mälardalenregionen.**

Konkurrensen mellan de statliga flygplatserna ägda av Swedavia och de regionala flygplatserna sker på olika villkor. Medan Swedavias flygplatser går med närmare en halv miljard i vinst kämpar de regionala flygplatserna med förluster, däribland Västerås stad. Västerås stad får ta en stor del av de kostnader som är förknippade med driften av Västerås flygplats och staden bedömer det bör vara relevant att staten bidrar med medel för driften. En statlig medfinansiering skulle utgöra en viktig förutsättning för att utveckla tillväxten inom Västeråsregionen avseende befolkning, näringsliv, arbetsmarknad och turism.

För Västerås stad har en regional samordning med fler offentliga aktörer bedömts kunna stärka möjligheten för att föra en dialog med staten och det statliga flygplatsbolaget om att detta bolag också bidrar med medel till driften eller deltar i ägarkretsen. Västerås stad har därav, under utredningens gång, haft diskussioner med Eskilstuna kommun, Landstinget i Västmanland, Västmanlands kommuner och landsting samt Kommunförbundet Stockholms Län om eventuell samordning. Staden har dock inte nått framgång i samordningsfrågan.

Diskussioner har förts med Sveriges Regionala Flygplatser AB (SRF) som är ett samarbetsorgan för Sveriges ickestatliga flygplatser. Västerås stad medverkar i SRF genom Västerås Flygplats AB. SRF arbetar genom att påverka regeringen och berörda statliga myndigheter till att ge de ickestatliga flygplatsernas förutsättningar för att kunna bevara samt utveckla sin verksamhet. SRF menar att Sverige behöver en sammanhållen och långsiktig flyg- och transportpolitik som bejaktar mervärdet av de ickestatliga flygplatsernas betydelse för regional tillväxt, turism och att hela Sverige ska leva. I våra nordiska grannländer finns olika modeller för det rikstäckande flyget, men ofta med mer uttalade ambitioner för dess betydelse, än hur det är i Sverige. I Sverige har vi sedan något år tillbaka en modell som bygger på att staten (Swedavia) har valt ut att äga och tar ut vinster från de stora och lönsamma flygplatserna. De mindre, och därmed de mindre lönsamma flygplatserna, har egna huvudmän, några privata men i de allra flesta fall kommunala ägare. Det leder till att de stora och vinstgenererande statliga flygplatserna konkurrerar mot de små och mindre lönsamma ickestatliga flygplatserna. Detta blir i längden inte en hållbar situation och hotar att slå ut flera regionala flygplatser och därmed omkullkasta andra värden som regional tillväxt, jobbskapande eller en levande landsbygd. Statens

transportsatsningar utformas genom det årliga anslaget för kommunikationer i statens budget om drygt 46 miljarder kronor. Av anslaget går den absoluta huvuddelen, till investeringar och underhåll av vägar och järnvägar. I anslaget finns också ett finansieringssystem till de icke-statliga flygplatserna - det så kallade driftbidraget. Det uppgår till cirka 100 miljoner kronor (en kvarts procent) av budgetanslaget. Idag är detta driftbidrag inte lägre ringmärkt för flygplatser utan tillförs nu regionerna som nu fritt kan disponera pengarna till andra transportslag. Vissa flygplatser (som Västerås) får inte del av detta driftbidrag, med motivet att flygplatserna ligger för nära Stockholm. Dessa flygplatser är ofta viktiga som förbindelser till kontinenten eller har egen samhällsviktig flygverksamhet. Då driftbidraget infördes 2003 skulle det täcka cirka 75 procent av flygplatsernas underskott. Idag gäller inte denna vägledning, då anslaget inte justerats trots att det tillkommit fler flygplatser och underskotten dessutom ökat för flygplatserna. SRF har på senare tid varit framgångsrika och bidragit till ett ökat intresse hos de politiska partierna för flyg- och flygplatsfrågor. Dessutom har den samlade flygnäringsbranschen länge efterfrågat en samlad svensk flygpolitik. Något som det nu också tycks finnas ett bredare politiskt intresse för att implementera. Möjligen har det ökade intresset också föranlett att Trafikverket nyligen fick kravet på sig att ringmärka minst 50 miljoner av dess forskning till att behandla luftfarten. Detta är ett momentum som SRF och även flygplatsägarna bör nyttja på ett konstruktivt sätt. Exempelvis borde en fråga som varför Västerås, inte får ta del av driftbidraget, nu ha större möjlighet att omprövas av regering eller riksdag. Det inte för SRF att förorda eller rekommendera Västerås stad hur och om flygplatsen ska utvecklas. Ur ett nationellt perspektiv, och i en jämförelse med landets 37 regionala flygplatser, anser dock SRF att Västerås Flygplats torde ha mycket goda förutsättningar för en fortsatt långsiktig flygplatsdrift och därmed vara en tillgång för regionen.

Möjligheterna att attrahera investerare inom näringslivet eller påräkna statliga medel bedöms vara begränsade genom att Västerås flygplats inte finns med bland de strategiska flygplatserna för fraktflyg i Nationell transportplan 2014-2025. Inom en radie på ca 100 km från Västerås ligger det tre flygplatser som pekas ut som centrala flygplatser för fraktflyg; Arlanda, Örebro och Skavsta.

Stockholm Business Region Development AB har inbjudit till en diskussion med kommunchefer och flygplatschefer i Västerås, Nyköping, Sigtuna, Västerås och Örebro om flygets betydelse för att Stockholm-Mälarenregionen ska kunna utvecklas. I regionen pågår sedan ett antal år ett brett samarbete kring marknadsföring och näringslivsfrågor mellan 52 kommuner (Stockholm Business Alliance). Från Karlskoga i väster till Värmdö i öster och Gävle i norr till Oxelösund i söder sker ett samarbete för att locka internationella investeringar till regionen och att förbättra näringslivsklimatet. Inom ramen för detta samarbete påbörjas nu en diskussion om regionens läge, långt ifrån de stora marknaderna i Europa, utgör ett handikapp som behöver kompenseras med god tillgänglighet med flyg. Frågor som avses diskuteras är exempelvis långdistansflyg, fraktflyg, charter, regionaltrafiken mellan flygplatserna m.m. Det är av

stor vikt att Västerås stad medverkar aktivt i denna dialog för att fortsättningsvis se över förutsättningarna för en regional samverkan i flygfrågan.

## **6. Hur stadens investeringar, driftbidrag, hyressättning och andra ekonomiska förutsättningar fördelas mellan de fyra transportslagen.**

Stadens kostnader för de olika transportslagen varierar kraftigt mellan olika år av flera olika anledningar. Variationen har bl.a. att göra med att kommunen har bidragit till medfinansiering i statlig infrastruktur (Citybanan och Mälarfarleden). Båda dessa projekt har kommunen valt att kostnadsföra direkt, vilket medfört att kostnaden blivit hög ett enskilt år. Kommunen har också satsat extra på underhåll vissa år när det funnits utrymme i stadens budget.

Den kommunala finansieringen av Västerås flygplats redovisas till övervägande del som ett årligt driftbidrag från och med 2011. Tidigare år har stadens finansiering endast redovisats som aktieägartillskott som belastat resultatet oregelbundet.

Utifrån ovanstående bör man se stadens kostnader för de olika transportslagen över ett antal år. Nedan redovisa kostnader från och med 2009 och kalkylen visar den resultatpåverkande kostnaden, d.v.s. inte påverkan i kassaflödet. När det gäller framtida kostnader är osäkerheten mycket stor. Staden står inför stora utmaningar, bl.a. avseende stationsområdet och Västerås hamn. Utredningsarbete pågår i båda dessa projekt, varför endast preliminära bedömningar redovisas.

Mkr	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Flygtrafik	-	35	15	15	15	15
Sjöfart	28	0	70	35	22	48
Tågtrafik/3B	195	0,9	5,1	25,7	5,0	3,5
Kollektivtrafik	-	192,4	196,2	178,8	224,1	251,5
Gator/gc-vägar/parkering	106,6	146,1	129	142,7	144,5	132,7

*Flygtrafik: Nytt aktieägartillskott 2015, preliminärt 28 Mkr.*

*Sjöfart: 2015 kommer kostnad för underhåll av hamnanläggning, inkl. utredningar, på ca 64 Mkr.*

*Sjöfart: 2015 kommer kostnad för muddring av hamnbassäng, inkl. utredningar, på ca 130 Mkr.*

*Sjöfart: Medfinansiering Mälarfarled - utbetalning 2017.*

*Sjöfart: Efter 2017 kommer årliga kapitalkostnader för kommande investeringar på ca 6 Mkr.*

Stadens kostnader för de olika transportslagen har ökat under senare år och utvecklingen pekar mot att infrastrukturen för transporter kommer att ta en allt större del av kommunens skattechronor. En del av förklaringen är att kommunen tar ett ökat ansvar för kostnader som i huvudsak är ett statligt ansvar. Ytterligare en faktor som påverkar utvecklingen är att staden försummat underhållet, vilket medfört behov av akuta underhållsåtgärder. Den viktigaste förklaringen är att infrastruktur och kommunikationer har en stor påverkan på utvecklingen av arbetsmarknaden och stadens tillväxt. Frågorna har därmed blivit mer prioriterade i kommunens budgetplanering. Ytterligare en faktor som

påverkar utvecklingen är att staden försummat underhållet, vilket medfört behov av akuta underhållsåtgärder.

Det är också svårt att få aktörerna inom de olika transportslagen att bära kostnaden för infrastrukturen. Det är inte enbart inom flyget som aktörerna är motvilliga att betala avgifter för nyttjandet. Motsvarande kan vi se inom flera transportslag.

### **7. Förslag på hur flygplatsverksamheterna i Västerås kan samordnas.**

Johannisberg flygfält är i Översiktsplan 2026 utpekad som utredningsområde för bl.a. bostäder. Detta är bakgrunden till att dess verksamheter och verksamheternas möjligheter att flytta har utretts.

På Johannisberg är Fältkommittén den största hyresgästen. Fältkommittén består av Västerås flygklubb, Segelflygklubben och Fallskärmsklubben. Enligt Fältkommitténs avtal ska dessa lämna plats på flygfältet för Power Meet, Veteransbilsmarknad, Street Race och drakflygning. Det finns även en del avtal med privata aktörer som ägnar sig åt flygverksamhet. Utöver flygverksamheten huserar även Aros Motorveteraner, en Go-Cartbana samt Västerås Modellflygklubb på Johannisbergs flygfält.

Det finns goda möjligheter att flytta Västerås flygklubb och Fallskärmsklubbens verksamheter från Johannisberg till Västerås flygplats, då Västerås flygplats opererar på ca 40 % av sin tillgängliga kapacitet enligt gällande miljötillstånd. Fallskärmsklubbarna kan dock inte hoppa inom kontrollzonen för flygplatsen utan alternativ plats måste hittas för dem utanför flygplatsområdet. Det bör vara möjligt att hitta en sådan plats men för Fallskärmsklubben kommer det medföra att de måste hämta upp sina hoppare med biltransport efter genomfört hopp.

Gällande segelflygklubben så kan de inte omlokaliseras till Västerås flygplats pga att dess bristande manöverförmåga riskerar att komma i konflikt med övrig verksamhet. Det finns ingen alternativ lokalisering för Segelflygklubben i Västerås.

Ej flygbunden verksamhet bör vara möjlig att omlokalisera inom Västerås.

### **8. Förutsättningar och konsekvenser av alternativ markanvändning av flygplatsområdet vid nedläggning av flygplatsen eller väsentligt annorlunda inriktning av flygverksamheten.**

#### Väsentligt annorlunda inriktning av flygverksamheten

En utökning av trafik på flygplatsen bedöms inte påverka situationen då det inom nuvarande tillstånd ryms betydligt mer flygtrafik än dagens.

Om trafiken på flygplatsen minskade skulle eventuellt etapp 2 av Lillhamra frigöras för byggnation, 150 bostäder. Bullernivåerna för ekvivalent buller under dygnet ligger under tillåtna värden medan

maxbullret överskrids. Det är således typen av flygplan och inte mängden trafik som är avgörande för om byggnationen på etapp 2 på Lillhamra kan förverkligas.

#### Nedläggning av flygplatsen

Det är först vid en nedläggning av flygplatsen som större markområden blir möjliga att exploatera, eftersom det är främst en exploatering av själva flygplatsområdet som stämmer överens med översiktplanens riktlinjer.

Översiktsplan 2026 anger att exploatering ska ske genom förtätning och att produktiv jord- och skogsbruksmark ska bevaras. Vidare sägs att tillgången till friluftsområden och service i boendes närhet är viktigt.

Västerås flygplats ligger i tätortens förlängning och en exploatering innebär att man bygger på redan ianspråktagen mark. Området är försett med kollektivtrafik och såväl Badelundaåsen, Björnön och Gäddeholms kulturresevat är värdefulla grönområden som ger god tillgång till friluftsliv. Den större exploatering som en nedläggning av flygplatsen skulle ge möjlighet till har också goda förutsättningar att ge underlag till ökad service i området.

#### Planeringsförutsättningar av flygplatsområdet

I all planering finns många hänsyn att ta. Vid flygplatsen finns några specifika begränsningar i exploateringen som måste beaktas i planeringen och som kan komma att begränsa utbyggnadsmöjligheterna och påverka exploateringsekonomi:

- Hänsyn till befintliga verksamheter och värdefulla byggnader
- Strandskydd, översvämningrisker och invallning
- Vattenskyddsområde för dricksvatten
- Limstabäcken

#### Exploateringsekonomi

Intäkter i ett exploateringsprojekt utgörs främst av inkomster av upplåtelse eller överlåtelse av mark. Intäkten grundar sig oftast på hur mycket man kan exploatera i området, ju högre exploatering desto bättre ekonomi. Men områdets attraktivitet har stor betydelse, det måste göras en avvägning mellan vad som efterfrågas för boendeformer och hur tätt man vill bo med hänsyn till avståndet till staden.

Den största kostnaden i ett exploateringsprojekt är förenade med utbyggnad av ny infrastruktur såsom vägar och ledningar för teknisk försörjning. Andra kostnader är eventuella markförvärv, detaljplanekostnader, kostnader för utredningar och fastighetsbildning.

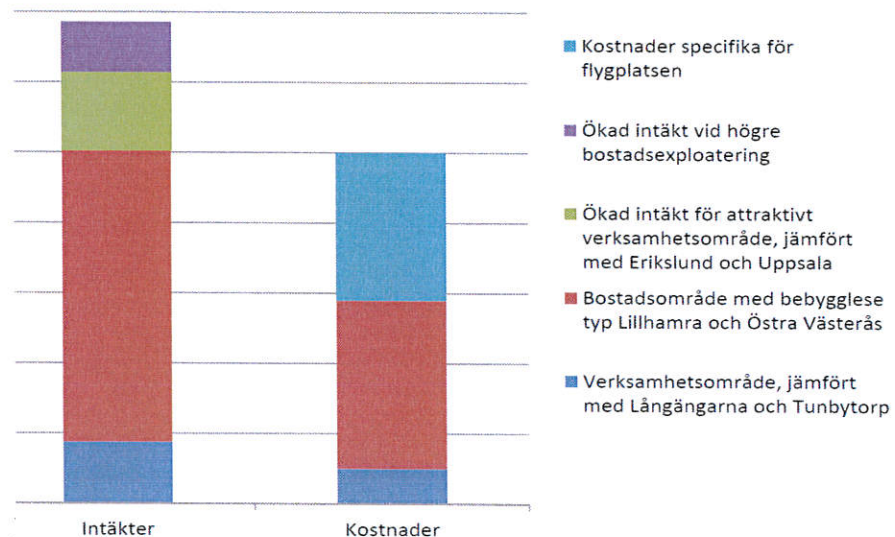
Även arkeologiska utredningar kan uppgå till betydande summor. Dock har tidigare utredningar i området av såväl Lillhamra och Liebherr etablering norr om flygplatsen visat ganska lite arkeologiska fynd.



Vid en exploatering av flygplatsen tillkommer kostnader som i normalfallet inte ryms i ett exploateringsprojekt och har stor inverkan på utfallet av en exploatering. Följande kostnader har identifierats som specifika vid en exploatering av flygfältet:

- Flygplatsen har stora bokförda markvärden.
- Det finns markföreningar i området. Flygplatsen har varit aktiv under många år. Området är klassat som MIFO 2 av Länsstyrelsen, vilket innebär hög risk. Försvaret har varit verksamhetsutövare under många år men även Luftfartsverket och Västerås Stad har bedrivit flygverksamhet på platsen. Västerås Stad har köpt området i två omgångar. Det senare avtalet behandlar föreningar. Med ledning av det avtalet och efter dialog med Rikstens Trädgårdsstad, vilka exploaterar Tullinge flygplats är det rimligt att anta att Staden kommer att drabbas av merkostnader för sanering av området vid en bostadsexploatering. Bedömningen av dessa kostnader är ytterst osäker och svårbedömd utan vidare provtagning.
- Landningsbanan består av tjärasfalt med armerad betong under. Det är en betydande kostnad att riva och eventuellt tvingas deponera betong och asfalt. Tjärasfalt kan dock vara möjlig att återanvända vid en exploatering i de delar som ligger utanför vattenskyddsområdet.
- Vissa byggnader behöver rivas, andra är bevarandevärda men svåra att hitta alternativ användning till.
- Det finns hyresgästerna med flygplatsanknytning som har besittningsskydd och rätt till ersättningslokaler eller skadestånd.
- Befintlig halkbana är inte förenlig med bostadsbebyggelse och behöver omlokaliseras.
- Utbyggnaden av infrastruktur kan vara kostsam pga dåliga markförhållanden och att omvandla en asfaltsbana till parkanläggning medför stora investeringar.

Nedanstående figur beskriver schematiskt intäkterna och kostnadernas förhållande till varandra vid en exploatering av Hässlö flygplats:



stapel). Detta har en negativ inverkan på exploateringsekonomi och bedömning är att en det måste till en ganska hög exploatering av området

för att det ska generera en vinst för staden samt att det måste satsas på eventuellt verksamhetsområde (grön respektive lila stapel visar möjlig ökad intäkt). Ett attraktivt verksamhetsområde bör kunna generera intäkter i nivå med markförsäljningar på Erikslund eller i nivå med attraktiv företagsmark i Uppsala.

Men en nedläggning av flygplatsen har även andra effekter än de rent ekonomiska. Det skulle innebära att man på stadens mark skulle kunna tillskapa mark för ytterligare ca 3 000-4 000 bostäder. Staden skulle även få ett tillskott på näringslivsmark i stadens östra delar, vilket efterfrågas av de som arbetar mot Stockholm.

### **9. Förutsättningarna för flygplatsbolaget vid alternativa utfall av EU-kommissionens granskning av reglerna för statsstöd.**

Den 8 februari 2005 inkom till EU-kommissionen klagomål från SAS AB angående påstått olagligt statsstöd från Västerås Flygplats AB (VFAB) till Ryanair. Inom ramen för samma ärende begärde EU-kommissionen den 21 mars 2011 ytterligare upplysningar angående ifrågasatt stöd. Det stöd som då ifrågasattes var stöd från Västerås kommun (Staden) till VFAB. De åtgärder som kommissionen har undersökt är de flygplatsavgifter som VFAB tillämpat i förhållande till Ryanair under perioden 2001-2010 samt marknadsföringsstöd beviljat av VFAB till Ryanair under 2001, 2008 och 2010, aktieägartillskott till VFAB under perioden 2003-2013 och nedsatt hyra betald av VFAB till Västerås Flygfastigheter AB.

Därutöver har kommissionen begärt upplysningar om det statliga stöd som beviljas till flygplatser som inte ägs av staten med stöd av förordning (2007:1577) om bidrag till icke-statliga flygplatser. Den delen av begäran rör inte Staden utan har besvarats av näringsdepartementet.

I yttranden till EU-kommissionen har VFAB och Staden lämnat svar på frågor som kommissionen ställt samt gett sin syn på varför VFAB och Staden anser att varken något olagligt eller med EU-fördraget oförenligt stöd lämnats. De skäl som anförts är att delar av flygverksamheten på Västerås flygplats utgörs av tjänster av icke-ekonomiskt intresse, såsom skolflyg och privatflyg. Stöd kan enbart förbjudas i den del det ges till ekonomisk verksamhet.

I beslut den 25 januari 2012 konstaterade EU-kommissionen att Västerås flygplats är en kommersiell flygplats och att kommissionen inte kan utesluta att de stöd som givits till Ryanair från VFAB samt till VFAB från Staden, utgör ett olagligt och med EU-fördraget oförenligt statligt stöd. I konsekvens därmed beslutade kommissionen att inleda ett s.k. formellt granskningsförfarande i enlighet med artikel 108.2 i EU-fördraget.

Härefter har Staden och VFAB inkommit med ytterligare synpunkter till kommissionen, men kommissionen har ännu inte fattat beslut i ärendet.

Den 20 februari 2014 publicerade EU-kommissionen nya riktlinjer för statligt stöd till flygplatser och flygbolag. I korthet innebär de nya riktlinjerna begränsningar i hur länge stöd får ges (tio år) och det ställs krav på affärsplaner. Det finns dock något mer tillåtande regler för flygplatser med färre än 700 000 pax. Dessa riktlinjer träder i kraft samma dag som de offentliggörs i Europeiska unionens officiella tidning och kommer att tillämpas alla de ärenden som rör luftfartssektorn som utreds av kommissionen.

Hur utgången av kommissionens bedömning av ärendet om ifrågasatt stöd från VFAB och Staden blir, är i dagsläget okänt. Vid kontakter med tjänstemän på kommissionen har dessa gjort vissa uttalanden angående det stöd som VFAB fått från Staden och från staten enligt reglerna om statligt stöd till regionala flygplatser. Deras uttalanden skulle – om uttalandena också kommer att bli kommissionens utlåtande - i korthet innebära att i den del av ärendet som rör påstått stöd från kommunen och staten till VFAB kommer kommissionen att komma fram till att stöd utgått, men med en lägre summa än de dryga 250 miljoner som angavs i öppningsbeslutet från 2010. VFAB och Staden kommer argumentera för att den summa kommissionen finner utgör stöd, ändå inte ska omfattas av reglerna om statligt stöd utan undantas från reglerna. Förutsättningarna för att denna argumentation ska hålla bedöms, mot bakgrund av vad som framkommit i kontakterna med kommissionens tjänstemän, som goda. Kommunen skulle alltså inte behöva kräva tillbaka några pengar från VFAB och följaktligen skulle VFAB inte behöva betala tillbaka några pengar till kommun eller staten.

VFAB har inte fått några motsvarande indikationer från kommissionen hur stödet från VFAB till Ryanair kommer att bedömas, men rättspraxis från EU-domstolen innebär att det finns goda skäl att tro att stödet inte kommer att anses som olagligt eller oförenligt med EU-fördraget.

Som framgår ovan kommer de nya riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag bl.a. att innebära begränsningar i hur länge stöd får ges (tio år) och det ställs krav på affärsplaner. Det finns dock något mer tillåtande regler för flygplatser med färre än 700 000 pax och att det krävs att bolaget har en affärsplan. För VFAB innebär det att bolaget inte kan räkna med att bolaget för framtiden kan räkna med fortsatt stöd under obegränsad tid, under förutsättning att bolaget även i framtiden omfattas av regelverket och inte kommer att bedömas som en SGEI (Services of General Economic Interest)-flygplats.

Kommissionen anser att det finns en överetablering av flygplatser i Europa, men det kommer att finnas möjlighet att med stöd av de nya flygplatsriktlinjerna för vissa flygplatser anmäla att flygplatsen är en SGEI-flygplats. En omständighet för ett bifall till en sådan anmälan är att flygplatsen är nödvändig t.ex. för att inom rimlig tid nå andra delar av landet. Det innebär förmodligen att de flygplatser som finns i norra Sverige kommer att kunna finansieras med hjälp av offentligt stöd genom att de anses som SGEI-flygplatser. VFAB kan begära att Västerås



flygplats ska betraktas som en SGEI-flygplats. Hur en sådan begäran kommer att bedömas av kommissionen går inte att uttala sig om.

Sammanfattningsvis kommer alltså Västerås flygplats i framtiden, om begäran lämnas in och begäran beviljas av kommissionen, att betraktas som en SGEI-flygplats och kommer då även fortsättningsvis, att kunna finansieras genom offentligt stöd. Om Västerås flygplats inte blir en SGEI-flygplats kommer offentligt stöd att kunna ges under en begränsad tidrymd. Därefter måste flygplatsen finansieras på annat sätt fullt ut, för att inte riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag ska trädas för när.

## INNEHÅLL

# Utredning Västerås Flygplats och flygplatsområdet

## Förutsättningar för verksamheten i framtiden



LFV Aviation Consulting AB  
Norrköping September 2013  
Håkan Jonforsen  
Dan Lundvall

## INNEHÅLL

<b>1</b>	<b>BAKGRUND</b>	<b>4</b>
1.1	Bakgrund och nulägesbeskrivning	4
1.2	Tidigare utredningar	4
1.3	Infrastruktur	4
1.4	Flygmarknaden	4
1.5	Vilka effekter kan möjligen uppnås	4
<b>2</b>	<b>SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>TIDIGARE UTREDNINGAR</b>	<b>6</b>
3.1	Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse, WSP 2010-04-13	6
3.2	Utredning om behovet av utökad kapacitet i Mälardalsregionen	6
3.3	Material erhållet från flygplatsen	7
<b>4</b>	<b>FLYGPLATSEN UTVECKLING FRAM TILL IDAG</b>	<b>7</b>
4.1	Infrastruktur	7
4.2	Miljötillstånd	7
4.3	Flygmarknadens utveckling fram till idag	8
4.3.1	Passagerarantal	8
4.3.2	Flygplansrörelser	8
4.4	Varifrån kommer flygplatsens resenärer	9
<b>5</b>	<b>FLYGPLATSENS POTENTIAL MED HÄNSYN TILL UPPTAGNINGSOMRÅDEN</b>	<b>9</b>
5.1	Nuläge, flygresenärer	10
5.2	Varifrån reser länets invånare	12
5.2.1	Utrikes resande	12
5.2.2	Inrikes resande	12
5.3	Teoretisk fördelning och potential för Västerås/Skavsta/Arlandas/Bromma	12
5.3.1	Modell A och modell B	13
5.3.2	Teoretisk fördelning av passagerare Arlanda/Bromma-Skavsta-Västerås	13
<b>6</b>	<b>FLYGMARKNADEN</b>	<b>14</b>
6.1	Hur betar sig resenärerna, vilka vill välja Västerås, affärs- och privatresande i regionen	14
6.2	Konkurrensen från andra flygplatser i regionen och dessa flygplatsers roll för regionen	15
6.2.1	Stockholm-Bromma flygplats	15
6.2.2	Uppsala-Ärna flygplats	16
6.2.2.1	Struktur och dimension av rullbanor	17
6.2.3	Eskilstuna flygplats	17
6.2.4	Skavsta flygplats	18
6.2.5	Stockholm-Arlanda flygplats	19
6.2.6	Arlandas framtid	19
6.3	Lågprisflygets förutsättningar	21
6.4	Skillnader mellan privatresande och affärsresande	22
6.4.1	Affärsresenärerna, utrikes resande	22
6.4.2	Navet Köpenhamn	24

6.5	Privatresenärerna, utrikes .....	25
6.5.1	Resande med lågprisbolag kontra traditionella bolag .....	25
6.5.2	Charterresande .....	27
6.6	Vilken typ av flygtrafik på Västerås flygplats skulle göra flygplatsen attraktivare för regionens invånare .....	28
6.7	Vilka trafikscenarier är möjliga för Västerås flygplats, givet vissa förutsättningar .....	29
6.7.1	Affärsinriktad trafik för att skapa konkurrensfördelar .....	29
6.7.2	Ryanair sätter press på norwegian .....	30
6.7.3	Skavstas nya ägare misslyckas få flygplatsen lönsam och väljer att lägga ner .....	30
6.7.4	Ett större bolag på Arlanda går i konkurs och Ryanair flyttar trafiken dit .....	31
<b>7</b>	<b>UTVECKLINGSPOTENTIAL FÖR ÖVRIGT FLYG.....</b>	<b>31</b>
7.1	Tänkbara etableringar .....	31
7.1.1	Fraktflyg .....	31
7.1.2	Flygplanunderhåll .....	32
7.1.3	Militär verksamhet .....	32
7.1.4	Konsolidering av flygplatserna i Västerås .....	32
7.2	Vilka effekter kan möjligen uppnås .....	32
7.2.1	Utvecklingspotential för skol- och militärt flyg .....	33
7.2.2	Utvecklingspotential för kommersiellt flyg .....	33
7.2.2.1	Charter .....	33
7.2.2.2	Reguljärt flyg .....	34
7.3	Ny allmänflygplats i Stockholmsregionen .....	34
7.4	Vilka villkor ställer flygbolagen för att starta ny trafik .....	35
7.5	Samverkan med näringslivet och dess möjliga effekter på trafikvolymerna .....	36
<b>8</b>	<b>INFRASTRUKTUR .....</b>	<b>37</b>
8.1	Flygplatsens nuvarande tekniska och miljömässiga förutsättningar för olika typer av flyg .....	37
8.2	Nödvändiga investeringar under de kommande 10 åren för att upprätthålla nuvarande status som trafikflygplats .....	38
8.3	Stegvisa investeringar som skulle erfordras för att utöka kapaciteten .....	38
8.3.1	Kapacitetsfrågor .....	38
8.3.2	Allmänt om simuleringar av olika möjliga steg av trafikökning .....	39
8.3.3	Olika scenarier, utrymmes- och utrustningsbehov samt kostnader .....	40
8.3.4	Kommentarer till tabellen angående investeringsbehov .....	42
8.3.4.1	Landside .....	42
8.3.4.2	Uppställningsplattan för flygplan: .....	42
8.3.4.3	Kapacitet på rullbana och taxibana: .....	42
8.3.4.4	Driftfordon .....	43
8.3.4.5	Säkerhetskontroll .....	43
<b>9</b>	<b>EKONOMISKA EFFEKTER AV I KAPITEL 7 REDOVISADE FALL.....</b>	<b>43</b>
9.1	Investeringar, räntekostnader, avskrivningstider .....	43
9.1.1	Intäkter .....	43
9.1.2	Kostnader .....	44

## **1 BAKGRUND**

Utredningen är genomförd på uppdrag av Västerås kommun. Utredningen skall belysa frågeställningar inom följande områden:

### **1.1 Bakgrund och nulägesbeskrivning**

Kortfattat och övergripande beskrivning om flygplatsens utveckling fram till idag.

### **1.2 Tidigare utredningar**

Mycket kort generell sammanfattning av tidigare utredningar under 2000-talet (material som tillhandahållits till utredningen av uppdragsgivaren).

### **1.3 Infrastruktur**

- Flygplatsens nuvarande tekniska och miljömässiga förutsättningar för olika typer av flyg.
- Nödvändiga investeringar under de kommande 10 åren för att upprätthålla status som trafikflygplats samt en grov uppskattning av de stegvisa investeringar som skulle erfordras för att utöka kapaciteten upp till en nivå om ca 400-500 000 passagerare per år.
- Nödvändiga stegvisa investeringar (grov uppskattning) som skulle erfordras för att kunna utöka kapaciteten för hantering av uppemot 20 tunga flygplanrörelser per timme samt ca 1 miljon passagerare.

### **1.4 Flygmarknaden**

- Vad vill resenärerna (vad är viktigt för att få resenärer att välja den lokala flygplatsen, baserat på tidigare utredningar)
- Flygplatsens potential ur resenärsperspektiv
- Fördelningen affärs- och privatresande i regionen
- Konkurrensen från Arlanda respektive Skavsta flygplatser, inklusive en SWOT-analys för att klarlägga dessa flygplatsers roll för regionen
- Lågprisflygets förutsättningar
- Skillnader mellan privatresande och affärsresande
- Vilken typ av flygtrafik på Västerås flygplats skulle göra flygplatsen attraktivare för regionens invånare

### **1.5 Vilka effekter kan möjligen uppnås**

- Tänkbara förändringar i utbudet och dess möjliga effekter på trafikvolym
- Vilka villkor ställer flygbolagen för att starta ny trafik
- Finns det lojala resenärer
- Vilka möjligheter och modeller finns att få näringslivet och regionen att garantera en viss resevolym (exempelvis konceptet Sverigeflyg)
- Finns en potential för ytterligare lågprisflyg vid sidan av existerande trafik
- Finns det en potential för ökad chartertrafik

- Vilka investeringsbehov föreligger

## 2

### **SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER**

Hur Västerås flygplats kan utvecklas beror av en mängd olika faktorer som beskrivs i denna utredning. Vissa faktorer kan påverkas av flygplatsen medan andra är helt beroende av flygmarknadens utveckling och i synnerhet flygbolagens. Utvecklingen kommer att formas av följande punkter;

- Flygplatsens nuvarande resultat är likvärdigt eller bättre än andra flygplatser i Sverige med likvärdiga passagerarvolymmer.
- För flygplatsens framtida ekonomi är en större volym av resande den helt avgörande faktorn. Beroende på hur ökningen kan komma tillstånd och vilka volymer som kan tänkas i olika scenarier kommer att avgöra det ekonomiska utfallet.
- Vid en trafikvolym på mellan 1-1,5 miljoner passagerare kommer flygplatsen att kunna bedriva med företagsekonomisk lönsamhet
- Det mest troliga utvecklingsscenarioet är en svagt uppåtgående trend med likartad trafik som finns idag på flygplatsen, detta scenario som förutsätter att Ryanair aktivt konkurrerar med främst norwegian och SAS och försöker ta eller återta en del resenärer från Stockholms norra delar där bolaget idag har en svag ställning.
- Det kan finnas skäl att anta Wizzair möjligen skulle välja att flytta sin verksamhet från Skavsta. Sådana diskussioner har förts och Wizzair har också tidigare bedrivit viss flygverksamhet från Västerås.
- När det gäller utveckling av mer trafik i form av charter, reguljärtrafik, andra lågprisbolag eller annat bedömer vi att det finns möjligheter, men att det inte är sannolikt att flygplatsen på kort sikt kan attrahera bolag och passagerare i en omfattning som väsentligt skulle påverka flygplatsens resultat,
- En övre gräns för ett sådant scenario bedöms vara ca 700 000 årspassagerare, dvs. ungefär samma som Göteborg-Säve. Med denna volym skulle flygplatsens ekonomiska resultat förbättras avsevärt.
- Om Ryanair kan sprida trafiken relativt jämnt under dagen kan investeringskostnaderna begränsas och den årliga förlusten minska med ända upp emot 18 Mkr.
- Under de första åren på väg mot 700 000 passagerare måste dock vissa investeringar göras, och resultatförbättringen de första åren blir relativt begränsade. Beroende på möjliga avtal med Ryanair och andra flygbolag innebär dock alltid investeringar i infrastruktur ekonomiska risker.
- Annan trolig utveckling rör olika typer av allmänflyg som kan förväntas öka vid flygplatsen. I detta ingår även ev. överflyttning av trafik från Johannisberg för frigörande av exploaterbar mark. För flygplatsen är olika etableringar av värde men det har begränsad resultatpåverkan.

- Frågan om allmänflygets möjligheter att få tillstånd ny infrastruktur som ersättning för de f.d. militära flygplatser i Stockholm som utgjort deras huvudflygplatser kommer också att vara aktuell under den närmaste tiden.
- Möjligheten och viljan från de offentliga aktörerna i regionen att bygga nya flygplatser är mycket begränsad varför Västerås flygplats utgör ett i kombination med andra befintliga alternativ den mest troliga lösningen på problemet med att finna en lösning på Stockholmsregionens problem med flygplatser för allmänflyget.
- Det finns anledning att som ersättning för den infrastruktur som ställs till förfogande också kräva att andra offentliga aktörer i regionen som drar nytta av detta också bidrar till flygplatsens verksamhet.
- Övriga scenarier som finns beskrivna i utredningens kapitel 5 marknadspotential inträffar om något mer omvälvande sker i marknaden och sannolikheten för detta kan inte bedömas och kan enligt vår uppfattning och kan därför inte utgöra en grundförutsättning i kommunens ställningstagande när det gäller flygplatsen utveckling. Om något av dessa scenarier skulle inträffa får man vid detta tillfälle ta ställning till hur man vill agera.

Sammanfattningsvis finns förutsättningar för en försiktigt positiv utveckling av flygplatsens trafikvolym under de kommande åren. Denna utveckling är som vid alla andra mindre och medelstora flygplatser beroende av det dominerande bolagets framtida trafikeringsbeslut och intresse för marknaden.

### **3 TIDIGARE UTREDNINGAR**

#### **3.1 Västerås flygplats regionalekonomiska betydelse, WSP 2010-04-13**

Utredningen redovisar de regionalekonomiska effekterna av Västerås flygplats under olika antaganden om trafikutveckling på flygplatsen och kopplat därtill de direkta, indirekta och inducerade regionalekonomiska effekterna för Västerås Stad respektive regionen. De positiva effekternas utgörs i första hand av de som arbetar på eller direkt sysselsätts av flygplatsen, men även den regionalekonomiska effekten av t ex ökat lokalt resande och ökat antal besökande till regionen beräknas.

Den sammantagna slutsatsen enligt utredningen är att flygplatsen innebär en regionalekonomisk vinst för regionen med de förutsättningar som gällde 2010, att en nedläggning skulle medföra en regionalekonomisk förlust samt att en expanderande flygplats skulle innebära ytterligare regionalekonomiska vinster.

#### **3.2 Utredning om behovet av utökad kapacitet i Mälardalsregionen**

Inom ramen för LFVs regeringsuppdrag i rubricerade fråga (1997-2000) gjordes fördjupade analyser av de befintliga flygplatsernas potential med hänsyn till nuläge, upptagningsområden, destinationer och passagerarmängder. De

passagerarmängder som prognosticerades för 2010 överensstämmer relativt väl med verkligt utfall 2010.

### **3.3 Material erhållet från flygplatsen**

Flygplatsen har enligt vår uppfattning en mycket god bild av de interna och externa faktorer som styr dess utveckling och har förtjänstfullt ställt material till utredningens förfogande för våra analyser.

## **4 FLYGPLATSEN UTVECKLING FRAM TILL IDAG**

### **4.1 Infrastruktur**

Flygplatsen är en före detta militär flygflottilj som övertogs av kommunen vid militärens frånträde. Utformningen av bansystemet är i huvudsak en följd av den militära planeringen, med en bred rullbana och relativt smala taxibanor.

Flygplatsen är i gott skick efter förstärkningsarbeten i den norra banändan liksom ett nytt lager asfalt på rullbanan som genomförts nyligen. Därtill är ljussystemen nyligen utbytta. Banan är klassad som kod 4C med en banlängd på 2581 meter och en banbredd på 46 meter. Det finns inflygningshjälpmedel ILS (som stöd vid dåligt väder) i den norra banändan för landningar norrifrån. Sammantaget innebär detta att bansystemet tekniskt klarar av all den typ av flygtrafik som flygplatsen har i dagsläget och som kan förutses framöver, dvs all trafik med medelstora flygplan. Bansystemet klarar även vissa sk. widebody i begränsad mängd, t.ex Boeing B777, B767-200, och Airbus A330. Flygplatsen hade en A330 på besök så sent som i januari 2012.

Förläggningen av terminalbyggnaden till den ena banänden är en relativt vanlig företeelse på före detta militära flottiljer, och är för Västerås flygplats med nuvarande trafikbild och förhärskande vindriktningar ingen direkt nackdel för de civila operationerna av tung trafik.

Byggnader, taxibanor och uppställningsplatser för flygplan är lokaliserade på behörigt avstånd från rullbanan, Det finns därmed inga fysiska eller andra hinder enligt gällande bestämmelser, utgivna av Transportstyrelsen, för att t ex anlägga en parallell taxibana, nya uppställningsplatser för flygplan eller expandera den nuvarande terminalbyggnaden.

### **4.2 Miljö tillstånd**

Följande miljödomar gäller för flygplatsen;

- Före detta Koncessionsnämnden för miljöskydd, numera Miljödomstolen, 1997-03-21.
- Miljödomstolen, beslut om villkor 2001-03-16.
- Miljödomstolen, beslut om villkor banavisning 2004-09-27.
- Miljödomstolen, beslut avseende skolflyg 2008-06-27.
- Miljööverdomstolen, beslut om överklagande 2001-01-12.



Länsstyrelsen är tillsynsmyndighet.

Det i miljödomarna som är av betydelse för denna utredning är i huvudsak villkoret: 55 000 rörelser, maximalt 40 000 VFR (Visuella Flyg Regler, mest skol- och privatflyg med enmotoriga flygplan), varav 23 500 skolflygrörelser.

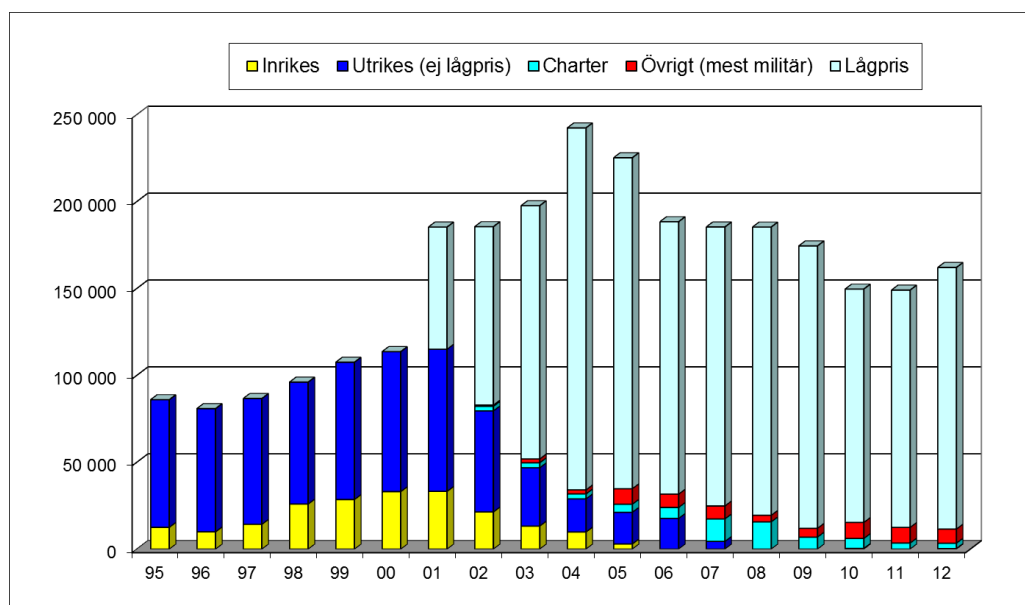
Flygplatsen är miljöcertifierad enligt ISO 14001.

Angående miljötillståndet så bör det påpekas att om flygplatsen närmar sig taket för antal rörelser så kan en ansökan till miljödomstolen om utökning av antalet rörelser ske. Skavsta flygplats genomförde nyligen en sådan process.

### 4.3 Flygmarknadens utveckling fram till idag

#### 4.3.1 Passagerarantal

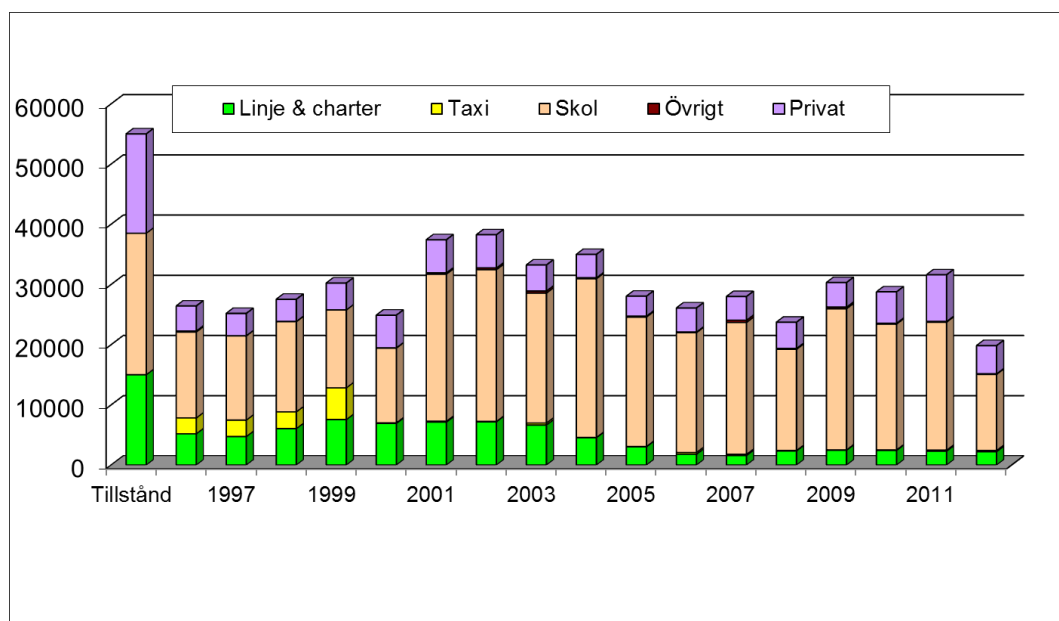
Utvecklingen av antalet passagerare 1995-2012



Diagrammet speglar relativt väl den generella utvecklingen av flygmarknaden i Sverige och i vår omvärld under denna period, se vidare redovisningar i senare kapitel.

#### 4.3.2 Flygplansrörelser

Utvecklingen av flygplansrörelser 1996-2012



Man kan konstatera att antalet flygrörelser håller sig väl inom givna miljövillkor. När det gäller skolflyg har utfallet vissa år varit nära det tillåtna, men med betydligt färre redovisat antal rörelser år 2012. Anledningen till att antalet rörelser i tabellen är lägre 2012 var att tornet under stor del av året hade begränsat öppethållande, varvid ingen statistik fördes. Dock flögs det lika mycket skolflyg och allmänflyg som vanligt trots stängt torn. Antalet rörelser 2012 19 950 ungefär samma som 2011.

Vidare framgår att antalet rörelser i reguljär- och chartertrafik minskat avsevärt under senare år trots en större passagerarmängd vilket är ett tecken på att flygbolagen numera använder större flygplan.

#### 4.4 Varifrån kommer flygplatsens resenärer

Av passagerarna på flygplatsen kom 2012 ca 30 % från Västmanland. Det är en minskning jämfört med 2010 då ca 40 % kom från Västmanland. Övriga resenärer kommer från ett relativt stort omland. Resepotential och upptagningsområden diskuteras utförligare i senare kapitel. Allteftersom linjenätet utvecklats så har passagerarna kommit att koncentreras kring de större städerna i Västerås närhet som Storstockholm och Västerås självt.

### 5 FLYGPLATSENS POTENTIAL MED HÄNSYN TILL UPPTAGNINGSSOMRÅDEN

Enligt tillgängliga fakta erhållna från flygplatsen reser ca 670 000 passagerare från flygplatsens upptagningsområde från Arlanda. Dessutom använder en viss mängd resenärer från regionen Bromma resp. Skavsta för sina resor, samt därjämte åker sannolikt vissa charterresenärer till Örebro, som har ett relativt rikt utbud på chartersidan.

En noggrann studie av reseförhållanden i Mälardalen gjordes inom ramen för regeringsuppdraget om en ny flygplats i Stockholmsregionen, baserat på förhållanden 1998. Resultatet av studien är av intresse när det gäller att uppskatta resepotentialen från Västerås flygplats liksom vid jämförelser om resenärers beteenden. Även den utredning som gjordes 2011 om behovet av samverkan mellan flygplatserna i Östergötland är av intresse som jämförelsereferens.

Det finns ingen matematisk exakthet i de siffror som redovisas nedan, men siffrorna bedöms ge en tillräckligt god bild av de reseförhållanden som har relevans för denna utredning.

## **5.1 Nuläge, flygresenärer**

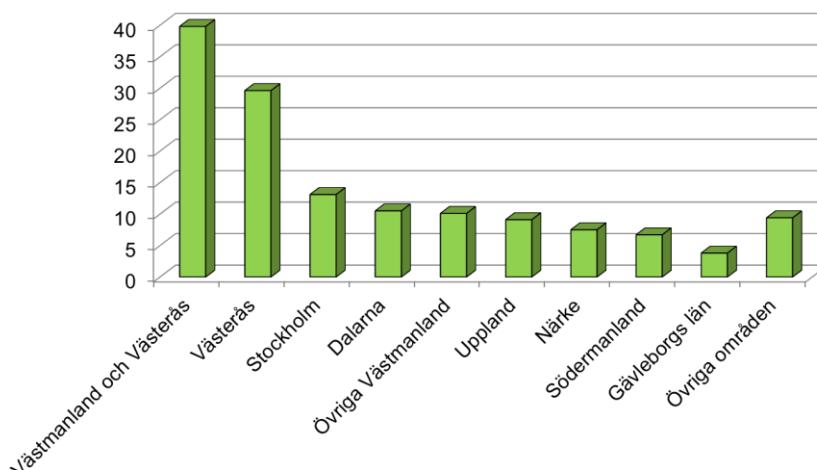
Flygplatsen har fått tillgång till material som visar att ca 670 000 resor sker från Arlanda av de knappt 600 000 invånare som bedöms bo inom flygplatsens upptagningsområde. Hur många som reser från Bromma, Skavsta eller Örebro finns inte redovisat. 670 000 är enkelresor, dvs. det sker ca 335 000 tur- och returresor.

Resebenägenheten när det gäller reguljärflyg är i normalfallet betydligt högre i större städer än på landsbygden, medan charterresande är mer jämnt fördelat, sannolikt beroende på en större ovana att resa för landsbygdsbor. Detta avspeglas väl i de resvaneundersökningar om hemort/besöksort 2010 respektive 2012 som gjorts på Västerås flygplats.

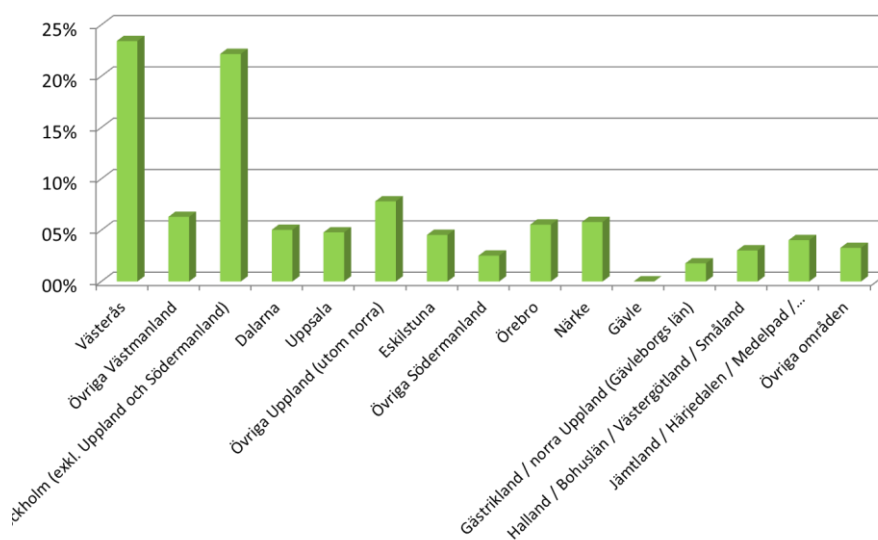
Regionens resenärer är till övervägande delen privatresenärer. Vi utgår från att fördelningen är densamma som för trafiken från Arlanda flygplats som ju har resenärer från stora delar av Sverige. Det skulle i så fall innebära att privatresenärerna utgör 60-65 % av antalet resenärer. Privatresenärer har ofta långa anslutningsresor till flygplatser. Privatresenärernas stora andel av totalvolymen förklarar också den stora antal passagerare som reser från Skavsta flygplats, vars linjenät i huvudsak är inriktat mot privatresenärer.

För mindre regionala flygplatser gäller ofta andra fördelningar mellan affärs- och privatresande beroende på flygbolagens inriktning och de linjer som finns på flygplatserna. Närheten till en större flygplats med överlägset utbud spelar dessutom en stor roll.

## Passagerarnas hemvist i %, 2010



## Passagerarnas hemvist i % 2012



Av specifikt intresse att notera är

- att andelen av de resande som kommer från Västmanland minskat från ca 42 % 2010 till 29 % 2012
- att andelen resande från Stockholms län ökat markant, vilket sammanhänger med det utvecklade upptagningsområdet
- att andelen från de relativt närliggande större städerna ligger på ca 5 % var (Eskilstuna/Örebro/Uppsala)
- att Västerås stad med ca 55 % av invånarna i Västmanland står för ca 80 % av länets resande från flygplatsen

- att de resande kommer från ett stort omland men att det lokala inslaget är förhållandevis stort

## 5.2 Varifrån reser länets invånare

Med utgångspunkt i analysen från 1998 enligt ovan, de tillgängliga data som finns publicerade, jämförelser med förhållandena i Östergötland (som till viss del är likartade de i Västmanland) kan följande skattning av det årliga resandet från och till Västmanland göras:

### 5.2.1 Utrikes resande

<i>Flygplats</i>	<i>Västerås</i>	<i>Arlanda</i>	<i>Bromma</i>	<i>Skavsta</i>	<i>Örebro</i>	<i>Summa</i>
<i>Nuläge, resande med start/mål i Västmanland <sup>1)</sup></i>	50 000	420 000	5 000	120 000	5 000	600 000
<i>Totalt utrikes resande 2012</i>	162 000	14 830 000 <sup>2)</sup>	284 000	2 316 000	83 000	17 675 000

<sup>1)</sup> Uppskattade värden baserat på tillgängligt material.

<sup>2)</sup> I Arlandas tal ingår även transferpassagerare med ca 10 %.

Antalet charterpassagerare per år från regionen kan uppskattas till ca 80 000.

### 5.2.2 Inrikes resande

Enligt flygplatsen reser drygt 100 000 resenärer per år med start- eller målpunkt inom flygplatsens upptagningsområde inrikes från Arlanda. När det gäller inrikes resande från/till Västmanland via Arlanda och Bromma kan det grovt uppskattas till knappt 70 000 resenärer per år.

De flesta resor sker idag med bil-, buss eller tågtransport till Arlanda och i vissa fall Bromma för vidare flygning inrikes. Till skillnad från för utrikesflyget fungerar tidsmässigt tåg som anslutningsresa till Arlanda relativt väl från vissa orter. Arlandas inrikesnav har avgångstider för resande ut i landet som är anpassade till eller är en följd av tiderna för den inkommande trafiken till Stockholm och den transfer som sker och som berör hela landet. Att ta sig till Arlanda eller Bromma en inrikes resa synes inte vara något stort problem för de boende i Västmanland, delvis beroende på att det rör sig om en relativt begränsad passagerarvolym. Inom svenskt inrikesflyg utgör 70-100 000 passagerare för en destination ändå en relativt stor passagerarvolym och motsvarar den totala inrikestrafiken på en medelstor flygplats som Växjö, Kalmar eller Halmstad.

## 5.3 Teoretisk fördelning och potential för Västerås/Skavsta/Arlandas/Bromma

Inom ramen för Stockholmsutredningen gjordes en analytisk beräkning av den teoretiska potential som gäller för de befintliga flygplatserna i Mälardalen med

reguljärtrafik av normalmodell. Detta innebär att Ryanair- och chartertrafik inte ingår och måste hanteras på annat sätt i analyserna, se vidare under kapitlet som behandlar flygmarknaden.

Analysen är gjord med utgångspunkt i passagerarnas rationella val med hänsyn till restider och frekvenser på flyget och marktransportmedel. Vidare tas hänsyn till hur stor del av resorna som sker från hemmet (nattbefolkning) respektive från arbetsplatser (dagbefolkning) eller utgörs av besökande. Vidare har hänsyn tagits till skillnader i flygstider från de olika flygplatserna

### 5.3.1 Modell A och modell B

Modell A är den fördelning som beskriver passagerarmängder på de olika flygplatserna i det fall det finns ett utbud till en viss destination och passagerarna skulle göra ett rationellt val med hänsyn till restider.

Modell B är en teoretisk fördelning som redovisar fördelningar i det fall alla personer i Mälardalen oavsett var de bor skulle resa lika mycket, samt att alla besökare till regionen skulle spridas ut i förhållande till arbetsplatsfördelningen i Mälardalen. Denna modell kan sägas spegla det resonemang som ofta finns kring upptagningsområden för en flygplats där mängden möjliga resenärer redovisas utan hänsyn till om de har något resebehov.

Utifrån modell A kan vissa slutsatser dras när det gäller vilka destinationer som skulle kunna trafikeras från de olika flygplatslägena. Att passagerarmängderna utifrån en destinationsanalys är lägre än de som modell A ger beror på att antalet resenärer per destination måste medge minst två frekvenser per dag för vara ett alternativ till att åka till en annan flygplats med större utbud. Dessutom finns en tumregel som säger att det krävs uppemot 70 000 passagerare per år för europeiska destinationer och längre inrikessträckor för att möjliggöra konkurrerande trafik. För kortare sträckor kan mindre volymer vara tillräckliga, men i dessa fall är den lokala marknadens behov helt avgörande.

All transfertrafik har antagits ske via Arlanda eller Bromma

### 5.3.2 Teoretisk fördelning av passagerare Arlanda/Bromma-Skavsta-Västerås

*Miljoner passagerare år 2012 (exkl. Ryanair och charter)*

<b>Flygplats</b>	<b>Modell A (teoretisk potential baserad på restider och resefrekvens)</b>	<b>Modell B (teoretisk potential motsvarande upptagnings- områdets befolkning)</b>	<b>Verklig, teoretisk potential (passagerarmängder enligt modell A med beaktande av flygmarknad och destinationer)</b>
------------------	--	--	--

#### *Utrikes*

Arlanda/Bromma	10,0	8,8	12,2
----------------	------	-----	------



Skavsta	2,4	2,7	0,8
Västerås	0,8	1,8	0,2 <sup>1)</sup>
<i>Inrikes</i>			
Arlanda/ Bromma	5,3	5,0	6,0
Skavsta	1,1	1,2	0,6
Västerås	0,4	0,8	0,2 <sup>2)</sup>

1) Köpenhamn, London, Oslo, Helsingfors, Amsterdam

2) Göteborg, Malmö, Luleå, Umeå

En teoretisk övre gräns för Västerås potential att locka till sig reguljärt flyg (exkl. Ryanair och ev. Wizzair samt exkl. charter) är således 1,2 miljoner passagerare per år. I praktiken är dock den övre gränsen ca 200 000 passagerare per år i utrikestrafik (exkl. Ryanair och ev. Wizzair samt exkl. charter) och lika många i inrikestrafik under nu rådande marknadsförhållanden, mer om detta under marknadskapitlet.

## **6 FLYGMARKNADEN**

### **6.1 Hur betar sig resenärerna, vilka vill välja Västerås, affärs- och privatresande i regionen**

Resenärerna väljer oftast flygplats utifrån ett par grundkriterier.

- Pris, sannolikt det viktigaste kriteriet för val av flygbolag, åtminstone för privatresenärerna. Därmed avgör det också i många fall valet av flygplats.
- Tidtabell och antal avgångar är ett viktigt skäl för val av flygbolag om det finns fler alternativ att välja på och om priserna är likartade.
- Avstånd från startpunkt som normalt är hem eller arbetsplats, där hemmet sannolikt överväger åtminstone vid utresa. Detta är ett mycket viktigt beslutskriterium särskilt när det gäller tidiga morgonavgångar. Under vinterhalvåret är framkomlighet på vägarna alltid en risk och rusningstid i Stockholm förbättrar sällan humöret inför en resa. En morgonavgång är sällan tillgänglig med hjälp av kollektiva transportmedel men trots de risker som anges ovan utgör bil ofta är det enda realistiska alternativet. Detta är ofta ett skäl som får resenärer att nyttja en närbelägen flygplats även om här inte erbjuds det bästa priset.
- Flygbolag. Många resenärer har synpunkter på vilka flygbolag de helst vill flyga. Huruvida detta kriterium har någon betydelse beror ofta på vilka prisskillnader som gäller mellan olika alternativ. Marknaden är numera rätt bortskämd med låga flygpriser, varför stora prisskillnader kan medföra att en resa mycket väl kan ske både med ett icke favoriserat flygbolag samt från en relativt långt bort belägen flygplats.

- Flygplatsens utbud av aktiviteter. Svenskar är vana resenärer och särskilt Mälardalens, vilket innebär att flygplatsens egna aktiviteter spelar allt mindre roll. Över hälften av befolkningen gör minst en flygresa per år numera. Det innebär att få resenärer har detta som ett urvalskriterium.

En affärsresenär har i princip samma kriterier för sitt val av avreseflygplats, men här betyder tidtabellen mer än priset, då kraven på flexibilitet i resandet ofta är rätt stor. Priset har dock viss betydelse och ofta har företag och myndigheter egna prisavtal vilket styr resenärens val i betydande omfattning. Det är fortfarande så att affärsresenärerna oftast väljer de traditionella bolagen då dessa normalt har fler resealternativ till en destination än de s.k. lågprisbolagen. Normalt är dock inget bolag per automatik uteslutet som alternativ.

För Västerås innebär det att flygplatsen i huvudsak är ett aktivt val för en privatresenär med tanke på följande:

- Utbud av destinationer
- Tidtabell och antal avgångar

Ett reellt alternativ för affärsresenären blir flygplatsen först med två dagliga (morgon och kväll) förbindelser till en storstad i Europa, alternativt med en förbindelse med minst samma regularitet till ett av de stora haven i Europa. Idag är det för en skandinavisk destination som Västerås i första hand Amsterdam som gäller och ett sådant resonemang bygger på de resultat som uppnåtts genom den Amsterdam-förbindelse som finns i Linköping.

Västerås skulle också kunna utgöra ett alternativ för Asientrafik via Helsingfors (Finnair). Helsingfors har ett mycket attraktivt utbud till ett dussin destinationer i Asien, förhållandevis låga kostnader samt attraktiva biljettpriser. Konkurrensen från Mellanösternbolagen på Arlanda är hård och i ett sådant fall kan mycket väl en anslutning via Västerås utgöra ett attraktivt alternativ till att åka via Arlanda och Dubai eller Doha till Asien. Det kräver två förbindelser per dag för att göra detta intressant för både affärs- och privatresenärer, men med sådant matarflyg kan flygplatsen konkurrera om en stor del av trafiken.

## **6.2 Konkurrensen från andra flygplatser i regionen och dessa flygplatsers roll för regionen**

### **6.2.1 Stockholm-Bromma flygplats**

Stockholm-Bromma flygplats är en internationell flygplats i stadsdelen Bromma i Stockholm. Flygplatsen är Sveriges fjärde största och Stockholmsområdets mest centrala flygplats. Under 2012 reste 2,3 miljoner resenärer till eller från Bromma varav 284 000 reste utrikes. Antalet rörelser uppgick till 67 000 varav ca 47 000 i kommersiell trafik. Flygplatsen har små expansionsmöjligheter.

Bromma ligger väster om stadskärnan och avståndet dit är cirka nio kilometer. Flygplatsen har en bana som är 1668 m lång och 45 m bred och har kod 2C vilket begränsar flygplatsens möjligheter att ta emot stora flygplan. Flygplatsen har

särskilda villkor (dispenser) för vilka flygplan som får trafikera flygplatsen, och större flygplan än de som idag trafikerar flygplatsen och som tar ca 110-120 passagerare är knappast att förvänta. Det råder fortfarande osäkerhet om Malmö Aviations nya flygplan från Bombardier i Kanada kommer att få trafikera flygplatsen.

Bromma flygplats drivs av Swedavia AB på mark som tillhör Stockholms kommun. Enligt beslut i stadsfullmäktige 2008 har staten, primärt genom Swedavia AB, rätt att disponera marken till och med den 31 december 2038 för flygplatsändamål.

Bromma flygplats kompletterades i början på 1960-talet av Arlanda flygplats för utrikestrafik, och senare flyttade även den mesta inrikestrafiken dit. Bromma flygplats har numera fått en renässans som trafikflygplats och trafikeras idag kommersiellt av såväl jetflygplan som turboprop-flygplan. De flesta av resenärerna på flygplatsen reser inrikes och ska till/från Stockholm. Brommas stora aktörer är Sverigeflyg med linjer till Kalmar, Ronneby, Sundsvall, Visby, Växjö och Ängelholm, samt Malmö Aviation med linjer till Malmö, Göteborg och Umeå samt Brussels Airlines till Bryssel och Finnair till Helsingfors. Flygbolag med färre linjer på Bromma är bland annat Golden Air.

Andelen skol- och allmänflyg har däremot krympt kraftigt på grund av höjda landningsavgifter. Även Kustbevakningens havsövervakningsplan har lämnat Bromma, medan Flygvapnets så kallade regeringsflygplan använder flygplatsen som sin bas i Stockholmsområdet.

Flygplatsens möjligheter att expandera utöver nuvarande trafikmängd bedöms inte som särskilt stor vid sidan av att byta ut mindre flygplan mot större sådana. Men även här finns en gräns.

Om det skulle visa sig att flygplatsen inte får nyttjas av moderna jetflygplan med upp till 120 passagerare är flygplatsens potential som trafikflygplats av ringa omfattning. Det kan komma att medföra att flygplatsens existens blir ifrågasatt och att den kan komma att avvecklas för det nuvarande kontraktets utgång. Frågan om vilka flygplan som kommer att få trafikera Bromma framöver kommer att avgöras under de närmaste åren.

### 6.2.2 Uppsala-Ärna flygplats

Under slutet av trettioåret anlades ett civilt flygfält på området. I samband med andra världskriget behövde Flygvapnet byggas ut och ett av valen för utbyggnad var detta flygfält. Det markområde som togs i anspråk blev vid nyanläggningen Upplands flygflottilj (F 16), vilken inrättades år 1944 och upphörde som flottilj år 2003. Området är alltså militärt och inrymmer numera skolor och mellan åren 2000 och 2007 även staber för de tre försvarsgrenarna. Flygplatsen är idag fortsatt aktiv och inrymmer vid sidan av militär övningsverksamhet också räddningshelikoptrar för civil verksamhet. Flygtrafikledning finns på flygplatsen.

Ett civilt bolag Uppsala Airport AB (UAAB) bildades i januari 2004 med syfte att utveckla och driva en civil kommersiell flygplats på Ärna. Bolaget är idag i huvudsak ägt av ett antal individer utan någon särskild finansiell styrka men med en vision att skapa en bättre infrastruktur i länet. UAAB har under ett antal år utvecklat konceptet kring en kommersiell flygplats i Uppsala. I sin miljöansökan till länsstyrelsen har Uppsala Airport sökt tillstånd för 23 400 civila och 4 300 militära flygrörelser per år, och Uppsala Air AB som står för den civila delen tänker sig reguljärt, civilt kommersiellt utlandsflyg i linjetrafik under hela året mellan kl. 06:00–24:00. Utgången av denna miljöprövning är osäker och finansiering av en ombyggnad av flygplatsen för civilt bruk saknas. Sannolikheten för att flygplatsen kommer att öppnas för civil trafik av någon omfattning bedöms som liten.

#### 6.2.2.1 *Struktur och dimension av rullbanor*

Flygplatsen har två rullbanor med längd och bredd på 2010x40 m respektive 1905x40 m, vilket är relativt korta banlängder för att kunna bedriva trafik på lite längre avstånd med vanligen förekommande flygplan som Airbus A320 samt Boeing B737.

#### 6.2.3 Eskilstuna flygplats

Eskilstuna-Kjula flygplats är belägen 13 km öster om Eskilstuna centrum och 97 km från Stockholm. Flygplatsens rullbana är 2 176 meter lång och 35 m bred, med god bärighet, och byggdes som huvudbana till en av Flygvapnets krigsflygbaser inom bas-90 systemet. I samband med försvarsbeslutet 2004 beslutades att all militär verksamhet vid flygfältet skulle upphöra 2005. Eskilstuna kommun köpte sedan flygplatsen av Fortifikationsverket 2007. Flygplatsen är välutrustad med bl.a. instrumentlandningssystem ILS och tornkontrolltjänst AFIS (ej komplett flygtrafiktjänst).

Svealandsbanan liksom E20 passerar strax intill flygplatsen, vilket gör att det finns stora möjligheter för snabba transporter på befintlig infrastruktur vid en eventuell framtida expansion. Flygplatsen används idag för taxiflyg, ambulansflyg, privatflyg samt charter. Flygskoleverksamhet finns knuten till flygplatsen.

Verksamheten på Eskilstuna flygplats består i huvudsak av lättare skolflyg, ca 10 000 flygrörelser per år. Övrigt flyg, ca 1 000 rörelser, utgörs av taxi-, affärs-, transport- och ambulansflyg. Eskilstuna flygplats har i sin miljödom tillstånd till 27 400 rörelser per år.

Flygplatsen går att bygga ut till 2900 m banlängd och Eskilstuna kommun har i en ideskiss visat på möjligheter att till relativt låga kostnader skapa en trafikflygplats av modernt snitt.

Mellan flygplatsen och Eskilstunas stadskärna har ett antal lager-/logistikföretag etablerat sig, t ex Hennes & Mauritz, Lidl, Boxon, Wavin och Meca.

I anslutning till flygplatsområdet västerut utvecklas Eskilstuna logistikpark, utformad för att locka transportrelaterade lager- och logistikföretag. Järnvägsanslutning från Svealandsbanan har byggts in i området.

Den utvecklade infrastrukturen är en anledning till varför många företag har valt Eskilstuna som distributionsnav. Senast i raden av etableringar är DHL, vilket ger förutsättningar för viss flygfraktrafik på regionens flygplatser.

#### 6.2.4 Skavsta flygplats

Flygplatsen är en gammal militär flygplats från 1940-talet som övertogs av kommunen 1985 och sedermera såldes till ett privat företag. Det är en av få privata flygplatser i Sverige. Den ligger cirka 7 kilometer nordväst om Nyköpings tätort, och drygt 10 mil sydväst om centrala Stockholm. Flygplatsen räknas också som en av Stockholms fyra flygplatser. Restiden från centrala Stockholm är ca 80 min. Flygplatsen är numera Sveriges tredje största flygplats i antalet resenärer. Flygplatsen har fram tills nu ägts av brittiska TBI till 90,1 % och Nyköpings kommun äger resterande aktiepost. Ägaren TBI äger och driver bl. a. flygplatserna i Belfast, London Luton och Orlando Sanford International (en sekundärflygplats i staden) i USA. TBI ägs av det spanska stora spanska byggföretaget Abertis som äger 90 % av TBI tillsammans med den också spanske flygplatshållaren AENA som äger resterande 10 % båda med säte i Spanien. Abertis är verksamt i 15 länder på tre kontinenter inom affärsområdena vägbyggnad och väg tullar för finansiering av dessa, annan anläggningsinfrastruktur framför allt för telekommunikation samt flygplatser. Ägarna har idag stora ekonomiska problem pga. den ekonomiska krisen i Spanien. Abertis deklarerade för en tid sedan att man avser att koncentrera sin verksamhet inom anläggningsverksamhet och telekommunikation. Flygplatsverksamheten har varit till salu och partnern AENA som har förköpsrätt till portföljen av flygplatser har inte visat intresse för Skavsta. Den första affären har genomföras när London-Luton flygplats övergår till AENA. Resterande flygplatser i portföljen har sålts till ett konsortium bestående av bland annat Houston Airport System i Texas USA samt ett antal institutionella ägare från Nordamerika. Framtiden för Skavsta flygplats är till delar kopplad till den utveckling som kan förväntas i Västerås då flygplatserna konkurrerar om samma trafik. Det är i nuläget okänt vilka krav de kommande ägarna kommer att ställa på flygplatsens utveckling framför allt vad avser ekonomin. Det är känt att Skavsta flygplats inte har en särskilt stabil ekonomi. Det kan vara så att flygplatsen mycket väl kan komma att byta ägare flera gånger framöver.

På Skavsta har Ryanair en av två skandinaviska baser med f n 45 destinationer och drygt 2 300 000 årspassagerare 2012. På Skavsta finns i övrigt lågprisbolaget Wizzair och lite chartertrafik.

Flygplatsen har referenskode 4E och huvudbanan är 2880 m lång och 45 m bred med en bärighet att kunna hantera alla idag förekommande flygplan upp till storleken jumbojet, men inte superjumbon storlek Airbus A380.

## 6.2.5 Stockholm-Arlanda flygplats

Med 19,6 miljoner passagerare och drygt 210 000 starter och landningar per år är Arlanda Sveriges största flygplats, Nordens tredje (efter Köpenhamn-Kastrup och Oslo-Gardermoen). Flygplatsen klarar teoretiskt maximalt av 84 starter/landningar per timme under gynnsamma väderförhållanden. Arlanda är ett viktigt nav för Stockholmsregionen och Skandinavien, bland annat genom att flyget trafikerar många destinationer framförallt i Europa. Sett i ett internationellt perspektiv är dock Arlanda en relativt liten flygplats med ett begränsat utbud, och ganska många resenärer tvingas därför byta flyg på vägen när man åker från Arlanda ut i världen.

Tabellen nedan ger en bild över det utbud som kan nås med direktflyg från Arlanda, samt vissa utländska navflygplatser i närområdet

### Utbud från några europeiska storflygplatser, avgångar per år

Utbud	Paris	Frankfurt	Amsterdam	Munchen	Köpenhamn	Stockholm	Helsinki
Interkont	63 780	57 912	36 673	19 640	6 825	4 402	6 369
Europa	160 645	168 697	159 763	167 286	108 446	93 230	71 345

Utbudet från de stora navflygplatserna är väsentligt större än vad som erbjuds från de nordiska huvudstäderna. Särskilt vad gäller trafiken på utomeuropeiska destinationer och regionala centra i Europa. Det finns ett undantag och det är utbudet på Asien från Helsingfors. Helsingfors har ett betydligt större utbud av interkontinental trafik än både Köpenhamn och Stockholm och den är koncentrerad till i stort sett en världsdal, Asien. Helsingfors har ett av Europas bästa linjenät till Asien med de svenska resande som en betydelsefull komponent.

Utbudets mångfald från de stora navflygplatserna i Europa är det som gör matartrafik från mellansvenska regionala städer i Sverige intressant som alternativ till en bilresa till Arlanda och flyg med byte från Arlanda. Huruvida det finns ekonomi för flygbolaget att bedriva sådan matartrafik varierar med strukturen på efterfrågan i regionen samt konkurrensen från andra bolag med liknande utbud från Arlanda.

## 6.2.6 Arlandas framtid

Stockholmsregionen är Sveriges politiska och ekonomiska centrum och dominerar utvecklingen i landet. Med 40 % av landets BNP genererad i regionen följer också att huvuddelen av allt resande i Sverige har Stockholm som start eller målpunkt oavsett om det gäller inrikes- eller utrikestrafiken. Analyser genomförda inom LFV för några år sedan visar att drygt 80 % av all inrikestrafik ska till Stockholm och 75 % av all utrikestrafik i landet genereras av regionen. Resebenägenheten i andra delar av landet är i förhållande till huvudstadsregionen relativt liten.

Den huvudsakliga marknaden för flygtrafiken i regionen är geografiskt rätt begränsad och koncentrerad till de centrala och norra delarna av Stockholm. De



två relativt närbelägna flygplatserna Arlanda och Bromma har ca 85 % av regionens totala antal passagerare. Resten fördelas i huvudsak mellan Skavsta och Västerås. Genom den begränsning som finns vad gäller Bromma flygplats möjligheter är och förblir Arlanda den centrala flygplatsen för regionen i kraft av sitt läge, sin stora och goda infrastruktur samt att den utgör bas för de två största flygbolagen i landet. För flygbolag som har eller önskar ha inrikestrafik som en stor del av sin trafik är Arlanda dessutom den enda infrastruktur i Stockholms närhet som ger rimliga restider från många delar av landet till målpunkter i centrala Stockholm, dit de flesta resenärer ska, och som kan hantera utökad trafik från bolagen ifråga. Bromma är förvisso överlägsen som inrikesflygplats men erbjuder inga expansionsmöjligheter. Det är ett bärande skäl varför både SAS och norwegian har Arlanda som bas.

Arlanda passerade förra året för första gången sedan år 2000 19 miljoner passagerare och noterade ett nytt "all time high". En stor del av tillväxt har genererats av norwegian som under de senaste åren kraftigt ökat sin närvaro på flygplatsen. Detta samtidigt som SAS delvis dragit ner sin kapacitet till följd av lågkonjunkturen och dålig ekonomi. Under det senaste året har dock även SAS börjat öka sin kapacitet i syfte att försvara sin marknadsandel.

Inget av dessa två bolag har de lägsta kostnaderna i branschen, delvis beroende på att bolagen har en stor andel inrikesflyg och intraskandinaviska rutter, vilket ökar kostnaden per utbudet stol då kostnaderna är högre för korta flygturer. Om man kompenserar denna nackdel och ser kostnaden för en genomsnittlig europeisk destination blir jämförelsen med andra flygbolag bättre. Här har norwegian en kostnadsnivå i likhet med några större lågkostnadsaktörer såsom exempelvis EasyJet. Ryanair står dock i en särklass.

### **Kostnad per utbudet säte/kilometer i Eurocent 2012**

	<b>Kostnad per</b>
<b>Flygbolag</b>	<b>ASK (€ cent)</b>
Ryanair	2,9
EasyJet	4,5
norwegian	6,2
BA/Iberia	6,5
Airfrance	6
Lufthansa	7,8
SAS	9,5

Stabiliteten i utbudet på Arlanda är därmed inte given. Med svaga ekonomier hos de ledande aktörerna kan en konsolidering bland aktörerna eller utbudsrestriktivitet bland bolagen medföra en svag utveckling i utbudet för flygplatsen under flera år framåt. En fortsatt svag ekonomi för norwegian exempelvis om den nuvarande interkontsatsningen inte blir lyckosam under ett antal år framöver kan också innebära att man väljer att flytta delar av trafiken till

billigare men längre bort belägna flygplatser. Så har exempelvis skett i Osloområdet. Ryanair kommer utan tvekan med sina låga kostnader fortsätta att sätta press på Arlandas aktörer genom attraktiva priser, och detta sannolikt från både Västerås och Skavsta.

Den interkontinentala trafiken från Arlanda är rätt blygsam. Det rör sig om ett knappt 10-tal förbindelser som trafikeras på reguljär basis. Antalet förbindelser har varit rätt stabilt under flera år även om destinationerna har bytts ut. Även på den interkontinentala sidan sker delar av trafiken till något av de stora transfernaven istället för att vara spridd på många destinationer. Orsaken är de små volymer resenärer som Stockholmsregionen genererar. Vad gäller trafiken på Asien, som har störst utvecklingspotential, bedrivs denna i huvudsak via tre kraftfulla nav, Helsingfors, Doha och Dubai. Finnair har under ett antal år byggt upp ett effektivt transfernav för Asientrafik. Flygplatsens läge ger möjlighet att operera flera linjer med ett flygplan och samtidigt erbjuda dagliga avgångar. Det ger bolaget en konkurrenskraftig prisbild. Motsvarande gäller för mellanösternbolagen Qatar och Emirates.

Bolagen i Mellanöstern har stora linjenät i Asien och möjlighet att erbjuda attraktiva priser på dessa genom stor tillgång på billig finansiering och låga kostnader för arbetskraften ombord. Bolag som Qatar, Emirates och Etihad kan därmed erbjuda mycket attraktiva priser. Därmed blir det mycket svårt för Arlanda-baserade bolag att utveckla interkontinentala linjenät i Asien, utan marknaden förblir inlåst i den nuvarande strukturen med en stor andel en-stops förbindelser på den interkontinentala marknaden. Det kan ge regionala flygplatser med goda resevolymer möjligheter till matartrafik i första hand till Helsingfors.

Med 210 000 rörelser opererar Arlanda på ungefär halva sin kapacitet. Antalet rörelser har under det senaste 10 åren knappast utvecklats alls. Orsaken finns att hämta i den genomsnittliga flygplanstorleken, som ökat rejält under perioden. Detta är en effekt av lågprisbolagens intrång på marknaden med relativt stora flygplan och enhetsflottor som kraftigt sänker kostnaden. Det är inte troligt att denna strukturförändring kommer att avstanna, utan de större flygplanen är här för och stanna. Antalet rörelser lär öka rätt långsamt och Arlandas nuvarande kapacitet kommer att räcka under överskådlig tid. Detta gäller också för det fall Bromma flygplats skulle stängas innan det nuvarande avtalet går ut 2038. Av Brommas 47 000 kommersiella flygrörelser kommer kanske hälften att försvinna på grund av konsolidering i marknaden samt att i den kortväga trafiken från södra Sverige är Arlanda mindre konkurrenskraftigt mot markbundna förbindelser än Bromma.

### **6.3 Lågprisflygets förutsättningar**

Tillväxten både i antal passagerare och antal flygrörelser i Sverige från 2004 är i många stycken ett resultat av en mycket expansiv utveckling inom den europeiska lågkostnadstrafiken. Etableringen av s.k. baser (flygplan som är stationerade vid flygplatsen) i Sverige har skett av Ryanair både på Skavsta och i viss mån också i

Göteborg. Nu på senare år har också norwegian utvecklats en stor verksamhet på Arlanda för både inrikes- och utrikestrafik.

Under de år som förflutet sedan 2004 har trafiken utvecklats hos dessa bolag och på Skavsta finns idag ca 2,4 miljoner passagerare och norwegian har drygt 3,5 miljoner från Arlanda. Det betyder att lågprisbolagen idag har ungefär samma marknadsandel i Europatrafiken som marknadens största bolag SAS. Tillsammans är dessa bolag nu lika stora som SAS, har en bättre ekonomi än SAS och en ekonomisk uthållighet som innebär att utvecklingen på marknaden kommer att ledas av lågprisbolagen. Efter 10 års kraftfull expansion är dessa bolag nu inne i en mer mogen fas av sin utveckling och den fortsatta tillväxten mätt i antal rörelser kommer att vara lägre än tidigare. Lågkostnadstrafikens marknadsandel av den totala trafiken i Sverige var 2010 ca 20 %. Denna förväntas växa till cirka 30 % år 2017. Stora lågprisbolag som Ryanair, norwegian och EasyJet växer betydligt långsammare än tidigare men fortfarande med minst 5 % mätt i antalet passagerare på årsbasis.

För de traditionella bolagen är denna tillväxt lägre sannolikt maximalt 5 % per år eller lägre, mätt i antal passagerare. Syftet med den begränsade tillväxten är att få upp den genomsnittliga prisnivån så att bolagen kan återfå en rimlig lönsamhet framförallt i den volymmässigt stora Europatrafiken, där lågprisbolagen genom sin snabba expansion och med sin låga kostnadsnivå under den senaste 10-årsperioden urholkat de traditionella bolagens lönsamhet.

Ryanair är idag marknadsledare i Europatrafiken med 12 % av den totala marknaden och 80 miljoner passagerare per år. Bolaget är också prisledare för trafik till de destinationer som man trafikerar och har stor påverkan på vilket manöverutrymme övriga bolag har. Bolagets välskötta balansräkning och stora kassa gör att få aktörer söker priskrig med bolaget. Det gäller i synnerhet de mindre och ekonomiskt svaga nordiska flygbolagen.

## **6.4 Skillnader mellan privatresande och affärsresande**

### **6.4.1 Affärsresenärerna, utrikes resande**

Avstånd till flygplatsen, trafikprogram och pris är de tre kommunicerande kärnen för alla resenärer. För affärsresenärer har de två första faktorerna traditionellt vägt tyngst, vilket fortfarande är normgivande i de flesta rapporter och utredningar.

Någon given trend finns inte, utan våra erfarenheter ger tvärtom underlag för att säga att de som reser i tjänsten uppför sig olika, inte bara från företag till företag, utan även individuellt från resa till resa.

Kostnadspressen för affärsliv och offentlig verksamhet ökar stadigt. I vissa företag finns Travel Managers med mandat att beordra anställda hur de skall resa och till vilket pris, samtidigt som arbetsgivaren ibland ingriper i frågan om en viss resa över huvud taget skall ske. I en del företag blir därför inte frågan vad resenärerna vill utan vad Travel Managers bestämmer i enlighet med företagets

respolicy. I andra företag och institutioner kan budgetansvaret vara så utspritt att resandet av rent egenintresse styrs mot de billigaste biljetterna. ”Hellre fler och billigare resor än färre och dyrare”. I många företag görs normalt kalkyler över vad en resa kommer att kosta från startpunkt till slutpunkt för att få en tydlig jämförelse mellan resans pris från de lokala eller regionala flygplatserna och vad en ”direktflygresa” via Arlanda eller Bromma skulle ha för totalkostnad om anslutningsresan med bil eller tåg räknas in i kalkylen. Denna kostnad ingår ju i företagets totalkostnad. I Västerås fall är denna typ av jämförelser sannolikt inte särskilt vanliga då utbudet från Västerås för affärsresenärerna begränsar sig till London. Restidsmässigt är det nästan aldrig gynnsammare att resa via Arlanda än från en lokalt belägen flygplats som Västerås och då via något av de större naven i Europa. Detta gäller för de flesta Europaresor. För interkontinentala resor är förhållandet ännu tydligare med tanke på de fåtal destinationer som betjänas av direktflyg från Arlanda. Det är i huvudsak skandinaviska orter, samt baltiska destinationer som det finns en restids fördel för Arlanda.

Om ett företag eller myndighet skall sända ett antal anställda på en konferens, kan ett lägre pris med ett visst bolag användas, även om resan sker via ett nav och tar flera timmar längre än snabbaste och dyraste vägen. En anställd kan alltid arbeta via sin laptop under sitt byte.

Vissa lågprisbolag fjärrar sig från ”Ryanairskolan” och erbjuder en allt bättre produkt för affärsresenärerna. Några sådana bolag är EasyJet, norwegian och Air Berlin. De flyger ofta direkt till centrala flygplatser och erbjuder allt mer generösa villkor för ändringar och avbokningar. I norwegianians fall har de byggt upp en fullt konkurrerande trafik till främst SAS, inrikes inom Skandinavien och till de stora europeiska destinationerna. Å andra sidan används också Ryanair från Skavsta (och i vissa fall Västerås) av en rad företag när resmål och tid passar, t.ex. till London och vissa tyska destinationer, som Bremen, Hamburg/Lübeck, Düsseldorf, Frankfurt och Berlin. Ryanair och norwegian uppskattas mycket som en extra resurs för regionens affärsliv, men även för familjernas fritidsresande. På företagsnivå finns inget motstånd mot lågprisbolagens produkt, utan tvärtom uppskattas bolagets närvaro i regionen. Ett lågt pris är oftast inte det som avgör valet för företagen. Men det sätter press på de traditionella flygbolagens prissättning. Affärsresande av det ”traditionella” snittet till utlandet ut och hem så fort som möjligt med så få övernattningar som möjligt, är fortfarande mycket vanligt. För denna kategori resenärer är tidtabeller och restider det viktiga och biljettpriset är av något lägre vikt. När det gäller restider är det nästan alltid snabbare att resa med direktflyg från Arlanda och Bromma än via de nav som utgör Europas portar ut i världen. Ett bra exempel på detta är den trafik som KLM och Finnair har från Linköpings och Norrköpings flygplatser. Det finns dock oftast brister i trafiken framförallt vad gäller antalet avgångar till de stora naven som Amsterdam och andra. Det fordrar minst tre förbindelser per dag under vardagar för att en sådan förbindelse ska kunna fungera och vara konkurrenskraftig mot en direktförbindelse från i första hand Arlanda.

Det europeiska nav-eker systemet som varit förhärskande under lång tid för transporter mellan sekundära orter både i Europa och interkontinentalt har förändrats kraftigt under det senaste årtiondet. De mindre bytespunkterna som Arlanda, Kastrup, Bryssel och Wien har tappat stora delar av sin trafikstruktur genom ökad konkurrens i Europa från lågprisbolag och utanför Europa genom framväxten av nya, stora, interkontinentala bolag i framförallt mellanöstern.

En numera mer avreglerad flygmarknad inom Europa och till andra marknader som USA, Thailand, Förenade Arabemiraten och Singapore har medfört en kraftig prispress på de traditionella flygbolagen, dels inbördes, dels från lågprisbolagen. SAS har t.ex. en intjäning på en Europaflygning som idag motsvarar ca 50 % av samma flygning 1982, justerat för penningvärdet. Innebörden av detta är att prisnivåerna på internationella, ombokningsbara flygbiljetter är väsentligt lägre än tidigare.

Tillgången till närbelägna flygplatser med trafik ut till de stora europeiska haven skapar tillgång till en global marknad på ett tidseffektivt sätt. Dilemmat för en region som Västmanland och Västerås är att den relativa närheten till och beroendet av Arlanda medför att det trots allt är en rätt lång anslutningsresa, vilket medför att regionen blir lite mer svåråtkomligt för såväl lokala som utländska företag. Närheten till Arlanda för städer som Uppsala gör dessa ur restidssynpunkt mer lättåtkomliga än Västerås. Ser man ur tillgänglighetssynpunkt är Luleå mer internationellt lättillgänglig än Västerås. Det tar betydligt mindre än två timmar från centrala Luleå till Arlanda, vilket ska jämföras med en biltransport från Västerås för att nå motsvarande avgång från Arlanda på morgonen i rusningstrafik.

#### 6.4.2 Navet Köpenhamn

Det finns alltid en pågående diskussion i städer av Västerås storlek om fördelen av att använda den egna närbelägna flygplatsen som alternativ till en längre bort belägen storflygplats som kan nås med markbundna transportmedel. Problemet är oftast priset för resan. Genom lågprisbolagens konkurrens med stora volymer och flygplan med låga enhetskostnader är det idag mycket svårt att konkurrera med matartrafik till ett nav. Prispressen innebär att resandet koncentreras till färre men större flygplatser, i många fall dock också med färre avgångar.

Det finns fördelar för affärsresandet med att nyttja den egna flygplatsen framförallt ur bekvämlighets- och effektivitetssynpunkt. Kravet är att koordineringen med det trafiksystem som finns på navflygplatsen måste fungera och väntetiderna vara rimliga. Detta fungerar bra på de större haven men ibland sämre på mindre nav flygplatser som exempelvis Köpenhamn. Om vi tar ett närliggande exempel från Östergötland, som har trafik till ett sådant mindre nav, så är just detta den största bristen, att det ibland saknas koordinering med SAS trafiksystem i Köpenhamn. Det andra problemet är att SAS saknar en strategi för hur man vill positionera sig som flygbolag utanför Stockholmsregionen. Inte ens från Sveriges näst största stad Göteborg finns ett utbud med bolaget som

imponerar. Bolaget har idag en strategi som inte förmår hantera efterfrågan från medelstora städer i landet på annat sätt än via marktransporter till antingen Arlanda eller Köpenhamn.

Ett tredje problem med trafik från en regional flygplats till ett nav är att i biljettpriset måste kostnaden för två flygsträckor täckas av ett biljettpris som inte får avvika alltför mycket från motsvarande resa direkt från Arlanda.

När det gäller biljettpriser har flera företag som policy att som standard nyttja flygbiljetter som inte är ombokningsbara till en rimlig kostnad, och vid ett förändrat resbehov köper man helt enkelt en ny biljett. Detta är ofta billigare än att regelmässigt nyttja flexibla biljetter. Det öppnar också förbättrade möjligheter för resor via de närbelägna flygplatserna, då behovet av tidtabellflexibilitet inbyggd i biljetten delvis upphör och en planerad returreisa till t ex Västerås kan ersättas med någon annan typ av resa på kort varsel.

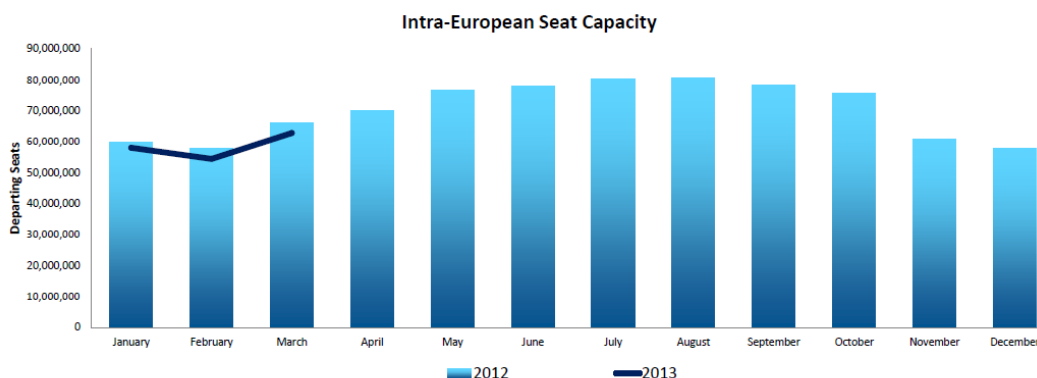
## 6.5 Privatresenärerna, utrikes

Privatresenärerna är för alla flygbolag och inom det internationella resandet den absolut största kundgruppen och utgör i Sverige 65 % av alla resenärer. Intäktsmässigt betyder affärsresandet mer för bolagen än den trafikvolym de utgör, men inget flygbolag kan helt leva utan privatresenärer. Även om priset nu har blivit allt viktigare för affärsresenärerna är det trots allt ett väsentligt steg till privatresenärernas jakt på lägsta pris. Det finns en betydande priselasticitet inom privatresandet inte minst då privatresenärer till skillnad från affärsresenärer i mindre utsträckning reser ensamma. Det innebär att privatresenärer som normalt reser i grupper om 2-5 personer påverkas mera av prisskillnader och är villiga att resa förhållandevis långa sträckor på marken för att få ett lågt biljettpris. Detta vidimeras också av när man tittar på varifrån resenärerna till Västerås Ryanairtrafik kommer ifrån. Priselasticiteten är också betydande och enligt branschtidningen Flight International minskar resandet med 15 % om priserna ökar med 10 %.

### 6.5.1 Resande med lågprisbolag kontra traditionella bolag

Lågprisbolagen skapar hela tiden ökande resmöjligheter genom direktflyg till nya destinationer, främst på sträckor upp till fyra timmar inom Europa. Lågprisbolagen bryter totalt med nätverksbolagens traditionella filosofi att först måste en ökad efterfrågan demonstreras, sedan anpassar de utbudet. I stället tar lågprisbolagen en initialt större risk genom att erbjuda nya destinationer till hanterbara priser för vanliga löntagare. Först utbud, sedan efterfrågan, därefter prismodellering för att nå lönsamhet. Allt detta ska ske inom en period om högst 6 månader. Dessutom är säsongsvariationen stor när det gäller utbudet som finns hos lågprisbolagen. Det är en följd av att resandeströmmarna är relativt små under vinterhalvåret i Europa.





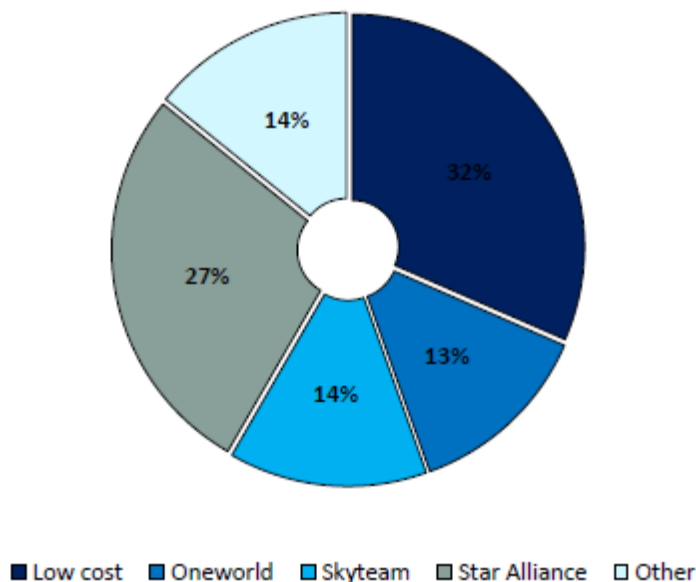
Genom att säsongjustera trafiken uppnår lågprisbolagen kostnadsfördelar genom att undvika att flyga förlustbringande linjer under vinterhalvåret. Det skapar lönsamhetsmässiga fördelar och därmed också konkurrensmässiga fördelar gentemot de traditionella bolagen som normalt flyger betydligt större program än vad marknaden efterfrågar på grund av sin benägenhet att i första hand anpassa verksamheten till affärsresenärerna. Ett bra nyckeltal för de problem som säsongvariationerna skapar är att under första kvartalet 2013 hade de 10 största flygbolagen i Europa ett driftunderskott på 1,7 Mrd €. Det enda bolag som inte tappade pengar under kvartalet var Ryanair.

Den här säsongvariationen drabbar också flygplatser där lågprisbolagen är stora kunder och tvingar dem till säsongmässiga personaljusteringar.

Naturligtvis erbjuder nätverksbolagen också en stor mängd stolar för privatresenärerna, inte minst interkontinentalt via sina nav och ofta med hjälp av samarbetande flygbolag inom ramen för de stora flygbolagsallianserna som Star Alliance, Oneworld och Sky team. Moderna, sofistikerade, datorbaserade prishanteringsprogram möjliggör mycket detaljerade prognoser över bokningsklasser och intäktsnivåer, så att man kan närma sig den perfekta balanspunkten mellan första klass, affärsklass och turistklass.

I Europatrafiken utgör de s.k. lågprisbolagen idag ca 35 % av det totala utbudet. Antalet sådana bolag är förhållandevis få, ungefär en handfull, vilket innebär att dessa individuellt har stort inflytande på trafikutbudet i Europatrafiken.

## Intra-European Seats by Airline Grouping



Sverige är inget undantag i detta avseende. De två huvudaktörerna i vårt land på lågprissidan, Ryanair och norwegian, har en stark ställning i marknaden. I den utrikestrafik som bedrivs från Stockholm fördelar sig utbudet som följer av nedanstående tabell.

Utbud till utlandet 2012 från Stockholm				
Flygbolag	Utbud	Avgångar	Flygplan	Passagerare
	Stolar	per år	storlek	utrikes
SAS	2 957 914	20 175	137	4 022 763
norwegian	1 787 428	9 618	186	2 681 142
Ryanair	1 444 905	7 645	189	2 398 542
Ryanair+norwegian	3 232 333	17 263	187	5 079 684

Utbudet avser antalet stolar som bolagen erbjuder marknaden under 2012. Avgångar avser avgångar per år. Under rubriken flygplan finns bolagens genomsnittliga flygplanstorlekar. I SAS siffror ingår också bolagets interkontinentala trafik vilket innebär att deras europeiska marknadsandel är mindre än vad utbudet enligt tabellen visar. Tillsammans är dessutom de två lågprisbolagen betydligt större än marknadsledaren (SAS), vilket bekräftar den starka konkurrens som råder på den svenska marknaden och den osäkerhet som finns vad gäller den framtida utvecklingen. Av synnerlig betydelse är bolagens finansiella ställning framöver.

### 6.5.2

#### Charterresande

Paketresor eller charter är den tredje stora resemodellen för privatresenärerna, utdömd av många experter för ett decennium sedan, men har visat sig vara fortsatt

livskraftig i en föränderlig värld. De nordiska länderna har varit sina charterresor trogna i högre utsträckning än resten av Europa. Detta gäller särskilt resandet från mindre och medelstora orter, samt det interkontinentala resandet där chartern utgör nästan hälften av passagerarvolymerna från Sverige. Orsaken står ofta att finna i det begränsade utbud av reguljära flygförbindelser som länder med litet befolkningsunderlag som Sverige normalt kan försörja. Dessutom har det ända fram till för ett par år sedan varit betydligt mer komplicerat att organisera sina egna resor med boende i framförallt Asien, dit stora delar av den interkontinentala chartern går. Orsaken till charterens framgång är till stor del en modern, förändringsbenägen managementfilosofi med hög kvalitet. De tre stora arrangörerna har alla blivit lysande stjärnor i sina respektive europeiska storkoncerner, Vingresor i brittiska Thomas Cook, Fritidsresor i tyska TUI och Apollo i Schweiziska Kuoni. Med den fortsatta utbredningen av internet ser vi även här ett förändrat mönster och framförallt vad gäller flygbolagen i mellanöstern, som Qatar och Emirates, som med sin omfattande trafik på Sverige skapat alternativa transportmöjligheter till både Asien och Afrika för svenskt privatresande. Det är också en följd av att svenska resenärer i många fall är mycket vana resenärer.

I andra världsdelar utanför Europa är charterverksamhet betydligt mera blygsam i sin omfattning.

## **6.6 Vilken typ av flygtrafik på Västerås flygplats skulle göra flygplatsen attraktivare för regionens invånare**

Det finns en viss tillväxtpotential för Västerås flygplats i viss mån vad avser affärsresande, men framförallt vad gäller privatresande.

Tillväxtpotentialen volymmässigt är mindre för affärsresor då tidsvinsten att resa från Västerås jämfört med Arlanda via ett större nav är rätt liten. Däremot är bekvämligheten stor vilket kan påverka särskilt i tider när resenärerna vill utnyttja sin arbetstid till annat än att åka bil och leta parkeringsplats på Arlanda. Dock skulle fler affärsresor utgöra en mycket viktig ekonomisk faktor för flygbolagen och som kan skapa grund för förbindelser med relativt hög frekvens. Detta skulle kunna öka Västeråsregionens attraktivitet som bas för företag som verkar internationellt. En ökad volym i flyglinjerna ökar också intäkterna för flygplatsen och ger bättre förutsättningar för inkommande turism till regionen.

Flygplatsbolaget har under lång tid sökt ersätta den matartrafik SAS bedrev fram till 2002 utan att ha lyckats skapa en hållbar lösning. Det kan vara så att avståndet till Arlanda helt enkelt är för kort för att ett sådant projekt ska kunna bära frukt. Men det har också att göra med vilket europeiskt nav som skulle kunna komma ifråga. En förutsättning är att navets trafiksystem är så överlägset Arlandas motsvarande att matartrafiken i princip alltid utgör ett alternativ till att åka till Arlanda. Det finns tre sådana alternativ; Amsterdam, Frankfurt samt München. Köpenhamns numera rätt trafiksvaga nav och SAS avsaknad av strategi rörande transfertrafik gör nog utsikterna att få till stånd trafik på Köpenhamn ganska små.

Det är hos privatresenärerna den största potentialen finns för trafikökningar på Västerås flygplats. Det är också inom privatresandet som tillväxten nationellt är störst sen en tid tillbaka. Ett sådant närstående exempel är de framgångar som Östergötlands flygplatser har haft i utvecklingen av chartertrafik, (42 % av Östergötlands charterresenärer reser idag från regionens egna flygplatser), vilket visar att det går att attrahera privatresenärer att resa till de mindre flygplatserna när utbudet är i linje med vad som efterfrågas. Nycklarna är paketering och/eller utbudets pris.

## **6.7 Vilka trafikscenarier är möjliga för Västerås flygplats, givet vissa förutsättningar**

Det finns fyra tänkbara scenarier för utvecklingen av den kommersiella flygtrafiken på Västerås flygplats. Dessa scenarier kan inträffa under den kommande 3-5 årsperioden. Sannolikheten för att de ska inträffa varierar och det är naturligtvis svårt att kvantifiera något sådant. Dock finns det anledning i en kommande beslutssituation runt framtiden för Västerås flygplats beakta de fyra scenarierna.

### **6.7.1 Affärsinriktad trafik för att skapa konkurrensfördelar**

Affärsinriktad matartrafik till en navflygplats är ofta en viktig komponent för en regional flygplats värde för sitt upptagningsområde. Historiskt har denna trafik bedrivits av det marknadsledande/nationella flygbolaget (SAS) i syfte att försvara sina marknadsandelar genom ett bättre utbud än konkurrenterna. Trafiken bedrevs då till det nationella bolagets huvudnav I vårt fall Köpenhamn.

Så är det inte längre. Den allt hårdare konkurrensen har lett till att enbart de bolag som har stora interkontinentala linjenät bedriver matartrafik till sina nav. Orsaken är att utbudet på navflygplatsen i de allra flesta fall är överdimensionerat för den lokala marknaden och kräver tillförsel av resenärer från andra ställen/länder. Vanligen är mer än 50 % av passagerarna tillresta, i fallet Helsingfors över 70 %.

Köpenhamn har fortfarande viss del av sin navtrafik kvar, men skillnaden mot utbudet från Arlanda är inte längre vad det en gång varit. Det gör att värdet för flygbolaget att bedriva matartrafik minskar betydligt om fördelarna med det stora utbudet på navet inte längre föreligger. Så bedömer vi läget för Köpenhamn idag. Detta illustreras av Linköping med sina 115 000 passagerare, där knappt 100 000 av dessa flyger till Amsterdam och resten till Köpenhamn. För 15 år sedan flög dessa 100 000 passagerare till Köpenhamn med SAS från regionens flygplatser.

De nav som har störst behov av matartrafik för att kunna upprätthålla sina stora utbud av destinationer är Amsterdam, München, Frankfurt och Helsingfors. Det är bland dessa som aktörer måste sökas. För att ny matartrafik ska kunna uppstå till någon av de stora europeiska naven krävs sannolikt en passagerarvolym av samma storlek som i Linköping, alltså ca 100 000 passagerare, detta då kostnaden för att bedriva denna trafik är rätt hög samt att det redan finns ett bra utbud från närbelägna Arlanda.

I fallet Helsingfors är situationen annorlunda. Helsingfors/Finnair har stort behov av anslutande matartrafik och flygavståndet till navet är kort, vilket gör mindre flygplan helt acceptabla och att flyg till Asien är en bra produkt. Här kan förutsättningar finnas att skapa trafik från Västerås. Kraven för att detta ska kunna ske är:

- Det ska gå att påvisa att volymerna från regionen är tillräckliga.
- Näringslivet måste kunna garantera vissa minimivolymer trafik.
- Flygplatsen måste vara beredd att kunna träda in och dela eventuella förluster för linjen under en tid.

#### 6.7.2 Ryanair sätter press på norwegian

Norwegians starka expansion på Arlanda påverkar också Ryanair. Arlandas position i marknaden gör att det är relativt enkelt att öka volymerna där på bekostnad av övriga flygplatser i regionen. Förutsättningen är att norwegian väljer att matcha Ryanairs priser samtidigt som man ökar utbudet rejält. Detta har norwegian gjort på flera destinationer och har god tillströmning av passagerare. Exempel är Barcelona, Alicante, Malaga och London. Den ökade passagerarvolymen kommer från alla konkurrerande bolag, men Ryanair som flyger från en flygplats söder om Stockholm får dessutom en lägesmässig nackdel med hänsyn till var huvuddelen av resenärerna bor. En sådan strategi brukar i flygbranschen kosta rätt mycket pengar och prisnivåerna till dessa destinationer är bitvis väldigt låg. Normalt i Ryanairs fall är att öka den egna volymen och sänka priset ytterligare i syfte att säkerställa en rejäl förlust hos konkurrenten. Detta brukar man lyckas med då bolaget själv har den i särklass lägsta enhetskostnaden. Västerås har för detta ändamål en god position. Flygplatsen ligger norr Mälaren, har god tillgänglighet till Stockholms centrala och norra delar, inklusive Uppsala, alltså den största delmarknaden i regionen.

Det är också den utveckling som skett under de senaste åren och den kommer sannolikt att fortsätta under rätt lång tid om inte norwegian anpassar sin verksamhet pris och volymmässigt. Detta bör kunna leda till en fortsatt försiktig ökning av trafiken på Västerås flygplats.

#### 6.7.3 Skavstas nya ägare misslyckas få flygplatsen lönsam och väljer att lägga ner

Skavsta ägdes till 90 % av det spanska bygg och infrastrukturserviceföretaget Abertis fram till mitten av 2013. Abertis avyttrade flygplatsverksamheten i koncernen, där Skavsta intar en särställning då flygplatsen aldrig skapat några överskott. De nya ägarna är från Nordamerika och har god kunskap om branschen. Några är finansiella institutioner och vilket inte brukar medföra hög uthållighet finansiellt. Åtminstone kan man förvänta sig en tydlighet kring att fortsatt underskottstäckning inte är att räkna med.

En avveckling av flygplatsens skulle kunna bli följderna i det fall Nyköpings kommun inte väljer att återköpa den aktiepost man en gång sålde till Abertis

företrädare. Med tanke på den skrala lönsamheten i flygplatsen är det svårt att se någon annan köpare än Nyköpings kommun, som ju redan äger de återstående 10 % av aktierna.

En sådan avveckling skulle innebära att Ryanair kommer att se sig om efter en ny Stockholmsetablering. De enda tänkbara alternativen är Västerås, Eskilstuna, Norrköping eller Arlanda, eller möjligen en kombination av flygplatser. Med två hemmabolag på Arlanda är det inte särskilt troligt att Arlanda kan konkurrera prismässigt med övriga flygplatser. Pressen från övriga bolag på Arlanda och konkurrensmyndigheten kommer att förhindra att Ryanair erhåller några ekonomiska eftergifter från en flygplats med dominerande ställning i regionen. Ett tänkbart scenario är att man då etablerar några linjer till soldestinationer samt London från Norrköping samt att Västerås i det läget blir huvudbas för verksamheten. Det skulle innebära ca 2,4 milj. passagerare från flygplatsen och fem baserade flygplan, alltså en överföring av den verksamhet som finns på Skavsta idag. Norrköping skulle i princip överta den verksamhet som idag finns i Västerås. För att klara denna trafik skulle flygplatsen behöva byggas ut enligt alternativ 4 nedan.

#### 6.7.4 Ett större bolag på Arlanda går i konkurs och Ryanair flyttar trafiken dit

Vi har tidigare redogjort för att det finns ett visst överutbud på Arlanda vad gäller trafik både inrikes och till Europadestinationer. Det är inte otänkbart att något av de större bolagen med hemmabas på Arlanda inte kommer att överleva på sikt. Ekonomin för det ena bolaget är dålig sen lång tid tillbaka och riskerna i åtminstone det andra bolagets etableringsstrategi är påtaglig. Det kan mycket väl innebära att något av bolagen avvecklar sin verksamhet i Sverige eller att en konsolidering kommer att ske.

I ett sådant scenario kommer Ryanair med stor sannolikhet att erbjuda flygplatsägaren att etablera verksamhet på flygplatsen med ett stort antal flygplan baserade där. Upp till tio flygplan är inte otänkbart. Detta förutsätter mycket attraktiva nivåer på flygplatsavgifterna från flygplatsens sida och detta under lång tid. Skulle detta inträffa kommer sannolikt Västerås flygplats att förlora all sin Ryanair-trafik och det är inte otänkbart att ersättningstrafik inte kommer att uppstå på grund av den prissättningsmakt som Ryanair besitter.

## 7 UTVECKLINGSPOTENTIAL FÖR ÖVRIGT FLYG

### 7.1 Tänkbara etableringar

Vid sidan av den kommersiella passagerartrafiken med lågprisbolagen som främsta aktörer är det tänkbart med några ytterligare etableringar vid flygplatsen.

#### 7.1.1 Fraktflyg

DHLs stora logistiketablering påverkar inledningsvis inte flygverksamheten utan är främst en flytt av verksamheten vid terminalen i Västberga söder om



Stockholm. Men på sikt när avtalet om terminalen på Arlanda upphör, vilket sker under en femårsperiod, kan det mycket väl bli så att DHL konsoliderar all sin terminalverksamhet till Eskilstuna. Det är då sannolikt att flygtrafiken som idag sker med daglig B757- trafik från Leipzig i Tyskland liksom dagens fraktflyg med TNT kan komma att ske till Västerås.

#### 7.1.2 Flygplanunderhåll

Det är inte heller otänkbart att om trängseln om tillgänglig markyta ökar på Bromma kan delar av flygplanunderhållet på Bromma komma att flytta till andra flygplatser i regionen. En kandidat för en sådan etablering är Västerås, där det finns goda möjligheter till etablering.

#### 7.1.3 Militär verksamhet

En ändrad hotbild mot Sverige som kan skönjas växa fram i den senaste försvarsberedningen kan komma att innebära att försvaret kommer att behöva etablera ytterligare basverksamhet i Mellansverige. Det innebär nog inte någon stor flygaktivitet men kan innebära uthyrning lokaler.

#### 7.1.4 Konsolidering av flygplatserna i Västerås

Västerås flygplats opererar idag på ca 40 % av sin tillgängliga kapacitet enligt gällande miljötillstånd. Det bör innebära att det finns stora möjligheter att konsolidera flygverksamheten i staden. I det fall som flygplatsen i Johannisberg skulle behövas för annan markexploatering finns goda möjligheter att flytta verksamheten till Västerås flygplats. Miljötillståndet ger den möjligheten och både motor- och segelflyg kan beredas plats för sin verksamhet inom ramen för flygplatsens område. När det gäller allmänflyg bör det finnas möjlighet att tillsammans med Eskilstuna flygplats kunna bereda plats för en aktiv verksamhet.

### 7.2 Vilka effekter kan möjligen uppnås

Västerås flygplats har de infrastrukturella- och miljömässiga möjligheterna att nå kommersiella passagerarvolymerna uppemot ca 2 milj. passagerare och ca 15 000 rörelser trafikflyg. De kommersiella möjligheterna är dock i huvudsak beroende av de konkurrerande flygplatsernas styrkor och svagheter samt deras agerande i marknaden. De stora konkurrenterna är Arlanda och Skavsta utifrån lite olika positioner.

- Skavsta och Västerås är spegelbilder av varandras styrkor och svagheter. Skavsta har ett bättre läge när det gäller marknaden i södra Mälardalsregionen, men de är svaga i den ytterst reseintensiva norra delen medan Västerås har den omvända positionen. Tillsammans täcker de Mälardalsområdet på ett bra sätt åtminstone vad gäller privatmarknaden.
- Arlanda intar en särställning som regionens huvudflygplats och trafikeras i första hand av flygbolag som är starka inom affärsresande både på kort och lång distans. Också genom att flygplatsen funnits och haft reguljär trafik

betydligt längre de övriga två har flygbolag som valt att etablera sig i regionen baserat sig här. De har också byggt upp sin egen infrastruktur på flygplatsen till en betydande kostnad. Samhällets markbundna infrastruktur har också genom åren utvecklats på ett betydligt bättre sätt än till de övriga flygplatserna i regionen. Det innebär dock inte att andra flygplatser framgångsrikt kan konkurrera med Arlanda. Exemplet Bromma är bevis nog för en sådan tes.

För Västerås är Arlanda den stora konkurrenten med tanke på att flygplatserna ligger förhållandevis nära varandra och på samma sida om Mälaren.

### 7.2.1 Utvecklingspotential för skol- och militärt flyg

Vår uppfattning är att det finns utvecklingspotential för Västerås flygplats även i ett skede där även utrikesmarknaden sakta börja mogna. Följande tror vi är en fullt tänkbar utveckling.

- Flygplatsen är och förblir centrum för skolflyget i Mellansverige och i den mån det finns kvarvarande kommersiell flygutbildning kvar på Bromma förväntar vi att den flyttar till Västerås. Kombinationen Västerås och Eskilstuna är unik som skolflygcentrum ur tillgänglighets- och kapacitetssynpunkt.
- Det militära flyget i Sverige kommer att behöva utöka sin infrastruktur i Mälardalen vid sidan av Uppsala. De två alternativ som är tillgängliga är Västerås och Eskilstuna. Den kommersiella effekten av en återetablering av försvarsmakten är rätt liten men kan ge vissa hyresintäkter.

### 7.2.2 Utvecklingspotential för kommersiellt flyg

#### 7.2.2.1 *Charter*

Inom det kommersiella flyget är Västerås nästan uteslutande beroende av lågprisflyget för sin expansion. En annan kraftfull aktör i privatresebranschen är chartern. Rent principiellt finns förutsättningar för etablering av större mängder charter. Visst skulle lägre produktionskostnad gynna dessa företag och stärka positionen på de regionala marknaderna men tyvärr verkar det dock som om charterflyget har en unik position genom sin paketering och har visat på stor framgång att få sina kunder att betala bra för en produkt som kunden utan tvekan ofta kan skapa själv. Man reser på charterresa för att bli omhändertagen och inte behöva tänka på något annat än att ta det lugnt. Här finns från tid till annan både mycket vana resenärer och de som reser mycket sällan. Gemensamt har dessa charterresenärer att de inte är särskilt priskänsliga. Enbart avståndet till flygplatsen kan i någon mån spela in. Västerås har i den här marknaden svårt att hävda sig. Den prisfördel som flygplatsen kan erbjuda räcker sällan för att få till långsiktiga flygserier från Västerås. Den struktur vi sett under de senaste tio åren med några små serier kommer nog att bestå. En tröst i sammanhanget är att Skavsta har motsvarande problem att skapa intresse från charterarrangörerna för sin infrastruktur.

### 7.2.2.2 *Reguljärt flyg*

Det är inom det reguljära flyget potentialen finns. Ny trafik kommer att tillföras av någon eller några av bolagen norwegian, Wizzair eller Ryanair. Mest sannolikt är att trafiken kommer att vara av komplementär karaktär till den trafik dessa bolag bedriver på sina huvudflygplatser i regionen. Ryanair är nog den mest sannolika aktören att vilja öka sin trafik vid flygplatsen. Orsaken tror vi står att finna i det faktum att Skavsta som huvudflygplats, och som tidigare nämnts, en begränsad räckvidd i marknaden. Ryanair behöver Västerås för att kunna sätta press på norwegian som under senare år kraftigt utvecklat sitt linjenät utrikes på Arlanda. Norwegian behöver ett väsentligt högre pris för samma destination som Ryanair beroende på sina högre driftskostnader samt väsentligt högre flygplatsavgifter. Lönsamheten i flygbranschen är ofta svag, i norwegian fall ca 5 € per passagerare. Det är mindre än skillnaden i flygplatsavgifter mellan Västerås och Arlanda. Det är den dynamiken i konkurrensen som Ryanair opererar i sin konkurrens med norwegian. Från Västerås konkurrerar Ryanair med norwegian på huvudmarknaderna i Sydeuropa med särskild inriktning mot att locka passagerare bosatta i den norra Mälardalsregionen. Där är norwegian särskilt starka. Det är sannolikt att Ryanair väljer att utöka denna konkurrens framöver och kommer att addera ett par destinationer under sommarhalvåret, vilket kan öka passagerartalen med ca 75 000-150 000 passagerare beroende på antal avgångar.

Vi tror således att det finns realistiska förutsättningar att nå runt 300 000 passagerare per år förutsatt att norwegian klarar att expandera sin trafik på ett lönsamt sätt.

För att nå högre passagerarmängder krävs att det sker strukturella förändringar på flygplatssidan i regionen, eller att Skavsta flygplats väsentligt höjer sina avgifter till Ryanair.

## 7.3 **Ny allmänflygplats i Stockholmsregionen**

Stockholmregionen har aldrig lyckats säkra tillgången på flygplatskapacitet för allmänflyget (privat och sportflyg). Regionen har "litat" på att den statliga flygplatshållaren i regionen ska se till att det finns kapacitet för "småflyget". Problemet är att den statliga aktören inte har något sådant åtagande och att regionens kommuner inte känt sig tvungna att skapa några sådana förutsättningar, trots att riksdagen 1982 slagit fast att flygplatser för allmänflyget är ett kommunalt ansvar. Problemet kännetecknas också av att ingen kommun i regionen känner sig ansvarig för att lösa hela regionens behov.

I en del andra europeiska länder där det också finns statliga flygplatssystem har man tvingat den statliga flygplatshållaren att också ansvara för de mindre flygplatserna i regionen. Det har varit priset för att få tillgång till huvudstadens lukrativa flygmarknad. Det systemet gäller i Finland, Frankrike och Spanien.

En annan modell är att om huvudstadens flygplats drivs i kommunal eller privat regi ansvarar detta bolag också för regionens allmänflygplats. Detta gäller i Köpenhamn, Amsterdam, Milano och Frankfurt.

För att lösa frågan i Stockholmsregionen står nu valet mellan att bygga en ny flygplats rimligt nära Stockholms centrala delar och att nyttja någon av de existerande flygplatserna som alla ligger på ca en timmes resa från Stockholms centrum.

Flygplatser tillhör den infrastruktur som är svår att etablera och aldrig särskilt populär bland nya grannar. Byggandet av en sådan flygplats kommer också att kosta mellan 200-500 Mkr för en 1000 m bana med asfalt samt uppställningsplatser. Driftkostnaden uppgår till ca 6-8 Mkr om den ska vara flygbar alla årets dagar. Tekniskt finns det gott om tänkbara lägen inom 50 km från Stockholm för att anlägga en ny flygplats, utan att denna skulle störa särskilt många boende. Det visade LFV redan för 10 år sedan i sina flygplatsutredningar rörande ersättning för Bromma flygplats. Opinionsmässigt är läget radikalt annorlunda.

Det finns anledning att överväga om det inte för alla parter vore mer fördelaktigt att använda befintliga flygplatser i Mälardalen istället. Dessa må vara längre bort belägna, men alla de tre befintliga flygplatserna (Västerås/ Eskilstuna/Skavsta) har mycket goda väg- och ibland också bussförbindelser, är i utmärkt skick och har god tillgänglig kapacitet och etableringsbara områden. En sådan lösning kräver mycket små investeringar för att ta emot det allmänflyg som söker ett hem.

Det samlade driftunderskottet för de tre flygplatser som kan komma ifråga Eskilstuna, Skavsta och Västerås är drygt 30 mkr per år. Det skulle betyda att den tänkta investeringen för en ny allmänflygplats skulle täcka driftunderskottet på befintliga flygplatser under ca 10 år. Det finns därför enligt vår uppfattning förutsättningar att inom KSL undersöka möjligheten att bilda ett gemensamt flygplatsbolag med de tre flygplatserna och fördela underskottet mellan de kommuner som har behov av att lösa frågan med en ny allmänflygplats i Stockholmsregionen. Det ger också möjligheten att gemensamt föra en dialog med staten och det statliga flygplatsbolaget om att detta bolag också deltar i ägarkretsen. Så ser faktiskt strukturen ut i Göteborg där Swedavia AB är delägare och driftansvarig även för Säve flygplats, där den regionens allmänflyg verkar.

#### **7.4 Vilka villkor ställer flygbolagen för att starta ny trafik**

Flygbranschen är en bransch med hård konkurrens och små marginaler. Det är förvisso den mest internationaliserade bransch vi känner men också den kanske mest fragmenterade. Detta inte minst som en följd av långtgående nationella regleringar i syfte att ge förutsättningar för att kunna verka med nationella flygbolag som marknadsföringspelare för sina ägarnationer. Som exempel finns bland Europas länder endast ett fåtal nationer som inte har ett " eget " flygbolag Slovakien och Ungern. om vi inte också räknar Andorra, Lichtenstein och San

Marino, men där finns inga flygplatser. Med "egna" flygbolag räknar vi bolag som ägs helt eller delvis av nationella ägare.

Kostnaden för att bedriva flygtrafik är hög och produkten har en karaktär av färskvara, vilket gör att det är dyrt att starta trafik. Flygbolag har därför vanan att så långt det är möjligt riskminimera. Det innebär ofta att man hellre går in på linjer som redan finns och flyger på flygplatser där det redan finns andra flygbolag. Större risker än så är många flygbolag inte beredda att ta. Genom framförallt lågprisbolagens inträde har riskbenägenhetens börjat öka genom att flera parter delar på trafikrisken. Flygbolaget slipper ta hela risken. Specialist inom detta område är Ryanair men fenomenet finns numera i hela branschen. Även SAS är med i sådana riskdelningsprogram.

Flygplatserna har numera undantagsvis etablerat s k. incentive-program för att locka ny trafik. Arlanda är inget undantag, samtidigt som man kan ställa sig frågan hur en dominerande aktör kan tillåtas göra något sådant med tanke på sin ställning. I andra branscher är det normalt inte tillåtet att leverera tjänster under faktisk kostnad om man är dominerande aktör. Dessa program innebär oftast att flygbolaget betalar mycket små eller ibland inga avgifter under en period på 3-5 år. I många fall kan också bolagen erhålla direkta marknadsföringsbidrag för att få hjälp med att introducera en ny linje. Idag finns det inga bolag som startar ny trafik utan att tillgodogöra sig hjälp från i första hand flygplatsen.

Vid sidan av reducerade avgifter och direkta bidrag kräver också flygbolagen att flygplatserna förser dem med marknadsanalyser som på ett trovärdigt sätt belyser tillgänglig trafikpotential för en linje.

## **7.5 Samverkan med näringslivet och dess möjliga effekter på trafikvolymer**

Samverkan med näringslivet kring att etablera och behålla trafik på en linje finns i många länder. Det normala är att det tar formen av inköpsgarantier för ett visst antal biljetter eller någon form av förlustgaranti eller förlustdelning. Den här typen av garantier finns/har funnits även i Sverige vid flera regionala flygplatser.

Det finns också exempel på samverkan där näringslivet gått in och blivit delägare i ett lokalt flygbolag. Några exempel på detta är delar av företagen i Sverigeflyggruppen som Sundsvallsflyg och Kullaflyg i Helsingborg. Det är dock ingen särskilt vanlig samverkansform. Hittills har dessa initiativ i huvudsak tillkommit för att säkra trafik på de stora naven för regionala flygplatser.

Ett av problemen med dessa samverkansmodeller är att resor betraktas ofta av konsumenterna och näringslivet som något det offentliga ska garantera och stå för eventuella underskott, både vad gäller infrastrukturen och trafikeringen. Detta är ju ganska vanligt framförallt på järnvägssidan. Det finns ofta en sådan förväntan även på flygsidan och flygresor är idag betraktade som en enkel och allmänt tillgänglig produkt där man fritt kan välja leverantör. Det gör att lojaliteten bland resenärerna till de lokala alternativen ofta är skrämmande låg. Få konsumenter gör

också helhetskalkyler över sitt resande. Man betraktar en resa som bestående enbart av flygresan och dess pris får då avgöra det alternativ som väljs. Detta är också ett vanligt beteende även inom näringslivet. Det innebär att samverkan mellan näringsliv och det offentliga i form av flygplatsägaren bör vara i väl etablerade och genomarbetade former.

## **8           INFRASTRUKTUR**

### **8.1       Flygplatsens nuvarande tekniska och miljömässiga förutsättningar för olika typer av flyg**

Som redovisats ovan under nuläge har flygplatsen en bra kapacitet i nuläget för den aktuella marknadssituationen. Miljötillståndet medger att mängden rörelser med tunga flygplan kan ökas avsevärt, både med beaktande av antalet rörelser och dess bullereffekter.

Med utökad trafik med större flygplan kommer vid något tillfälle den nuvarande kapaciteten inte att räcka till. Beroende på hur den aktuella trafiksituationen kommer att se ut kan flaskhalsar komma att uppstå i olika delar av systemet.

I dagsläget innebär två avgångar med normalplanet för utrikes trafik Boeing B737 (eller Airbus A320) inom en kortare tidsrymd än ca 30 minuter att alla delar av terminalen är i stort sätt nära eller över sin kapacitetsgräns, dvs. incheckning och bagagehantering, säkerhetskontroll samt närvaro i avgångshallen är kritiska faktorer. Vid trängsel i avgångshallen minskar dessutom köbenägenheten hos passagerarna, och om närliggande avgångar dessutom är både s.k. till Schengen länder och icke-Schengen länder ökar trängseln ytterligare.

På motsvarande sätt innebär två ankommande plan i tät följd att hallen för ankommande bagage blir överfull, och att en snabb hantering av ankommande bagage är nödvändig.

På uppställningsplattan utanför stationsbyggnaden kan två normalstora flygplan hanteras, och möjligen 3 stycken under förutsättning att det TNT-fraktflygplan som står uppställt dagtid på plattan kan makas undan temporärt. Alternativt kan s k push-back nyttjas för att vända flygplanen inför avgång.

Rullbanan har tillräcklig bredd, längd och bärighet för att hantera aktuella trafikflygplan. Detsamma gäller taxibanan i den norra banändan som förbinder rullbanan med uppställningsplattan. Bankonfigurationen medger bara hantering av ett flygplan åt gången, och alla möten mellan flygplan måste ske på uppställningsplattan. Fram till nu verkar detta inte ha inneburit några större problem.

Som hjälpmedel för landning vid dåliga siktförhållanden finns en komplett CAT-I ILS-anläggning i den norra banändan. Vid dåliga siktförhållandena är det ofta relativt vindstilla eller vindriktningarna sådana att landning kan ske norrifrån.

Antalet tillfällen då en ILS för landning söderifrån skulle behövas är mycket begränsat och ytterligare en komplett ILS-anläggning inte ekonomiskt motiverad.

## **8.2 Nödvändiga investeringar under de kommande 10 åren för att upprätthålla nuvarande status som trafikflygplats**

Som ovan redovisats finns inga stora investeringsbehov de kommande åren vid i stort sett oförändrad trafik utöver de som redan finns upptagna i budget för de kommande åren. Mindre investeringar kan komma att behöva göras, men dessa får betraktas som en del i det normala, löpande, årliga investeringsbehovet för att upprätthålla statusen på de befintliga anläggningarna.

Möjligen finns ett behov på kort sikt att lokalt förstärka delar av ytorna på uppställningsplattan med betong för att förhindra lokala deformationer i asfalten, dels under trafikflygplanens huvudlandningsställ och dels vid den high-loader som lastar gods av och på TNT's fraktflygplan.

## **8.3 Stegvisa investeringar som skulle erfordras för att utöka kapaciteten**

### **8.3.1 Kapacitetsfrågor**

Det behövs egentligen inga nya investeringar utöver redan planerade eller normala ersättningsinvesteringar i det fall passagerarökningen sprids över dagen så att maximalt två trafikflygplan samtidigt finns på flygplatsen och det är minst 30 minuter mellan ankomster resp. avgångar. I dagsläget är det vissa dagar kortare tid mellan avgångar resp. ankomster, och man bör kanske överväga om några mindre investeringar som beskrivs i tabellen nedan bör genomföras på kort sikt för att minska trängseln och öka passagerarnas köpbenägenhet.

För att exemplifiera de utökade behov av kapacitet som kan finnas vid en ökning av trafiken har enkla simuleringar gjorts när det gäller vad som händer i olika fall av allt tätare avgångar resp. ankomster. Det finns tyvärr ingen direkt relation mellan årliga passagerarmängder och passagerarantal under den timme då det är som mest trafik ("peak-belastning"), vilket gör att ekonomiska analyser av effekter på flygplatsens ekonomiska resultat blir hypotetiska i brist på verkliga fakta. Hursomhelst ger simuleringarna en relativt god bild av omfattningen av investeringar och möjliggör dessutom att ekonomiskt utfall för flygplatsen för olika tänkbara scenarier kan skattas.

Fördelningen av flygpasagerare under olika säsonger och under olika dagar i veckan kommer att variera vid den typ av trafik som kan förutses. Vid relativt måttliga trafikökningar är det troligtvis en begränsad trafik med kanske 30 procent av avgångarna per vecka under vinterhalvåret och det mesta av resandet koncentrerat till sommarhalvåret. Vidare kommer inga eller endast något enstaka flygplan finnas nattparkerat på flygplatsen vid mindre trafikökningar, medan större trafikökningar förutsätter att ett flygbolag använder flygplatsen som en av sina baser för verksamheten. I det fall man skulle få flera olika flygbolag att trafikera flygplatsen finns dessutom alltid en risk för att flygplanen, som under en



kort tid lastar av och på passagerare på flygplatsen, flockas kring vissa tider på dagen, vilket sammanhänger med slingningen av flygplanen under dygnet.

### 8.3.2 Allmänt om simuleringar av olika möjliga steg av trafikökning

En trafikökning kan ske under olika former, antingen mer successivt och kontinuerligt, eller i form av ett språng pga. ett plötsligt beslut av något flygbolag.

Simuleringar har gjorts för en successiv ökning av antalet avgångar per timme, se vidare tabellen nedan som redovisar fyra olika fall och deras krav på utrymmen och utrustning.

För ankomster är naturligtvis tiden mellan ankomster det helt avgörande, och utrymmes- och utrustningskrav är beroende av antaganden om antalet flygplan som samtidigt ankommit och där passagerarna samtidigt väntar på bagaget, se vidare om rimliga antaganden i tabellen nedan.

När det gäller ”peak”-belastning kan man konstatera att i de fall flygplatsen lyckas få till stånd en spridning av flygtrafiken över dagen och där den maximala belastningen är 2 större flygplan per timme, kan passagerarmängderna bli relativt stora trots begränsade terminalutrymmen och platser på uppställningsplattan. Ett exempel på detta är Göteborg-Säve flygplats som hade 728 000 passagerare 2012.

Det fjärde fallet är kapacitetsmässigt i stort sett lika det som är situationen på Skavsta i dagsläget, med 5 avgångar med ca 15 minuters mellan rum på morgonen, motsvarande 5 stationerade, övernattande flygplan som avgår på morgonen. I detta fall återkommer inte denna täta avgångsfrekvens under någon annan tid på dagen.

För utrymmeskrav har den modell som flygbolagens branschorganisation IATA tagit fram använts.

Siffrorna i tabellen är en grov skattning av olika behov och kostnader.

Det har vidare antagits att vissa flyg går till länder som kräver passkontroll, och att avgångshallen därför måste innehålla två separata delar, vilket ökar utrymmesbehovet signifikant.

När det gäller hur eventuella utbyggnader bör ske sammanhänger detta med dels om det finns en tro på ytterligare expansion så småningom, eller om man anser att en viss expansion är den sista. I det första fallet ska utbyggnader av terminalbyggnaden och airside planeras för fortsatt expansion så att gjorda investeringar inte senare blir ”sunk costs”. Att göra mindre förbättringar inom ramen för den befintliga byggnaden riskerar att bli ”sunk costs” vid fortsatt expansion, men är på kort sikt billigast.

Om det finns en tro på fortsatt expansion bör terminalen expanderas söderut och utåt airside och göras flexibel så att fortsatt utbyggnad är enkel att genomföra.

### 8.3.3 Olika scenarier, utrymmes- och utrustningsbehov samt kostnader

	<b>Fall 1</b>	<b>Fall 2</b>	<b>Fall 3</b>	<b>Fall 4</b>
	Ungefärligt nuläge. Två avgångar med minst 30 minuters mellanrum	Tre avgångar med 30 minuters mellanrum	Fyra avgångar med 20 minuters mellanrum	Fem avgångar med 15 minuters mellanrum
<i>Möjlig passagerar-mängd/år</i>	150-200 000	300-400 000	600-800 000	1 500-2 500 000
<u>Terminaldel</u>				
<b>Inchecknings-hall</b>	Något för liten, men kan ev. om problem bara finns accepteras vid mer sällan återkommande tillfällen	Bör utökas med ca 220 m <sup>2</sup> .	Bör utökas ytterligare med ca 170 m <sup>2</sup> .	Bör utökas ytterligare med ca 100 m <sup>2</sup>
<b>Inchecknings-diskar</b>	O K	Ytterligare 2 st.	Ytterligare 2 st.	Ytterligare 2 st.
<b>Avgående bagage</b>	O K	Större yta, ca 100 m <sup>2</sup> . och ev. bagagetruck	Fler bagagevagnar	Ytterligare ca 100 m <sup>2</sup> samt fler bagagevagnar + ev bagagetruck.
<b>Säkerhets-kontroll</b>	Möjligen bör ytterligare en linje övervägas	Ytterligare 1 linje	O K	Ytterligare 1 linje inkl mer yta
<b>Avgångshall</b>	Bör vara större, men kan accepteras vid mer sällan återkommande tillfällen. En utökning med ett plan ovanför ankommande	Bör utökas med ca 450 m <sup>2</sup>	Bör utökas med ytterligare ca 200 m <sup>2</sup>	Bör utökas med ytterligare ca 300 m <sup>2</sup>

	bagagehall skulle lätta på trycket			
<b>Passkontroll</b>	O K	O K	O K	Ev ytterligare en linje
<b>Övriga ytor</b>	O K	Vissa ytor utöver de ovan för diverse komplementfunktioner kommer att behövas, uppskattas till ca 100 m2. Kommersiella ytor bör ev. utökas något, men har inte kalkylerats.	Vissa ytor utöver de ovan för diverse komplementfunktioner kommer att behövas, uppskattas till ytterligare ca 100 m2.	Vissa ytor utöver de ovan för diverse komplementfunktioner kommer att behövas, uppskattas till ytterligare ca 100 m2.
<b>Ankommande bagagehall</b>	Klarar hjälpligt två flygplan med 20-30 minuters mellanrum	Klarar hjälpligt två flygplan med 20-30 minuters	Ett extra ankomstband bör övervägas inkl. större ankommande bagagehall	O K
<b>Totalt investeringsbehov i terminaldelen</b>	(Avser de mindre behov enligt ovan som kan övervägas) 3-5 Mkr	(Avser kostnader inkl de 3-5 Mkr enligt fall 1) 22-26 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 2) 11-14 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 3) 18-21 Mkr
<b>Angöringsytor och parkering</b>	O K idag	Bilparkering utökas	Bilparkering utökas + justeringar av närytan vid terminalen	Bilparkering utökas + justeringar av närytan vid terminalen
<b>Totalt investeringsbehov landside</b>	-	1,5 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 2) 2,5 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 3) 9 Mkr
<b>Airside-del</b>				
<b>Uppställningsplatta</b>	O K med planerade åtgärder	4 kod C-flygplan bör kunna hanteras. Plattan utökas	5 kod C-flygplan bör kunna hanteras. Plattan utökas	6 kod C-flygplan bör kunna hanteras. Plattan utökas
<b>Taxibana</b>	-	-	Alternativt byggs en väntplats istället för utökad platta, ökar kapaciteten på flygplatsen till något högre	En taxibana behövs till ungefär halva banans längd

			kostnad	
<b><u>Totalt investerings-behov airside</u></b>	-	5 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 2) 5-8 Mkr	(Avser kostnader utöver fall 3) 40-50 Mkr
	<b>Fall1</b>	<b>Fall 2</b>	<b>Fall 3</b>	<b>Fall 4</b>
<b>Totalt investerings-behov jämfört med nuläget</b>	-	28-32 Mkr	46-56 Mkr	113-136 Mkr

### 8.3.4 Kommentarer till tabellen angående investeringsbehov

#### 8.3.4.1 *Landside*

När det gäller parkeringar och behov för ankommande och avgående bussar och för hämtande/lämnande bilar baseras dessa på hur det ser ut på vissa andra flygplatser, men det är svårt att jämföra olika flygplatslägen.

#### 8.3.4.2 *Uppställningsplattan för flygplan:*

Med 3, 4 eller 5 flygplan tidtabellagda inom en timme bör uppställningsplattan för flygplan kunna rymma ytterligare ett flygplan med hänsyn till att det bör finnas viss flexibilitet att ta emot ytterligare ett större flygplan. I dagsläget kan större flygplan endast passera varandra på uppställningsplattan, och skulle ytterligare ett plan anlända blockeras i princip flygplatsen. Det har förutsatts att push-backtraktorer inte används regelbundet. Förutom för de större flygplanen finns plats i dagsläget och framöver även plats för enstaka mindre passagerarplan av modell SAAB 340 och andra turbo-propflygplan.

#### 8.3.4.3 *Kapacitet på rullbana och taxibana:*

I det fall flygplan måste mötas, t ex ett avgående flygplan som väntar på ett ankommande, måste mötet ske på uppställningsplattan. Med 6-8 rörelser per timme är detta möjligt men med risk för viss väntetid för det avgående flygplanet , Detta motsvarar upp till fall 3 ovan. I fall 3 kan, som ett alternativ till en extra uppställningsplats, en väntplats anordnas längs taxibanan närmare rullbanan, varigenom kapaciteten på rullbanan skulle öka något.

Vid den större trafikökningen enligt fall 4 finns dock högst sannolikt ett behov av en parallell taxibana längs en del av rullbanan för att klara kapacitetsbehovet och minimera risken för störande förseningar pga. för dålig kapacitet. En sådan taxibana skulle fördubbla den befintliga kapaciteten upp till 12-14 rörelser per timme. Taxibanan dras från uppställningsplattan söderut i en båge och avslutas och ansluts till rullbanan ca 1200 meter från rullbanans södra ände. Vid landning

norrifrån (sydliga vindar) blir kapaciteten dessa 12-14 rörelser per timme, men högre vid landning söderifrån.

Vid en fullängds taxibana blir kapaciteten uppemot 40 rörelser per timme under vissa förutsättningar, men i Västerås fall kanske man skall se 30 rörelser i timmen som ett mer realistiskt tal. En sådant behov kan inte förutses.

Att notera är även att det i dagsläget i Sverige endast finns behov av en hel parallelltaxibana på Arlanda, Bromma och Landvetter.

För 2-4 miljoner passagerare per år räcker det med en begränsad parallelltaxibana som medger 12-14 rörelser per timme.

#### 8.3.4.4 *Driftfordon*

När antalet passagerare och flygplan ökar och därmed ytorna kan behovet av utrustning och fordon likaså komma att öka, tex i form av fler passagerartrappor, mer snöröjningsutrustning och annat. Kostnader för detta ingår inte i kostnadsuppskattningarna eftersom de är svårbedömda och inte bedöms påverka de slutsatser som dras i kapitlet ekonomi.

#### 8.3.4.5 *Säkerhetskontroll*

Kostnaderna direkt relaterade till säkerhetskontrollen av passagerarna är en del av de nationella kostnaderna för säkerhetskontroll som betalas av passagerarna. Flygplatsen blir kompenserade för sina kostnader och är då en intäkt, ofta benämnd "Intäkt GAS" i resultaträkningar.

## 9 **EKONOMISKA EFFEKTER AV I KAPITEL 7 REDOVISADE FALL**

Frågan om fler passagerare minskar flygplatsens förluster eller vice versa sammanhänger med en mängd olika faktorer som är svårkalkylerbara i brist på ett konkret underlag. Baserat på de passagerarmängder och de kostnader som finns angivna i kapitel 7 kan vissa indikerande kalkyler göras. De antaganden som görs nedan avviker säkerligen från det som skulle gälla i ett konkret fall och får endast ses som räkneexempel för att belysa lönsamheten. Mer detaljerade analyser förutsätter tillgång till detaljer och affärsförhållanden som endast flygplatsen har full kunskap om.

### 9.1 **Investeringar, räntekostnader, avskrivningstider.**

Eftersom investeringarna är behäftade med en icke försumbar risk, har 10 års avskrivningstid och 7 % internränta antagits (även för de investeringar i utrustning som görs av flygplatsen).

#### 9.1.1 **Intäkter**

Intäkter i form av flygplatsavgifter per passagerare är ca 50 % av de som mer traditionella flygplatser tar ut, beroende bland annat på betalningsviljan hos

lågprisföretag, men även på hur konkurrens- situationen är i relation till närbelägna flygplatser. Intäkterna växer ungefär proportionellt mot antalet passagerare. Detsamma torde gälla för intäkter från övrig flygplans-och passagerarhantering (handling).

Parkeringsintäkterna per passagerare är ungefär desamma som för likartat belägna flygplatser och med motsvarande trafik och växer likaså med antalet passagerare.

Vissa intäkter såsom café och bar kan antas växa proportionellt sett något mer än ökningen av antalet passagerare, beroende bland annat på successivt större utbud och lite rymligare lokaliteter, medan andra intäkter kan antas växa proportionellt mot passagerarökningen.

### 9.1.2 Kostnader

Kostnader för inköp av varor till café och bar är i dagsläget ca 40 % av intäkterna, men kan procentuellt sett komma att minska något med ökat passagerarantal.

Personalkostnaderna per passagerare är högre än för likvärdiga flygplatser beroende på att flygplatsen har i stort sett all verksamhet i egen regi, men detta ger å andra sidan ett tillskott till intäkterna. Personalkostnaden per passagerare minskar med större passagerarmängder.

Övriga driftkostnader per passagerare ökar proportionellt sett något mindre än passagerarökningen. Flygtrafikledningens kostnader ökar långsamt då endast den kommersiella trafiken påverkas av passagerarökningen och endast 25 % av den totala kostnaden debiteras flygplatsen. Ökade öppethållandetider påverkar kalkylen något i fall 2 men sannolikt främst när trafiken uppgår till de volymer som anges i fall 3 nedan. Extra positioner behövs sannolikt endast när volymerna närmar sig de som idag finns på Skavsta.

Resultatpåverkan av utökad trafik i kkr (skattningar, skall ses som indikationer på resultatpåverkan)

Post	Nuläge 2012	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
<i>Antagen passagerar-mängd per år</i>	164 000	350 000	700 000	2 000 000
<u>Rörelser</u>	<u>19 830</u>	<u>21 000</u>	<u>24 000</u>	<u>35 000</u>
<u>Kommersiella rörelser</u>	<u>2 110</u>	<u>3 500</u>	<u>6 500</u>	<u>16 000</u>
<u>Intäkter</u>				
Flygplatsavgifter	8 444	18 000	37 000	49 000
Försäljning café/bar	3 956	9 300	19 900	61 000
Parkeringsintäkter	3 038	6 600	13 100	37 500
Provisioner	875	1 900	3 800	10 800
Övriga intäkter exkl.	1 375	3 000	5 900	17 000

bidrag				
GAS	38 32	5 500	8 000	28 000
Bidrag (sätts till 0)	0			
<b>SUMMA INTÄKTER</b>		44 300	87 700	203 300
<u>Kostnader</u>				
Inköp café/bar	1708	-3 700	-7 400	-21100
Personalkostnader	-20 078	-28 000	-35 000	-60000
Flygtrafikledning (25 % andel)	-4 000	-4 000	-5 000	-6000
Lokaler (exkl. tillkommande lokalers kapitalkostnader)	-6 061	-7 000	-8 000	-9 000
Övriga rörelsekostnader inkl. avskrivningar	-12 161	-15 800	-31 500	-80 000
Ökade kapitalkostnader p g a investeringar, år 3	-	-4 700	-8 000	-20 400
<b>SUMMA KOSTNADER</b>		-63 200	-94 900	-196 500
Finansiella intäkter/kostnader	50	-	-	
<b>RESULTAT EXKL. BIDRAG</b>	-22 437	-18 900	-7 200	+6 800



Rapport mars 2014

# *Förutsättningar för allmänflygplatser*

*i Stockholmsregionen och dess närhet*



**KSL**

Kommunförbundet  
Stockholms Län

## 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.

En styrgrupp med representanter från KSL, Stockholms läns landsting genom Trafik, Miljö och Regionplanering (TMR), Länsstyrelsen i Stockholms län samt kommunerna Eskilstuna, Norrtälje och Västerås har ansvarat för projektet. Denna rapport har sammanställts av Sven-Inge Nylund, Sweco Eurofuture. Projektledare var Thomas Fredriksson, KSL.

Stockholm den 20 mars 2014



Erik Langby  
KSLs Ordförande



Madeleine Sjöstrand  
KSLs Förbundsdirektör

## *Innehållsförteckning*

<b>Bakgrund .....</b>	<b>8</b>
Vad är allmänflyg? .....	8
Ansvar .....	8
Allmänflygets utveckling.....	9
Projektet allmänflygplats i Stockholmsregionen .....	9
<b>Internationell utblick .....</b>	<b>14</b>
Allmänflyget internationellt.....	14
Allmänflygets förutsättningar i några europeiska storstäder .....	14
EU om allmän- och affärsflyg .....	17
<b>Flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet .....</b>	<b>19</b>
Bromma och Arlanda .....	19
Västerås och Eskilstuna .....	24
Övriga flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet.....	26
<b>Analys och slutsatser .....</b>	<b>29</b>
<b>Bilaga: Dokumentation från tidigare utredningsskeden.....</b>	<b>33</b>

## 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 klarlägga 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 utrustning 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 detalj-plan 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. Taxifyg 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**

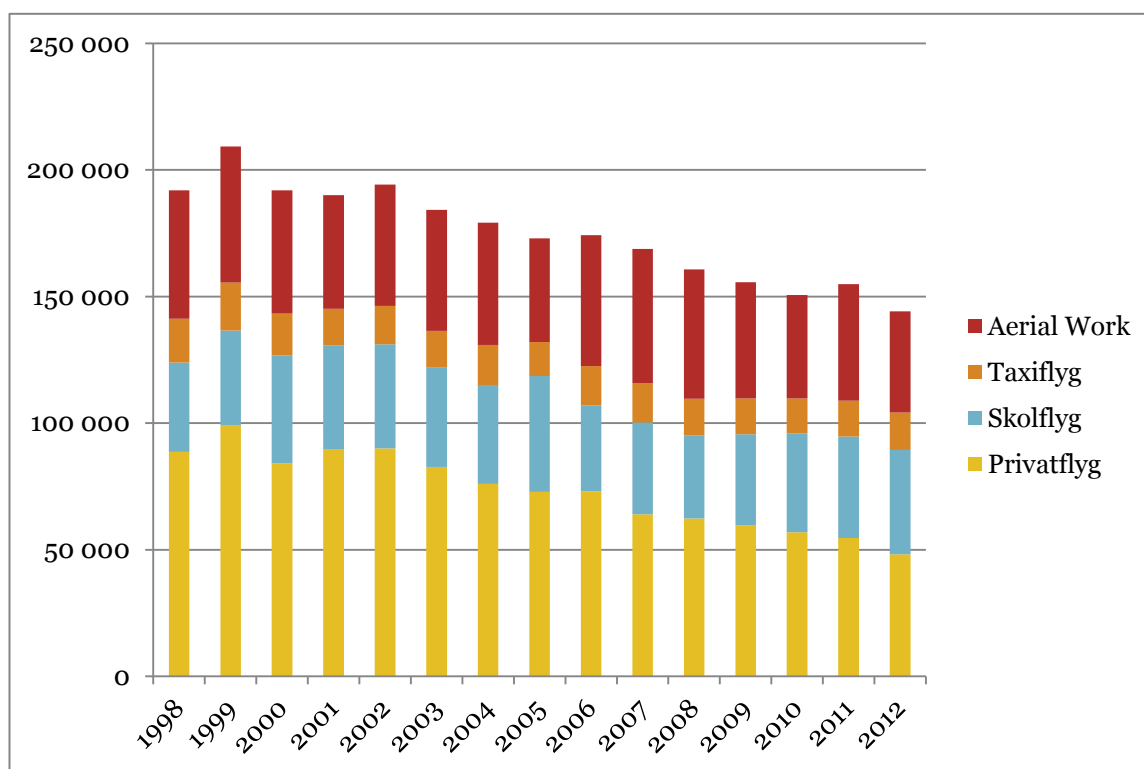
Ansvar för allmänflyget är inte en statlig angelägenhet (se ALLMÄNFLYGET I SVERIGE, Luftfartsstyrelsens avrapportering av regeringsuppdrag 2008). Inte heller kommuner eller landsting/ regioner har något annat ansvar än vad man frivilligt påtar sig. Att upprätthålla förutsättningar för allmänflyg är således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

Luffartsverket 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

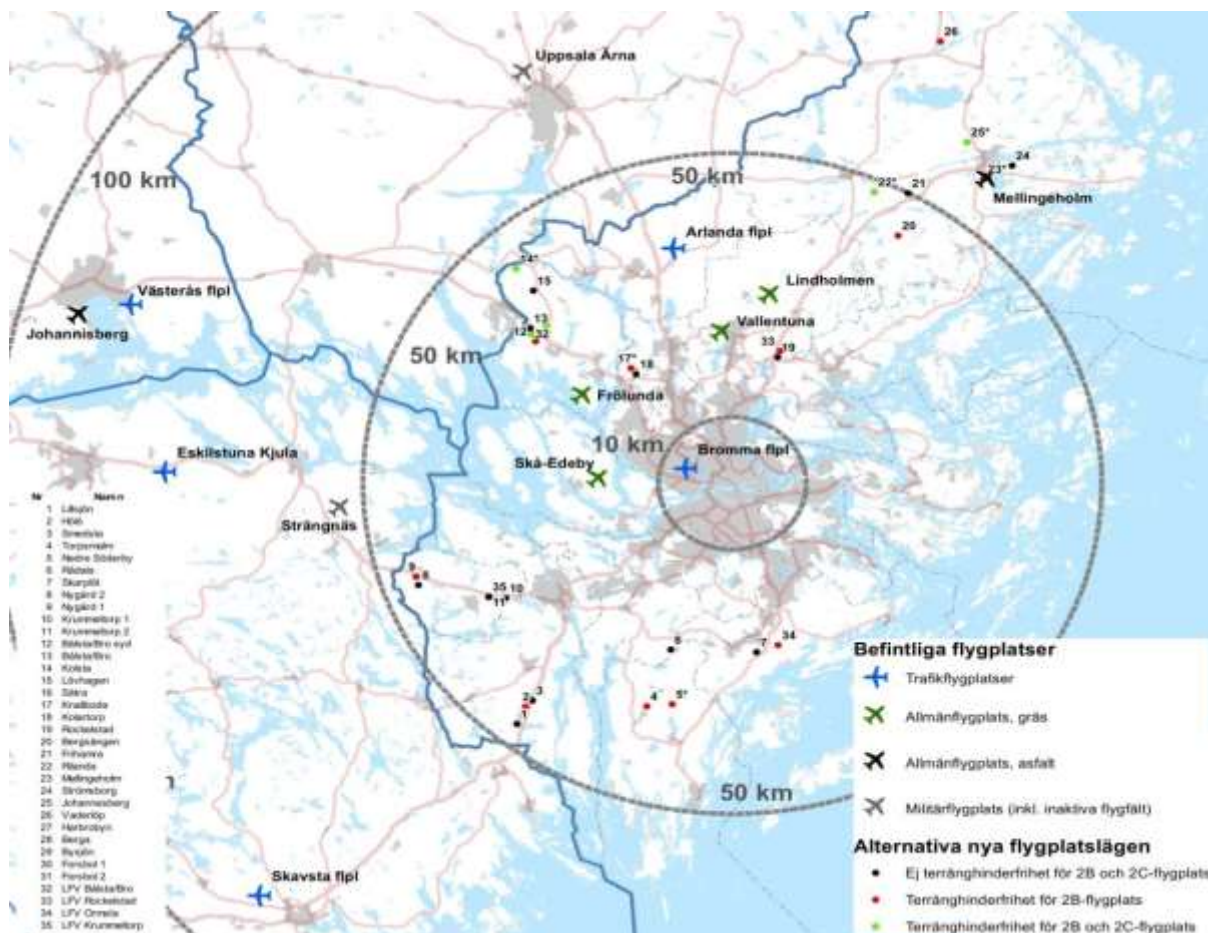
Bromma har också inskränkts på grund av reguljärflyget ökat i omfattning. Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) har därför tillsammans med övriga parter i projektet prövat förutsättningarna att finna en långsiktig möjlighet till flygplats för allmänflyget i Stockholms län. KSL har däremot inga resurser 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 lokaliseringsutredningar 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 lokaliseringsanalysen 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 gräs bana.

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 stängas 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. Arbetet 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 allmänflygdelen, 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 uppmanade 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 yrkeskunnande för hela luftfartssektorn. Man uppmanade 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.

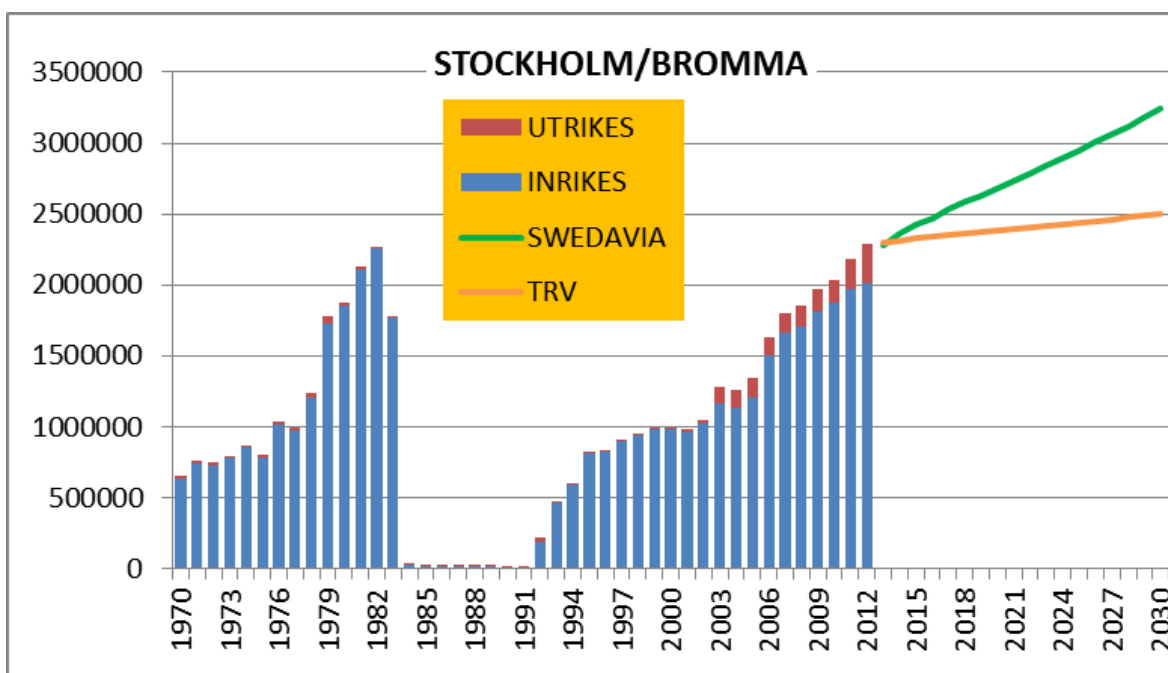
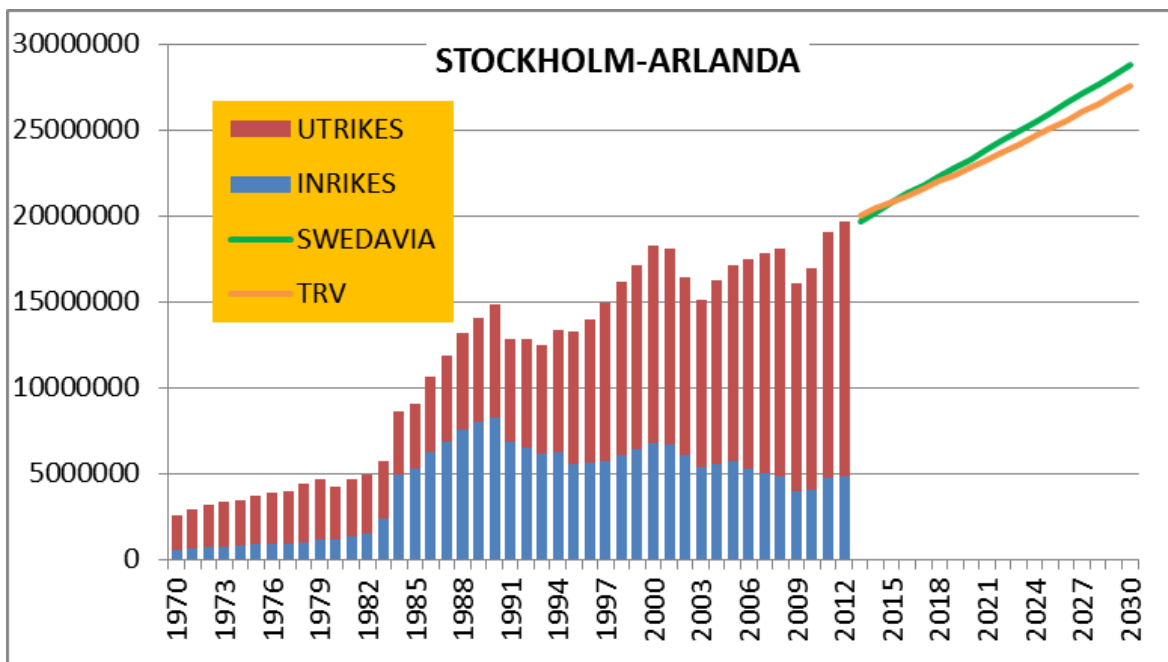
### **Bromma och Arlanda**

**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.

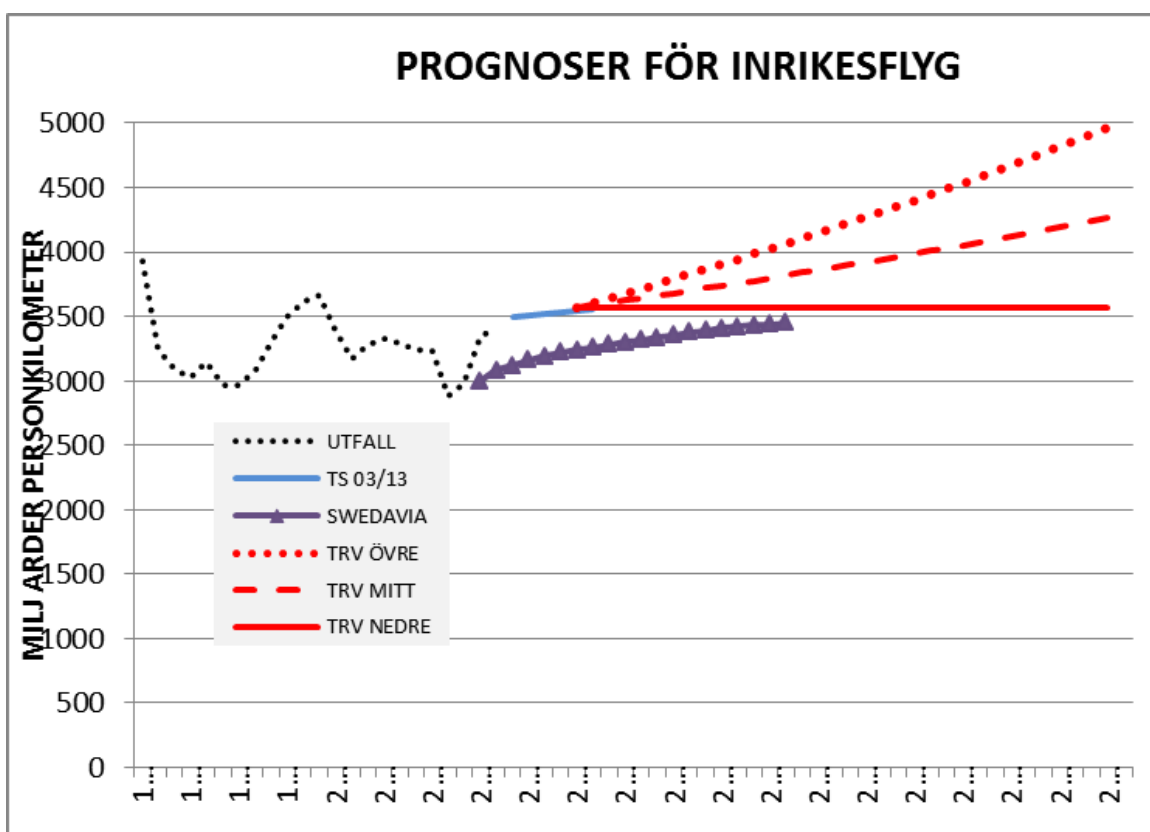
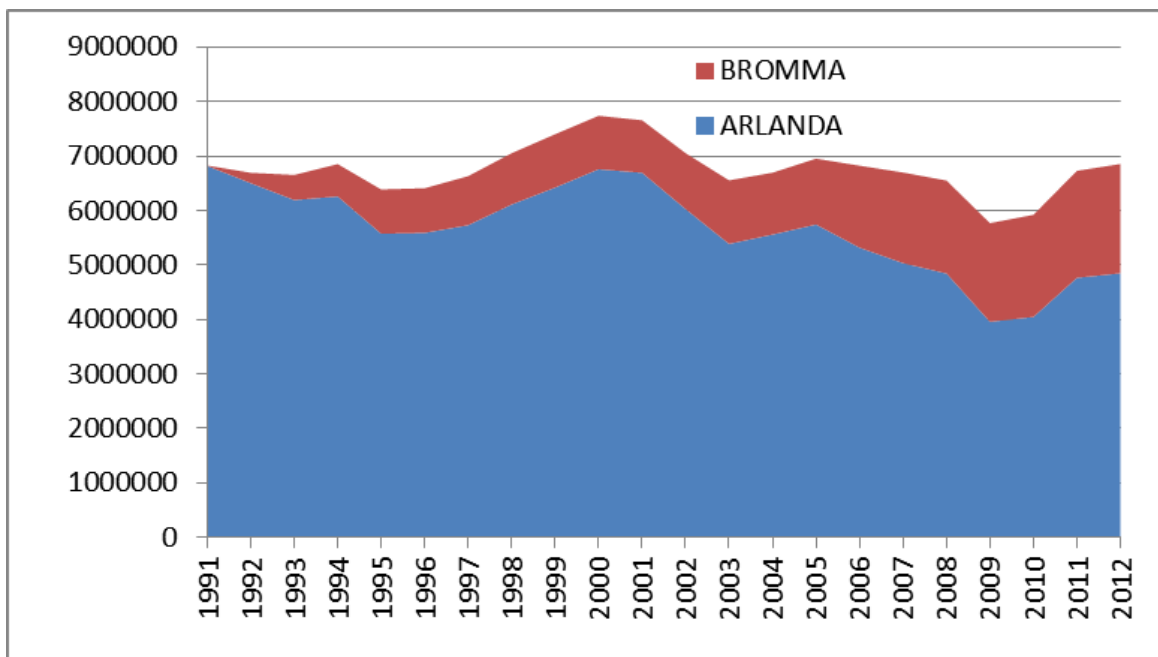
Den första flygningen med flygplan i Sverige, och i Stockholmsregionen, gjordes år 1909 på Ladugårdsgärde. Under 1910-talet växte militära flygfält fram i Sverige. Ett av dem var Barkarby flygfält, som under mellankrigstiden användes för civilflyg och hade reguljära utrikesförbindelser före Bromma. 1936 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.

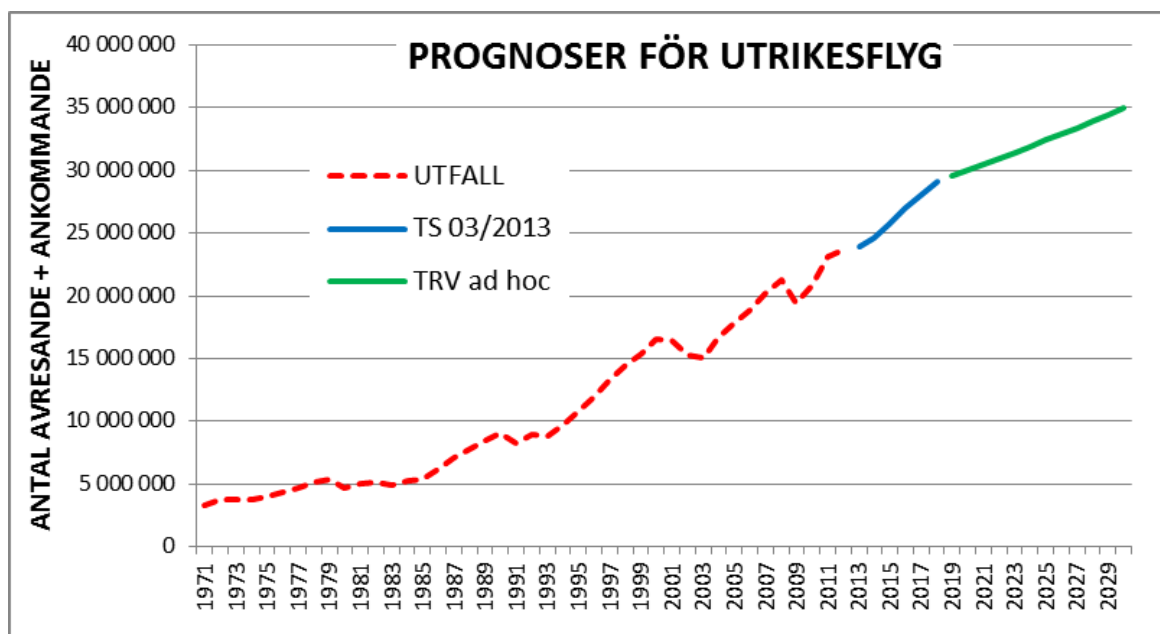
Arlanda öppnades 1960. Två år senare flyttades all reguljär utrikestrafik med jetplan dit från Bromma, efter politiskt beslut. Fem år senare flyttades den kvarvarande utrikestrafiken. 1983 flyttades också inrikestrafiken från Bromma till Arlanda. Bromma blev då en flygplats i huvudsak för allmänflyg,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

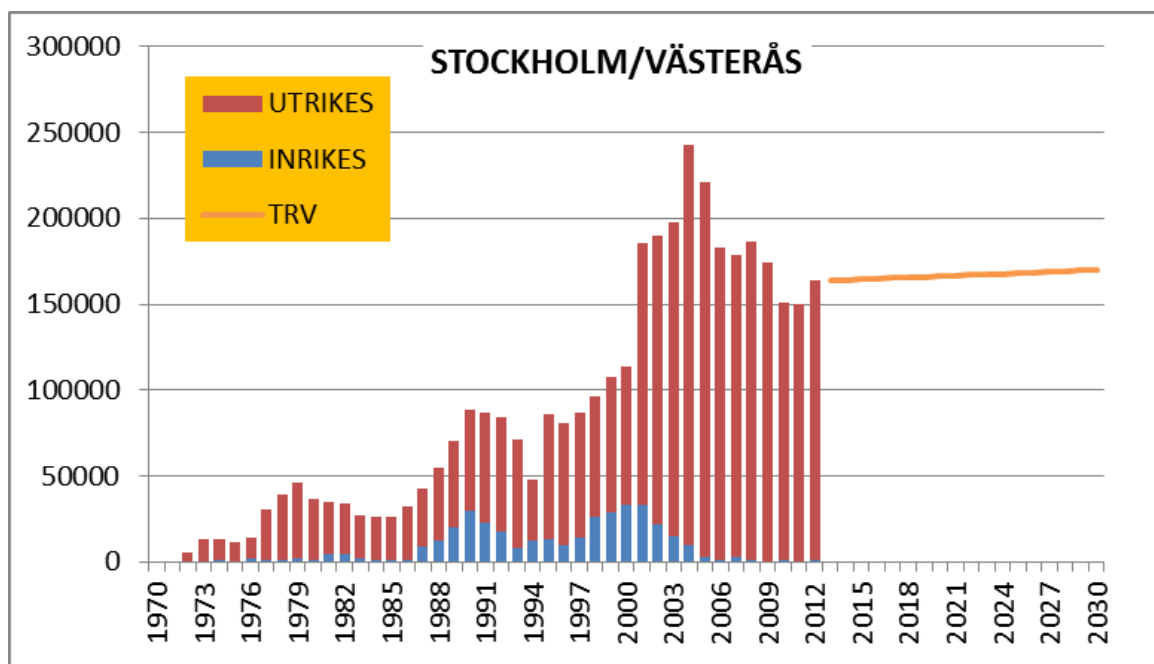
Avtalet ger staten möjlighet att säga upp avtalet i förtid om man skulle besluta lägga ner flygplatsen. Stockholms stad har däremot inte möjlighet att avbryta flygverksamheten så länge avtalstiden gäller.

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 huvudupdrag 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 ligger inom Eskilstuna Logistikpark och har elektrifierad järnvägsanslutning direkt mot Svealandsbanan. Här finns därför en möjlig 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 Mellingeolm 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, eller kan utveckla andra lokala förutsättningar som genererar värde. Ytterligare en mindre osäkerhetsfaktor 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.

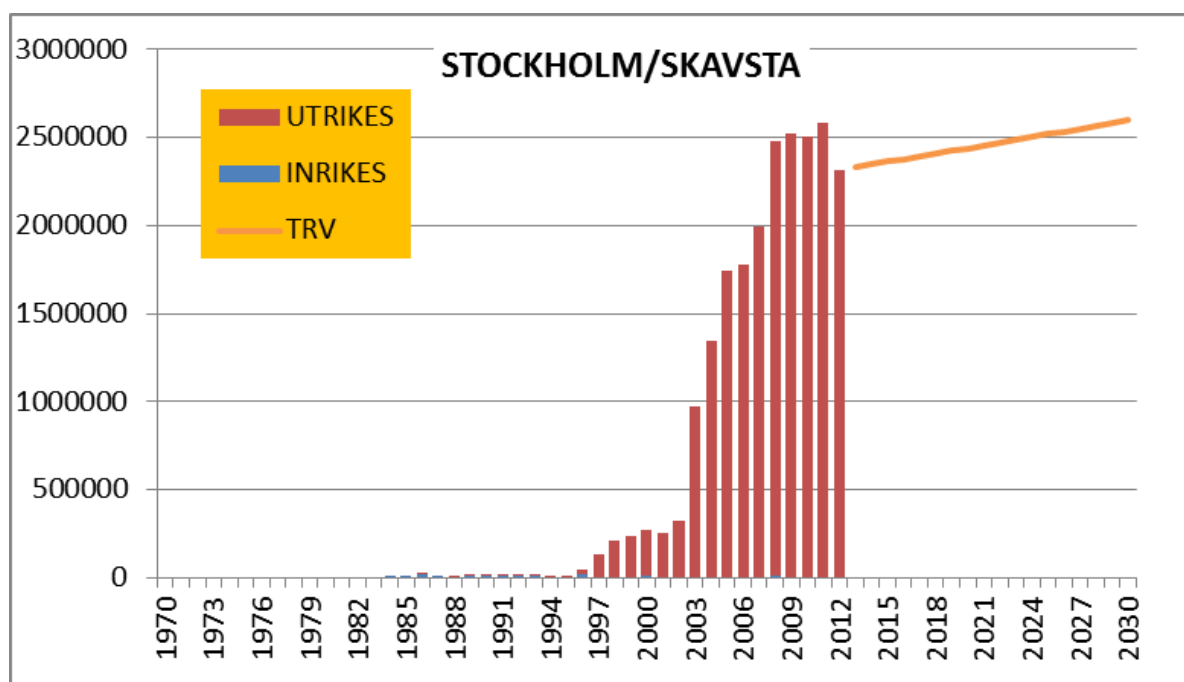
## **Övriga flygplatser i Stockholmsregionen och dess närhet**

**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 Mellingeolm finns också helikopterflyg, bl.a. Sjöfartsverkets helikopterverksamhet.

**Stockholm/Gnesta** (f.d. Väingsö) 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*

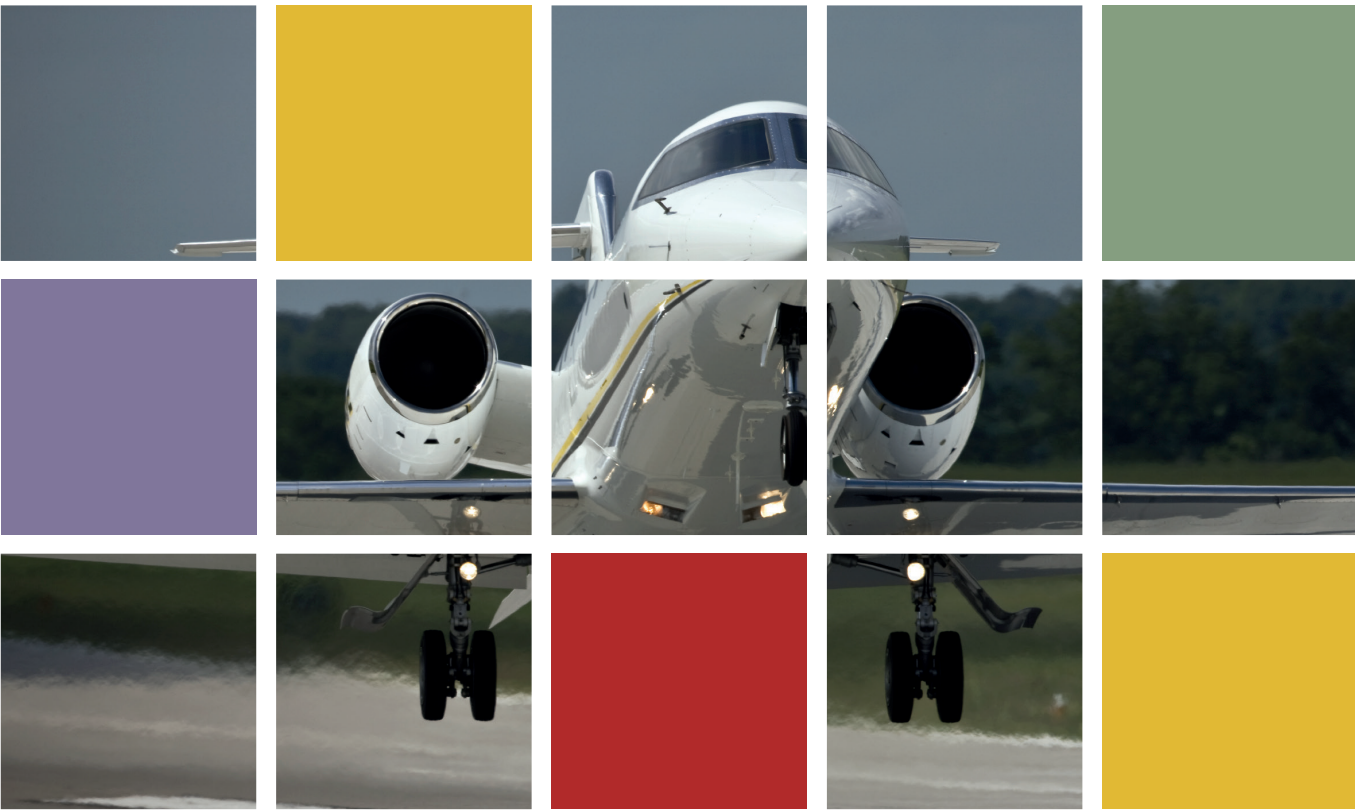
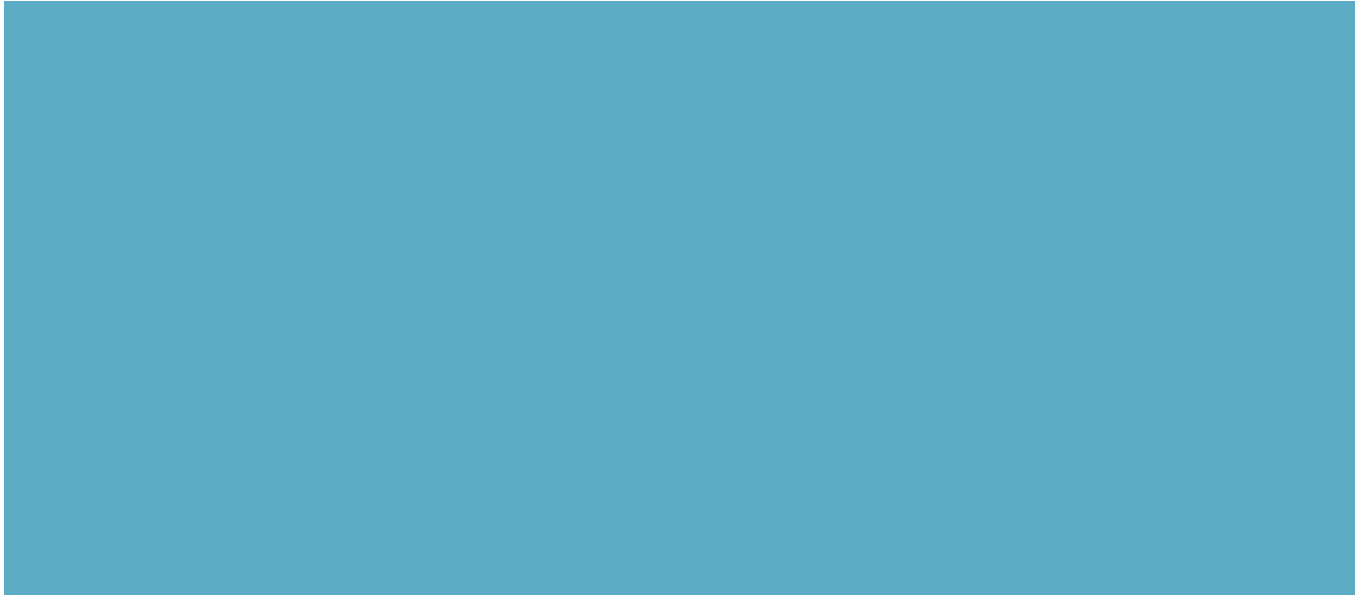
Följande material finns att ladda ner från hemsidan för Satsa II, som ingår i regionalfondsprogrammet för Stockholm för 2007-2013, området

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





**Kommunförbundet Stockholms Län**  
Postadress: Box 38145, 100 64 Stockholm | Besöksadress: Södermalmsallén 36.  
E-post: [info@ksl.se](mailto:info@ksl.se) | [www.ksl.se](http://www.ksl.se)