

2009-09-28

Kansliet
Lennart Dahlberg

Styrelsen
Sammanträdesdatum: 2009-10-08

En lösning av allmänflygets långsiktiga behov i Stockholm-Mälarenregionen

Styrelsen beslöt vid sammanträde 2008-06-13 att uppdra åt KSLs kansli att tillsammans med Regionplanekontoret och Länsstyrelsen söka en lösning för allmänflyget i Stockholms län. För att lösa uppdraget anlätades Carl Cederschiöld, som med kanslistöd från Regionplanekontoret fick i uppdrag att ta fram en lösning som långsiktigt skulle lösa allmänflygets behov.

Allmänflygets framtid i Stockholms län är, som framgår av bifogad rapport, beroende av att kommunerna tillsammans löser frågan. Rapporten föreslår en bolagsbildning, där samtliga kommuner är delägare. Kommunerna bör också enligt rapporten söka stöd och samarbete med Stockholms läns landsting och med Luftfartsverket.

Rapporten visar att behovet av en modern allmänflygplats är stort för såväl allmänflyg som är stationerat i Stockholms län som för allmänflyg från andra delar av landet som besöker Stockholms län.

Kansliet föreslår styrelsen

att godkänna rapporten

att uppdra åt kansliet att undersöka och utreda möjligheten att bilda ett bolag för att finna en långsiktig lösning för allmänflyget

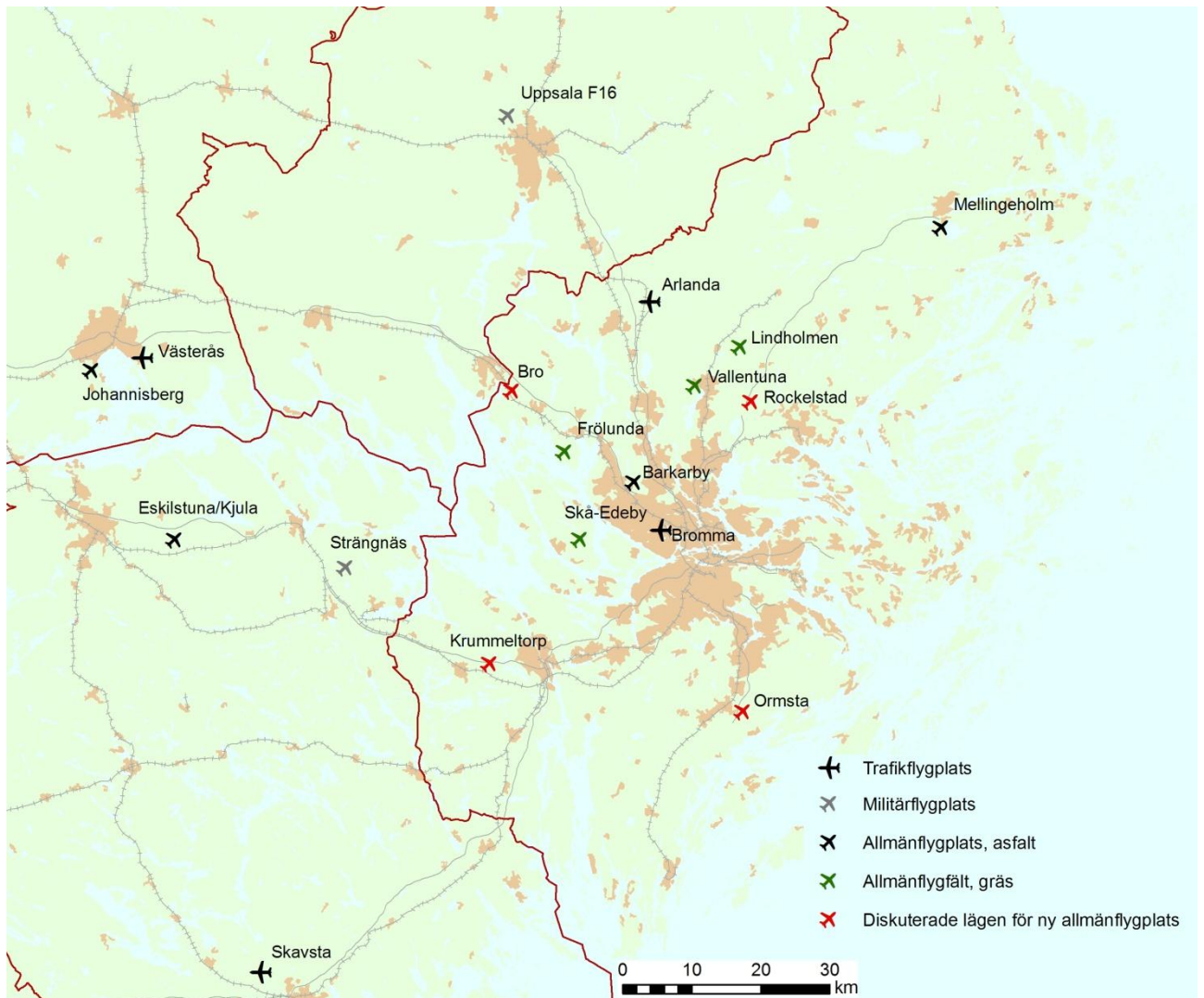
Bilaga

En lösning för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholm-Mälarenregionen

2009-10-08

En lösning för allmänflygets långsiktiga behov i Stockholm-Mälarenregionen

Förhandlingspromemoria
2009-09-11



Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Bakgrund	3
3	Uppdraget	5
4	Allmänflygets betydelse och utveckling	5
4.1	Vad är allmänflyg.....	5
4.2	Allmänflyget i ett Europeiskt perspektiv	5
4.3	Allmänflygets samhällsnytta	7
4.4	Allmänflygets utveckling	8
5	Regelverk och prövning för anläggande av flygplats	8
6	Drift och underhåll av allmänflygplatser samt avgifter för nyttjande	9
7	Utbud och efterfrågan	10
7.1	Utbud	10
7.2	Efterfrågan och behov av tillkommande kapacitet.....	11
8	Utgångspunkter för en lösning	11
8.1	Det kommunala och regionala ansvaret	11
8.2	Organisation	12
8.3	Investeringskostnad och finansiering	13
8.4	Flygfältslägen.....	14

Bilagor:

1. Allmänflyget och näringslivet – skrivelse från Stockholms Handelskammare
2. Räkneexempel för fördelningsprinciper för finansiering av allmänflygplats i Stockholms län
3. Kostnads och intäktskalkyl för olika alternativa flygplatslösningar

1 Sammanfattning

Stockholmsregionen står inför en situation när storstockholmsområdet saknar en dedikerad allmänflygplats. Vid nedläggningen av Barkarby flygfält reduceras Stockholmsregionens kapacitet för allmänflyg som kräver asfalterad bana för att kunna fungera året runt på ett sådant avgörande sätt att allmänflygets roll som transportmedel inte kan uppfyllas på ett tillfredställande sätt. En gemensam regional lösning krävs för att säkerställa allmänflygets långsiktiga tillgång till erforderlig infrastruktur. För att uppnå en lösning som väl tillgodoser Stockholmsregionens behov krävs att ny hårdgjord bankapacitet för allmänflyget tillskapas i länet inom rimligt tidsavstånd från regionens centrala delar. Vidare behövs lösningar för ett ökat utnyttjade i den samlade potentialen hos befintliga flygfält. För detta krävs att det offentliga, dvs. kommunerna, tar initiativet och lägger fast förutsättningarna för ett genomförande, endast så kan incitament för eventuella privata intressenters medverkan skapas. Ett åtagande att skapa en organisation och finansiering krävs för att realförhandlingar om läge och mark ska kunna komma till stånd.

I denna förhandlingspromemoria föreslas att kommunerna i Stockholms län och eventuellt också Stockholms läns landsting bildar ett regionalt flygplatsbolag i form av ett aktiebolag. En tänkbar modell är ett huvudbolag för finansiering och samordning med ett eller fler dotterbolag för byggande och förvaltning av den eller de flygplatser som kan komma att anläggas på sikt. När en ny allmänflygplats är anlagd träffas upplåtelseavtal med lokal flygklubb som sedan svarar för drift och underhåll.

I det utställda förslaget till RUFSS 2010 anges att ytterligare flygplatskapacitet behöver tillskapas i länet och att ett läge bör reserveras såväl i den norra som i den södra länsdelen. De alternativ som i denna förhandlingspromemoria föreslås i första hand prövas för en sådan markreservation är Bro och Rockelsta/Gillinge i den norra länsdelen och Krummeltorp och Ormsta i den södra länsdelen.

2 Bakgrund

Det som normalt inbegrips i begreppet allmänflyg är en diversifierad verksamhet från affärsflyg till hobbyflyg. En stor del av allmänflyget är av nyttokaraktär och har en påtaglig samhällsnytta, vilket innebär att allmänflyget bör betraktas som en del i det samlade transportsystemet. Tidsvinsten utgör i praktiken ofta motivet för användning av allmänflyg. Ur samhällsekonomisk synpunkt används allmänflyg när nyttan överstiger kostnaden – som bil och andra transportmedel. Till/från mindre orter utan snabbtåg eller reguljärt flyg är allmänflygplan ofta enda möjligheten att resa för endagsbesök.

Allmänflyget i Stockholms län har haft en sett till antalet rörelser betydande omfattning. År 2000, som var ett rekordår för trafikflyget, genomfördes ca 120 000 allmänflygrörelser i länet att jämföra med ca 280 000 rörelser i reguljär linjetrafik på Arlanda flygplats. Av de ca 120 000 allmänflygrörelserna utfördes drygt 37 000 på Bromma flygplats, nästan 35 000 på Barkarby flygfält, drygt 27 000 på

Tullinge flygfält, knappt 2 500 på Arlanda flygplats och ca 23 000 på övriga mindre flygfält inom länet.

Sedan år 2000 har förutsättningarna för allmänflyget förändrats radikalt i Stockholms län. Tullinge flygfält avvecklades som flygfält under decenniets första hälft, allmänflygets tillträde till Bromma flygplats begränsades påtagligt genom reglering och prissättning efter att ett tilläggsavtal träffats mellan Luftfartverket och Stockholms stad 2002 och i det nya avtalet som reglerar upplåtelsen av Bromma flygplatsområde till 2038 anges att Bromma ska vara en flygplats för reguljär flygtrafik och för affärsflyg. Järfälla kommun har sagt upp arrendeaftalet med Barkarby flygklubb från årsskiftet 2008/09. Jämfört med antalet rörelse år 2000 motsvarar denna nedskärning av för allmänflyget tillgänglig flygplatskapaciteten en reduktion med två tredjedelar. Det innebär också att tillgången till asfalterad rullbana som medger åretruntbruk i Storstockholmsområdet upphör för huvuddelen av allmänflyget. Detta äventyrar på ett allvarligt sätt allmänflygets möjligheter att långsiktigt fylla sin roll som en del i transportsystemet.

Den allt mer prekära situationen för allmänflyget i Stockholmsregionen har under senare år uppmärksammats i olika sammanhang. I den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2001 påtalades den bristsituation som regionen var på väg att hamna i med avveckling av Tullinge och Barkarby flygfält och begränsningen av allmänflygets tillgång till Bromma. I Stockholmsberedningens arbete med frågan om hur Stockholm-Mälardalsregionens långsiktiga behov av flygplatskapacitet ska tillgodoses blev allmänflyget en central fråga mot bakgrund av den då påbörjade avvecklingen av Tullinge flygfält och osäkerheten om Brommas framtid som flygplats.

Stockholmsberedningen konstaterade i sitt betänkande Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen, SOU 2003:33, att allmänflyget är en kommunal angelägenhet men att det inte fungerar i Stockholmsregionen där ingen enskild kommun på eget initiativ tar eller kan förväntas ta ansvaret för regionens behov. Beredningen föreslog att regeringen skulle tydliggöra statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län. Något initiativ till ett sådant tydliggörande har inte tagits.

I beredningens betänkande uppmärksammades särskilt näringslivsflygets behov av en citynära flygplats och beredningen föreslog regeringen att tillsätta en kommission för att om möjligt ta fram förslag till en citynära flygplats i Stockholm läns södra del som skulle kunna hantera en stor del av det flygarbete som bedrevs på Bromma. Dåvarande regering tog inte heller i denna fråga något initiativ. Det nya 30-åriga avtalet avseende Brommas utnyttjande som flygplats för reguljär flygtrafik och affärsflyg innebär att det tyngre affärsflygets långsiktiga behov tillgodoses. För övrigt allmänflyg innebär det nya avtalet en begränsad och osäker tillgång till Bromma, såväl kapacitets- som kostnadsmässigt.

Detta innebär sammantaget, när Barkarby flygplats stängs, en akut situation för en stor del av allmänflyget men också att en långsiktig lösning för allmänflygets behov i Stockholmsregionen saknas.

3 Uppdraget

Mot bakgrund av denna samlade kunskap om situationen beslutade Regionplane- och trafiknämnden, Kommunförbundet Stockholms län och Länsstyrelsen att gemensamt ge i uppdrag åt en förhandlingsman att försöka åstadkomma konkreta lösningar för allmänflygets behov i Stockholm-Mälardalenregionen. I underlaget för beslutet framhålls att det sannolikt inte finns en lösning för allmänflygets framtida behov att kunna verka i Stockholm-Mälardalenregionen men att det kan finnas möjlighet att genom en rad olika åtgärder åstadkomma rimligt godtagbara möjligheter för allmänflyget att fortsätta att fungera. Uppdraget gavs till Carl Cederschiöld.

4 Allmänflygets betydelse och utveckling

4.1 Vad är allmänflyg

I begreppet allmänflyg ryms ett brett spektrum av företeelser inom luftfarten och olika definitioner förekommer. Enligt Luftfartsstyrelsens rapport till regeringen Allmänflyget i Sverige, LS 2008-4920, har under de senaste decennierna praxis utvecklats till att allmänflyget anses vara det lättare "icke-kommersiella" flyget. När det gäller kontexten flygplatskapacitet avses all civil luftfart som inte är kommersiell linjetransport eller regelbunden charter. Startbanans storlek (längd och bredd) avgör hur tunga flygmaskiner som kan trafikera flygplatsen. I allmänhet räknas bl.a. följande till allmänflyget:

- Det tyngre beslutfattarflyget eller näringslivsflyget, bl.a. affärsflyg, företagarflyg och statsflyg
- Firmsflyg
- Taxiflyg
- Privatflyg
- Skolflyg för pilotutbildning
- Hjälppflyg/uppdragsflyg/bruksflyg: bland annat övervakningsflyg (trafik- och skogsbrandsövervakning), flygräddning, fotoflyg, lyft vid byggarbeten, reklamflyg, jordbruksflyg, helikopter
- Flyg med ultralätta flygplan i olika former
- Flygning med hängglidare, flygskärmar och varmluftsballonger

En uppdelning på lättare och tyngre allmänflyg görs även utifrån startvikt. Som lättare allmänflyg räknas en- och tvåmotoriga flygplan med en maximal startvikt på 5 700 kg och som tyngre allmänflyg flygplan med en startvikt över 5 700 kg.

Kommentar:

I arbete med förhandlingsuppdraget för allmänflyget i Stockholm-Mälardalenregionen gör vi följande ändamålsrelaterade distinktion:

- Kommersiell luftfart är luftfart där transporten med flyg är affärsverksamheten
- Affärsflyg är flygresor där resans ändamål är en aktivitet i resenärens/resenärernas affärsverksamhet, som kundbesök etc.

4.2 Allmänflyget i ett Europeiskt perspektiv

EU kommissionen har under 2008 lagt fram ett meddelande avseende allmänflyg rubricerat "En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget".

Här konstaterar man att allmän- och affärsflyget är väldigt varierande – allt från nöjesflyg utan motor till komplicerad drift av högpresterande affärsjetplan och specialiserat bruksflyg. Inom allmän- och affärsflyget i Europa används uppemot 50 000 motordrivna flygfartyg, inbegripet ca 2 800 turbindrivna flygplan vilket ska jämföras med omkring 5 000 flygplan i de europeiska trafikbolagens flotta. Sedan 2003 har allmän- och affärsflygets antal flygningar ökat nästan två gånger så snabbt som resten av flygtrafiken (22 % mer flygningar 2006 än under 2003, jämfört med en ökning med 14 % för övrig flygtrafik). Analyser pekar på efterfrågan på mycket flexibla lufttransporter för privata ändamål och för affärsändamål kommer att öka kraftigt under de kommande åren. Viktiga faktorer för detta är:

- Behov av större rörlighet, flexibilitet och punkt-till-punkttjänster drivet av företags och enskildas ansträngningar att öka produktiviteten och den regionala sammanhållningen
- Erbjuder en kompletterande tjänst som gör det möjligt att nå destinationer som saknar linjetrafik.
- Ökad överbelastning på de större flygplatserna
- Säkerhetskrav
- Utveckling av ny teknik som gör flygplan mer effektiva och mindre kostsamma
- Det europeiska allmän- och affärsflyget ger särskilda sociala och ekonomiska fördelar
- Under 2005 fanns det ungefär 100 000 olika flygrelationer mellan flygplatser i Europa med allmän- och affärsflyg (jämfört med ungefär 30 000 som har reguljära förbindelser). Endast 5 % av dessa hade ett reguljärt alternativ (minst en reguljär flygning per arbetsdag).
- Europeiska företag som utför bruksflyg tillhandahåller specialiserade tjänster av högt värde både i gemenskapen och i tredjeländer, som kartframställning, offshoretjänster och byggnadsarbeten, kontroll och skydd av ledningar, jordbruksflyg och miljöövervakning, brandsläckning, trafikövervakning m m.
- Nöjes- och sportflyg är de stora leverantörerna av kvalificerad flygpersonal till flygbolag och servicetjänster.

Kommissionen framhåller att klyftan mellan efterfrågan och tillgång förväntas öka, allmän- och affärsflyget ökar nästan dubbels så snabbt som övrig flygtrafik med ökande konkurrens med de större flygbolagen om tillgång till luftrum och infrastruktur varför optimering av befintlig kapacitet blir alltmer angelägen.

Kommissionen uppmanar – genom denna dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget – alla berörda parter att föra en dialog om denna sektors framtid i Europa. Kommissionen kommer att noga bevaka utvecklingen i syfte att säkerställa att de särskilda behoven för alla typer av luftrumsanvändare tas i beaktande i samband med de politiska processerna och uppmanar till särskilt uppmärksammande av allmän- och affärsflygets förutsättningar och behov vid reglering av luftrummet.

Allmän- och affärsflyget drivs framför allt från mindre och lokala flygplatser och härigenom tillhandahåller det kompletterande punkt-till-punkttjänster och bidrar till en mer jämt fördelad trafik. En ökande efterfrågan på flygplatskapacitet i förhållande till utbudet kan leda till att den reguljära luftfarten tränger ut allmän-

och affärsflyget från många mindre flygplatser. Allmän- och affärsflygets inverkan och särskilda behov måste tas i beaktande i samband med kapacitetsplanering och optimeringsprogram.

Allmän- och affärsflyget påverkar trots den tekniska utvecklingen miljön i form av buller och gasformiga utsläpp och måste liksom luftfartssektorn i stort bidra till att minska denna påverkan. Kommissionen framhåller behovet av att säkerställa att allmän- och affärsflyget är miljömässigt hållbart.

I februari 2009 antog Europaparlamentet ett betänkande med anledning av kommissionens meddelande ”En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget” som ytterligare understryker allmänflygets betydelse för Unionen och där Europaparlamentet kräver att kommissionen före slutet av 2009 rapporterar till Europaparlamentet om vilka framsteg som gjorts i samband med de frågor som behandlas i betänkandet. Parlamentet konstaterar att svårigheterna ökar för allmän- och affärsflyget att få tillgång till större flygplatser men även till regionala flygplatser på grund av ökande konkurrens från linje- och chartertrafiken. Medlemsstater, regionala och lokala organ uppmanas att investera i modernisering av och anläggande av små och medelstora flygplatser, vilka är av avgörande betydelse för allmän- och affärsflyget samt att investera i särskild infrastruktur som krävs för att flyga och stationera allmänflygplan. Parlamentet uppmanar också medlemsstater, regional- och lokala organ att involvera alla intresserade parter i samrådsprocesser för att peka ut lämpliga existerande eller potentiella flygplatser särskilt avsedda för allmän- och affärsflyg.

4.3 Allmänflygets samhällsnytta

Den redovisning av allmänflygets bedömda framtida samhällsnytta, både i form av ökad rörlighet och tillgänglighet och tjänster som utförs av bruksflyg, som redovisas i EU kommissionens meddelande ”En dagordning för en hållbar framtid för allmän- och affärsflyget” är i hög grad relevant för allmänflyget i Sverige och Stockholmsregionen. Med de geografiska förutsättningarna med stora avstånd och relativ gleshet i landet och med den näringslivsstruktur som vi har med stort utlandshandelsberoende bör rimligen allmänflyget kunna komma att spela en än viktigare roll i det framtida transportsystemet.

För att ytterligare belysa användningen av det lätta allmänflyget för affärsresor har AOPA Sweden (piloters och flygplansägares organisation) under 2009 genomfört en snabbenkät till 500-700 av landets uppskattningsvis 6 000-7 000 aktiva allmänflygare om användning av allmänflyg i arbetet. Utifrån enkätsvaren kan en del iakttagelser göras och en del slutsatser dras.

Det är en blandning av stora och små företag som har besvarat enkäten, men med övervikt för små. Dominerande är konsultföretag, men det är också många varu- och tjänsteproducerande företag, som service- och underhållsföretag. Företagen är spridda i Sverige. Kundbesök, service- och underhållsuppdrag är ofta resans ändamål, men även uppdragsflyg typ havsövervakning, brandflyg mm förekommer. Många förrättningar är av den art att ett besök hos kunden är vitalt, som utvecklings- och konsultuppdrag, säljmöte, service- och underhållsuppdrag.

Många av respondenterna är lokaliserade i andra delar av landet och framhåller betydelsen av att det finns en kvalificerad allmänflygplats med generösa öppentider tillgänglig i Stockholmsområdet. Många anför i detta sammanhang att Bromma inte är ett alternativ på grund av höga avgifter och begränsade öppentider.

Motiv för att använda allmänflyg är övervägande tidseffektivitet. Möjlighet att smidigt nå orter som saknar reguljära flyg- eller tågförbindelser (med rimlig frekvens). Möjlighet att kunna besöka flera orter under en dagsförrättning framhålls särskilt. Allmänflyg används framför allt för tjänsteresor inom Sverige men även i betydande omfattning till mål i norra Europa.

Stockholms Handelskammare framhåller i skrivelse också allmänflygets betydelse för Stockholmsregionens attraktivitet och näringslivsutveckling och understryker behovet av en regional kraftsamling för att tillskapa en ny välbelägen allmänflygplats, se bilaga 1.

4.4 Allmänflygets utveckling

Inledningsvis kan konstateras att statistiken för allmänflyget är osäker och i delar bristfällig. Den statistik som finns pekar på att allmänflyget under den senaste tioårsperioden har minskat i antal rörelser och antal flygtimmar. Samtidigt har flyg med ultralätta flygplan ökat påtagligt. Statistik för det ultralätta flyget saknas. Till skillnad från övrigt allmänflyg betalar det ultralätta flyget inte landningsavgift.

Kostnaderna för allmänflyg har ökat under 2000-talet, det handlar om administrativa kostnader som avgift för certifikat, licens och flygvärdighetskontroll av flygplan. Vidare har bränsleskatt införts för flygbensin. Denna förändring av kostnadsbilden torde ha medverkat till minskningen av det konventionella allmänflyget som har skett under senare år.

De ultralätta flygplanen, som är ett resultat av senare tids teknikutveckling, har i flera avseende, som hastighet, prestanda som väl motsvarar konventionella allmänflygplan men är påtagligt billigare i drift. Kostnaden för certifikat för ultralätt flygfarkost är i stort hälften av kostnaden för ett vanligt flygcertifikat för privatflygare. Detta har sannolikt bidragit till den markanta ökningen av flygning med ultralätta flygplan, vilket är en utveckling som kan förväntas fortsätta.

Utvecklingen för allmänflyget i Sverige har avvikit från det tillväxtnöster som har observerats i Europa i övrigt. Denna avvikelse torde till del förklaras av kostnadsökningar för allmänflyget i Sverige. Med förutsättningarna i Sverige borde annars allmänflygets utveckling här ligga väl i paritet med Europa i övrigt. I ett längre perspektiv är det rimligt att anta att vi kommer att se en efterfrågeökning i linje med utvecklingen i Europa i övrigt.

5 Regelverk och prövning för anläggande av flygplats

För att anlägga eller bygga ut en flygplats måste den inrättas enligt luftfartslagen. Anmälan om inrättande görs till Transportstyrelsen. Om en flygplats ska använ-

das för kommersiella person- och godstransporter måste den godkännas enligt luftfartslagen av Transportstyrelsen.

Civila flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter kräver tillstånd enligt Miljöbalken (MB) innan de anläggs. Sådana flygplatser ska enligt MKB-bestämmelserna alltid antas medföra betydande miljöpåverkan.

Flygplatser med en banlängd under 1 200 meter och med över 500 rörelser per år, vilket är det normala för en allmänflygplats, ska anmälas till kommunen. En bedömning av om verksamheten kan medföra betydande miljöpåverkan ska göras.

För civila flygplatser är tillsynsansvaret uppdelat så att länsstyrelsen har tillsyn över tillståndspliktiga verksamheter och kommunerna för flygplatser som inte är tillståndspliktiga. För icke tillståndspliktiga flygplatser som har tillståndsprövats är det kommunen som har tillsynsansvaret.

För anläggande av en allmänflygplats i länet torde man kunna utgå från att detaljplaneläggning krävs och att verksamheten kommer att bedömas kunna medföra betydande miljöpåverkan.

6 Drift och underhåll av allmänflygplatser samt avgifter för nyttjande

Ca 170 flygplatser är publicerade i Transportstyrelsens information om flygplatser i Sverige. Ansvar för att vidmakthålla en flygplats åligger huvudmannen för flygplatsen. Huvudmännen är i huvudsak staten, genom Luftfartsverket (LFV), samt kommuner eller privata intressenter. LFV är huvudman för 16 av dessa ca 170 flygplatser. För LFV:s flygplatser finns en fastställd luftfartstaxa för startavgift att betalas vid varje start. Styckevis debitering av startavgifter förutsätter att starter (eller landningar) bokförs för att kunna producera underlag för fakturering, vilket normalt sker via trafikledningen (tornet). Flygplatser utan trafikledning debiterar inte avgift. Fakturahantering och uppföljning av styckevis betalning kostar resurser och ger dålig eller negativ lönsamhet. Därför har LFV, och Kommunförbundet sedan många år en överenskommelse med allmänflyget om ett system med årskort, kopplat till flygmaskin. Förutom LFV:s flygplatser deltar ett 30-tal andra flygplatser i det gemensamma systemet med årsavgift. De vanligaste enmotoriga maskinerna betalar 4000 – 6000 kr per år för obegränsat antal starter. Årsavgiften går oavkortat tillbaka till flygplatsen där respektive flygmaskin finns baserad.

Ljungbyheds flygklubb har nyligen genomfört en enkätundersökning hos landets flygplatser med allmänflyg för att kartlägga de operativa villkoren som generellt gäller för allmänflyget vid svenska flygplatser. Svaren från de 47 flygplatser som har svarat sammanfattas nedan.

På LFV:s flygplatser betalar alla baserade flygplan årsavgift. Gästande flygplan utan årskort betalar avgift enligt LFV:s prislista per landning, när flygtrafikledning är öppen/aktiv. Övrig tid betalas ingen avgift. På kommunägda flygplatser betalar de flesta av de baserade flygplanen årskort, undantagna är veteranflyg-

plan och bogserflygplan som inte betalar startavgift. Gästande flygplan utan årskort betalar avgift i nivå med LFV:s prislista per landning när flygtrafikledning är öppen/aktiv. Övrig tid betalas ingen avgift. På klubbägda flygplatser betalas årskort för baserade flygplan som används i reseverksamhet och när det bedömts som lönsamt att ha årskort annars ingen kostnad. Gästande flygplan betalar ingen avgift.

Ljungbyheds PM visar också att flygklubbarna idag står för ett mycket omfattande obetalt ideellt arbete för drift och underhåll samt administration på kommun- och klubbägda flygplatser. AOPA har tillsammans med Barkarby flygklubb gjort en uppskattning av kostnaden för att driva Barkarby flygplats. Sammantaget beräknas den årliga driftskostnaden uppgå till ca 3,5 Mkr och i denna summa ingår en kalkylerad arbetskostnad på 1,35 Mkr representerande de ca 6 000 timmar obetalt ideellt arbete som klubbens medlemmar utför för flygplatsens drift.

7 Utbud och efterfrågan

7.1 Utbud

Tilläggsavtalet 2002 till 1994 års Brommaavtal innebar ett tak på totalt 65 000 rörelser, varav max 35 000 rörelser med flygplan i linjefart. Linjefart och affärsflyg (tyngre) prioriterades och för "lätt allmänflyg" (flygplan med max tillåten startvikt under 2 000 kg) angavs en målkvot på 16 000 rörelser. Detta innebar att det lätta allmänflygets andel av flygrörelserna på Bromma skulle minska från 50 % till 25 %. Medel för att reducera det lätta allmänflyget var utflyttning av flygskolor och ökade priser som drev bort kostnadskänsligt lätt allmänflyg.

Luftfartsverket (nu LFV) förutsåg risken att gruppen "lätt allmänflyg" skulle utnyttja mer än målkvoten 16000 rörelser varför en referensgrupp inrättades som skulle medverka till fördelningen av nödvändig reduktion för att det "lätta allmänflyget" inte skulle överskrida 16000 rörelser per år.

Staten, genom LFV, och Stockholms stad träffade 2007 ett nytt avtal för Bromma flygplats som reglerar den från 2012 till 2038 förlängda markupplåtelsen för flygplatsändamål. I avtalet anges att verksamheten på Bromma i huvudsak ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att dels vara en flygplats för reguljärflygtrafik till och från Stockholm, dels en flygplats för affärsflyget. För flygverksamhetens omfattning anges maximalt 80 000 rörelser som riktvärde exklusive ambulans- och räddningsflyg samt statsflyg.

Avtalet specificerar inte andelen "lätt allmänflyg", men LFVs inriktning för trafiken innebär att en begränsad del av utrymmet står till buds för det lätta allmänflyget, motsvarande inriktningen på 16 000 rörelser enligt det tidigare avtalet. LFV har inte ansvar för allmänflyg och har rätt att inom avtalets ram definiera och styra efterfrågan. Begränsningen i antalet rörelser, där en start med ett 15 tons passagerarplan räknas lika som ett litet affärsflygplan, utgör ett starkt affärsmässigt motiv för LFV att minimera lätt allmänflyg. Det är inte utrett om näringslivet och samhällsekonomin skulle vara betjänta av en annan trafikmix än den som följer av LFVs företagsekonomiska prioriteringar.

Utöver Bromma är Mellingeolm den enda flygplatsen med asfalterad bana i Stockholms län som är tillgänglig för allmänflyg. Mellingeolm har miljötillstånd för 14 000 rörelser per år. Övriga flygplatser i länet är gräsfält. Skå Edeby har miljötillstånd för 15 000 rörelser men dåliga markförhållanden då det är beläget på gammal sjöbotten. Lindholmen har miljötillstånd för 1 000 rörelser. Frölunda flygfält används bara av ultralätta flygplan och har inte en begränsning av antalet rörelser i miljötillståndet, Vallentuna flygfält saknar miljötillstånd.

7.2 Efterfrågan och behov av tillkommande kapacitet

Med utgångspunkt från den omfattning allmänflyget tidigare har haft i Stockholmsregionen och den dämpande effekt som stängningen av Tullinge, begränsningarna på Bromma samt de kostnadspålagor som har verkat under senare år torde det vara en rimlig bedömning att det finns en samlad återhållen efterfrågan på drygt 100 000 allmänflygrörelser inom Stockholmsregionen idag. Mot bakgrund av den bedömning av allmänflygets framtida utveckling som EU-kommissionen gör och den utveckling som kan förväntas i regionen enligt RUFSS 2010 kan man anta att Stockholmsregionen kan komma att generera en efterfrågan på 150 000 till 200 000 allmänflygrörelser år 2030.

Ett rimligt långsiktigt utnyttjande av befintlig flygplatsinfrastruktur i regionen kan med dagens förutsättningar antas motsvara 30 000 – 45 000 rörelser per år. För att hantera den förväntade framtida utvecklingen krävs förutom ett effektivt utnyttjande av befintlig kapacitet ett tillskott av ny flygplatskapacitet i Stockholmsregionen. För att möjliggöra allvädersflygning under hela året krävs hårdgjord bana och utrustning för instrumentflygning. Önskvärt är att ny flygplatskapacitet för allmänflyget kan tillskapas både i den norra och i den södra länsdelen. Långsiktigt bör lösningen vara en modern kvalificerad allmänflygplats för instrumentflygning med en bana på knappt 1 200 meter både i länets norra och södra del.

8 Utgångspunkter för en lösning

8.1 Det kommunala och regionala ansvaret

I Lufttransportutredningens betänkande Inrikesflyget under 1980-talet (SOU 1981:12) konstaterades att flygplatser som huvudsakligen betjänar allmänflyget inte är en statlig angelägenhet utan en angelägenhet för kommuner eller enskild intressent. Denna ansvarsfördelning bekräftades i riksdagsbeslut avseende proposition 1981/82:98 om vissa luftfartspolitiska frågor och något beslut eller annat initiativ som skulle förändra detta har inte tagits sedan dess. Den trafik som genereras inom allmänflyget grundas huvudsakligen på trafikbehov och andra förhållanden av lokal eller regional karaktär. Behov och förutsättningar för allmänflyget anses bäst bedömas på lokal eller regional nivå och regeringen har inte efter propositionen från 81/82 tagit upp frågan om huruvida det finns skäl att ändra på detta synsätt. I stort har denna ordning fungerat bra och i många kommuner har man sett det som viktigt för det lokala näringslivets utveckling, skolflyget och idrottsrörelsen att det finns en allmänflygplats.

I Stockholmsregionen är dock situationen helt annorlunda. I den stark växande storstadsregionen ökar anspråken på mark och konkurrensen mellan olika intres-

sen är påtaglig. Särskilt tydlig är konflikten mellan bostadsbyggande och flyg, framför allt på grund av bullerstörningar. Det kommunala ansvarstagandet för allmänflyget har i form av enskilda kommuners agerande varit svagt och ett gemensamt kommunalt ansvarstagande har saknats. I Botkyrka har kommunen medverkat till att Tullinge flygplats avvecklats till förmån för bostadsbyggande, Järfälla kommun har sagt upp arrendet för Barkarby flygklubb på grund av förestående bostadsexploatering och Stockholms stad har i avtalen om Bromma mellan staden och staten, genom LFV, medverkat till en prioritering av linjefart och affärsflyg (näringslivsflyg) som praktiskt inneburit en utlokalisering av flygskolor från Bromma och en begränsning av det mer priskänsliga lätta allmänflygets möjligheter att använda Bromma. Dessa tre flygplatser, Bromma, Barkarby och Tullinge, svarade i början av 2000-talet för ca 80 procent (99 000) av alla allmänflygrörelser i Stockholms län (121 000). Detta innebär att huvuddelen av den tidigare befintliga kapaciteten för allmänflyg på asfalterad rullbana, som möjliggör åretruntflygning, genom kommunalt agerande inte längre är tillgänglig för allmänflygets behov i Stockholmsregionen. En skarpare beskrivning skulle kunna vara att allmänflyget står nära sin totala nedläggning i regionen.

I betänkandet *Tillräcklig flygplatskapacitet i Stockholm-Mälardalsregionen* (SOU 2003:33) noterade Stockholmsberedningen att allmänflyget har utvecklats och kommer att öka i betydelse och att detta särskilt gäller näringslivsflyget. Beredningen framhöll att det är av stor betydelse för hela landet liksom för Stockholmsregionens internationella förbindelser att det finns en citynära allmänflygplats i Stockholmsområdet. Beredningen hävdade att det är en nationell angelägenhet att allmänflyget har trafikeringsmöjligheter inom Stockholmsområdet och konstaterar samtidigt att ansvarstagandet för allmänflyget inte tycks fungera tillfredställande i Stockholms län. Stockholmsberedningen ansåg att riksdagsbeslutet avseende ansvaret för allmänflyget och då särskilt för näringslivsflyget borde revideras och föreslog att regeringen bör förtydliga statens och regionens ansvar för allmänflyget i Stockholms län. Stockholmsberedningens slutsatser och förslag har inte föranlett några åtgärder.

Genom det nya Bromma-avtalet tillgodoses det långsiktiga behovet för den del av affärsflygets som i Stockholmsberedningens betänkande benämns näringslivsflyg (huvudsakligen tyngre allmänflyg). Detta är dock en relativt liten del av det totala allmänflyget och även en betydande del av de flygresor som har ett affärsändamål ligger utanför denna del. Kvarstår alltså för regionen och dess kommuner att gemensamt säkerställa rimlig infrastruktur för övrigt allmänflyget. För detta krävs att det offentliga, dvs. kommunerna, tar initiativet och lägger fast förutsättningarna för ett genomförande, endast så kan incitament för eventuella privata intressenters medverkan skapas.

8.2 Organisation

För att etablera en eller flera nya flygplatser i Stockholmsregionen krävs ett gemensamt engagemang från regionens kommuner och landstinget. Det behövs en organisation för finansiering, byggande, förvaltning och drift. Den organisationsform som synes lämpligast är ett regionalt flygplatsbolag i form av aktiebolag. En tänkbar modell är ett huvudbolag för finansiering och samordning med ett eller fler dotterbolag för byggande och förvaltning av den eller de flygplatser som kan komma att anläggas på sikt. När en ny allmänflygplats är anlagd ingås

lämpligen ett avtal med den lokala flygklubben. Detta avtal reglerar villkoren för upplåtelsen och hur drift och underhåll ska skötas.. Praxis i Sverige är att flygplatsägaren, i de flesta fall en kommun, betalar för driften av flygplatsen genom att upplåta nyttjanderätten till banor och mark till den driftsansvariga organisationen. Ibland får också den lokala flygklubben ett driftsbidrag. I princip har därmed det allmänna mycket begränsade, eller inga löpande kostnader för flygplatsdriften.

8.3 Investeringskostnad och finansiering

Inledningsvis kan konstateras att de ekonomiska förutsättningarna för allmänflyget i Stockholmsregionen radikalt har förändrats då tillgången till i praktiken avskrivna infrastruktur i form av gamla militärflygplatser har upphört. Detta innebär att investeringar i ny infrastruktur behöver göras. Kostnaden för att anlägga en ny allmänflygplats är beroende av en mängd faktorer, avgörande är framförallt standarden på flygplatsen, som kan variera från en kortare bana på 800 meter enbart för visuell inflygning till bana på cirka 1200 meter och med utrustning för instrumentinflygning och kringfaciliteter. Lokala terräng- och markförhållanden och tillgänglighet i förhållande till allmänt vägnät och teknisk försörjning är faktorer som också har stor betydelse. Investeringskostnaden för en allmänflygplats har uppskattats till 40 – 80 MSEK.

Allmänflyget är en kommunal och regional angelägenhet, vilket i Stockholms län innebär att länets kommuner gemensamt måste åta sig ett primärt ansvar för finansiering av erforderlig infrastruktur för allmänflygets långsiktiga behov, även om annan medfinansiering eftersträvas. En vanlig grund för fördelning av kostnader för mellankommunala och regionala nyttigheter mellan kommunerna är antalet invånare i respektive kommun. Anläggs en ny allmänflygplats med god tillgänglighet i regionen kommer den att vara av stor betydelse för näringslivet i regionen vilket kan motivera att även väga in antalet arbetsplatser i respektive kommun tillsammans med befolkningen som fördelningsnyckel. Exempel på fördelning redovisas i tabellbilaga, bilaga 2.

Det nya Brommaavtalet mellan staten, genom LFV, och Stockholms stad, anger att verksamheten huvudsakligen ska inriktas mot att stödja näringslivets utveckling i Stockholm genom att dels vara en flygplats för reguljär flygtrafik, dels en flygplats för affärsflyget. I avtalet framhålls flygplatsens viktiga roll både för att ge extra kapacitet för den reguljära flygtrafiken, framför allt i högtrafik, och för att säkerställa att konkurrensen kan upprätthållas och utvecklas inom inrikesflyget. Parterna uttalar att de är överens om att det är av väsentlig betydelse för såväl flygföretagen på flygplatsen som för staden att flygplatsen kan utvecklas med beaktande av miljöintressena. Det innebär att LFV och Stockholms stad har ett särskilt intresse av att en ny allmänflygplats som kan avlasta Bromma allmänflyg kan anläggas, vilket borde motivera en väsentlig insats från LFV:s sida för ett genomförande.

På intäktssidan är det i första hand landningsavgifter som kan generera inkomster. I det fall en ny allmänflygplats anläggs i Stockholmsregionen är det rimligt att landningsavgifter tas ut för alla rörelser och att ett tekniskt system för detta etableras. Ett sådant system kan till exempel utgå från Trängselskattesystemets automatiska registrering av bilar vid passage av tullar. En annan möjlig intäktskälla

är arrendeavgiften. En principiell kostnads- och intäktskalkyl för olika alternativa flygplatslösningar redovisas i bilaga 3.

8.4 Flygfältslägen

En stor del av allmänflygets flygplanflotta kan numera av operationella skäl inte landa på gräsflygfält. Gräsfält kan inte användas efter kraftigt regn och inte heller under stor del av höst/vår. En viktig faktor för flygplatser för allmänflyget är därför behovet av tillgång till hårdgjorda banor med asfaltsbeläggning som tillåter flygtrafik året om samt möjligheten till allvädersflyg (SOU 2003:33 Stockholmsberedningen).

I Stockholms län finns, fränsett Arlanda, tre flygfält med asfalterad bana:

- Bromma, som är den enda instrumentflygplatsen. Linjeflyg och affärsflyg är prioriterat i det nya Brommaavtalet och utrymmet för övrigt allmänflyg är begränsat..
- Barkarby, där flygklubbens arrende är uppsagt och har löpt ut.
- Mellingeolm i Norrtälje, som har en kort bana, 650 m. Kommunen har tidigare påbörjat planarbete för en förlängning av banan, men planarbetet har avbrutits.

I länet finns även fyra mindre gräsfält:

- Frölunda flygfält (Kungsängen) – enbart ultralätta (UL) flygplan. Privatägd, flygklubben arrenderar. Längsta banan 700 m.
- Lindholmen flygfält – privatägd, inom Arlanda kontrollzon. En bana som är 1000 m.
- Vallentuna - privatägt, i anslutning till Vallentuna tätort.
- Skå Edeby flygfält (Ekerö) – Stockholms stad tidigare markägare, nu under försäljning till Ekerö kommun. Fältet utarrenderat till KSAK. Längsta banan 800 m.

I angränsande län finns inom ca 100 km 6 flygfält med hårgjord bana:

- Uppsala/Ärna i Uppsala (tidigare F16/F20), som ägs av Försvarsmakten men som enligt särskilt avtal drivs av privat intressent som planerar för civil luftfart, miljöprövning pågår.
- Västerås/Hässlö, som är en civil instrumentflygplats som ägs av Västerås kommun
- Västerås/Johannisberg med en kort bana. Endast lätt allmänflyg. Ägs av Västerås kommun.
- Eskilstuna/Kjula, fd militärflygfält med längre bana. Allmänflygverksamhet idag, i övrigt taxi-, frakt- och ambulansflyg. Flygplatsen ägs av Eskilstuna kommun.
- Strängnäs, fd militärflygfält med lång bana. Ingen flygverksamhet. Ägs av Strängnäs kommun.
- Skavsta, kommersiell civilflygplats med omfattande lågkostnadsflyg.

Allmänflygets kanske viktigaste specifika nytta är tidsvinsten vilket gör att dessa mer avlägsna flygplatser i angränsande län inte utgör reella alternativ för det mer restidskänsliga allmänflyget i Stockholmsområdet. Vid analys av flygplatslägen är restidsavståndet en avgörande faktor. Ett restidsavstånd på 45-60 minuter torde vara en rimlig övre gräns.

Vid en analys av hur det långsiktiga behovet av flygplatskapacitet för allmänflyget lämpligen ska kunna tillgodoses är en rimlig utgångspunkt att möjligheten att utnyttja befintliga flygplatser inom Stockholms län och i angränsande län beaktas så långt möjligt. En sådan analys ger vid handen att om allmänflyget ska kunna utvecklas och fylla en framtida roll som ett transportmedel i det samlade transportsystemet behöver ytterligare flygplatskapacitet med asfaltbana tillskapas för allmänflyget i Stockholms län inom rimligt tidsavstånd från regionens centrala delar. Därutöver bör förutsättningarna att utnyttja Mellingeholm i ökad omfattning samt att utveckla Lindholmens flygfält och Skå Edeby till asfalterade banor prövas liksom möjlighet att öppna Strängnäs för visst allmänflyg. Ärna flygplats är en resurs som bör beaktas för den norra länsdelens behov. På längre avstånd finns Eskilstuna/Kjula som en resurs i södra Mälardalen. En sådan inriktning innebär att allmänflyget i Stockholmsregionen kan fördelas på flera flygplatser.

Nya lägen för allmänflygplatser i Stockholms län har undersökts i olika omgångar, senast i en studie som LFV genomförde 2002 i samband med omförhandling av villkoren i förra Brommaavtalet. Efter att avtalet undertecknats har hittills inga åtgärder vidtagits för att förverkliga något av alternativen för den trafik som avvisades från Bromma.

Denna studie analyserade tio alternativa lägen för utveckling av allmänflyget varav tre är befintliga flygfält och sju är nya lägen, tre i den norra länsdelen och fyra i den södra. Studien har främst beaktat terräng och hinderförhållanden samt bostadsbebyggelse som kan bli bullerstörd. I den värdering av alternativen som görs här i föreliggande promemoria har tillgängligheten med bil och kollektivtrafik samt inverkan på den regionala grönstrukturen tillmätts stor betydelse.

De tre lägena i den norra länsdelen är Rockelsta/Gillinge i Vallentuna, nordost om Norrortsledens anslutning till E18 i nära till Gillinge halkbana, Rydboholm i Österåker nära Östra Ryds kyrka söder om väg 274 mot Vaxholm samt ett läge nordväst om Bro tätort i Upplands-Bro kommun. Av dessa alternativ har Rockelsta/Gillinge det mest centrala och väl tillgängliga läget, men ingår inte i planerna för utvecklingen av Rosenkälla/Gillinge-området i Stockholm Nordost-visionen. Det alternativ som synes lämpligt och mest framkomligt är en lokalisering i Upplands-Bro nordväst om Bro tätort.

Lägena på den södra sidan är Krummeltorp i Nykvarn, i anslutning till E3/E20 och industriområde, Grindsjön i Nynäshamns kommun, som är ett område ägt av militären, Pålamalm söder om Tullinge i Haninge och Ormsta öster om väg 73 i Västerhaninge, i Haninge kommun. Av lägena i den södra länsdelen är Krummeltorp och Ormsta de lägen som har sådana förutsättningar, främst med avseende på tillgänglighet, att de bör prövas närmare.

Under arbetet med denna promemoria har frågan väckts om före detta Helikopterdivisionens helikopterflygplats på Berga kan vara möjlig att utnyttja. Befintlig "bana" är 300 m och en betydande förlängning/ny rullbana skulle krävas. Amfibieregementet utnyttjar före detta helikopterdivisionens anläggning för sin egen verksamhet och kontakter med Fortifikationsverket indikerar inte att helikopterflygplatsen är ett tillgängligt alternativ

Utställningsalternativet till RUFSS 2010 anger, förutom behovet av ett effektivare utnyttjande av befintliga flygfält, att ytterligare flygplatskapacitet behöver tillskapas i länet varför ett läge bör reserveras såväl i den norra som i den södra länsdelen.

Slutsatsen i denna förhandlingspromemoria är att de alternativ som i första hand är aktuella pröva för en sådan markreservatión är Bro och Rockelsta/Gillinge i den norra länsdelen och Krummeltorp och Ormsta i den södra länsdelen.

alternativ när nu i stort sett alla möjligheter för allmänflyget har tagits bort eller är på väg att tas bort. Flygplatserna i Sörmland (Skavsta och Kjula) och Uppsala (Ärna) är för de flesta företag inget realistiskt alternativ. Regionen måste kraftsamla för att gemensamt finansiera och skapa utrymme för en ny flygplats för allmänflyget, helst på citynära plats.



Peter Egardt



Carl-Johan Jargenius