

**Kommunförbundet Stockholms län**  
**SATSA II, Allmänflyg**  
Box 38145,  
100 64 Stockholm

**Kopia**  
SLL, TMR  
KSL Madeleine Sjöstrand  
[www.aopa-sweden.com](http://www.aopa-sweden.com)

## Rapport daterad 2013-06-03 från Swedavia; Fördjupning om begränsningar och möjligheter med olika flygplatstyper

AOPA har tagit del av rubricerad rapport och finner anledning att kommentera innehållet.

### Sammanfattning

- Tre små närbelägna VFR flygplatser är viktigare för Stockholm än en mer avlägsen Brommakopia. Till lägre kostnad och utan behov av offentliga medel till drift.
- 80-90% av all trafik med allmänflyg klaras med 1200 meter och VFR/IG standard.
- IFR kapacitet medför ökad tillgänglighet men bara marginellt och omöjliggör den närheten som är långt viktigare för effektivt resande med allmänflyg.
- Helhetssyn! De 10-20% som behöver IFR och marktjänster bör också fortsatt beredas plats på Bromma med Arlanda som alternativ.
- Rapporten utgår från reguljärflygets krav på att hålla en tidtabell och överbetonar därför regularitetskravet på ny flygplatskapacitet.
- Taxiflyget är viktigt men utgör mindre än en tiondel av allmänflyget. Inga hinder att operera från VFR flygplats.
- Swedavias affärsintressen som strikt kommersiell operatör av flygplatser<sup>1</sup> motiverar en – om än legitim – inriktning som faktiskt ofta och konkret står i ett motsatsförhållande till affärs/privatflygets.

### Allmänt

Vi har respekt för att Swedavia utformar rapporten som en saklig argumentation för en större flygplats. Swedavias egna affärsverksamhet och strategier återspeglas påtagligt i hur olika

---

<sup>1</sup> Regeringens  
**AOPA-Sweden**

aspekter beaktas och beskrivs. Det är en rimlig och förväntad hållning. Särskilt nu med en ökande politisk risk för Bromma som flygplats som följer med en allt större överflyttning av passagerartrafik från Arlanda till Bromma. "Brommaavtalets" tidshorisont motiverar också starkt intresse för en ny större flygplats, - ett alternativ till Bromma som skulle öppna strategiska alternativ för bolaget. Swedavia är ett aktiebolag som rimligen bevakar sina affärsintressen och som därför måste förväntas ha ett starkt intresse i att skapa ett bestämmande inflytande över regionens flygplatskapacitet.

*Ur affärs/privatflygets perspektiv blir slutsatserna annorlunda.* Det motiverar AOPA att ifrågasätta Swedavias roll i projektet. Exempel: Rapporten snarast antyder att det finns begränsningar för kommersiell verksamhet t.ex. taxifyg på icke godkända flygplatser. Vi vill därför upprepa<sup>2</sup> vårt påpekande;

*I underlaget påstås att en Icke Godkänd (IG) flygplats inte är "möjlig att använda för kommersiell trafik (d.v.s. ta betalt för gods eller passagerare)". Detta påstående är inkorrekt. Alla former av kommersiell verksamhet med allmänflyg kan utan inskränkningar operera till och från en IG flygplats.*

Rapportens saklighet är inte tillfredsställande. Den refererar t.ex. till verbalt uppgivna (?) utsagor från taxifygföretag i flera fall. Det är oklart om dessa uppgifter är representativa, vilka förutsättningar som intervjuaren gett etc. Det borde framför allt framgå att taxifyg representerade **9%** av flygtiden med allmänflygplan (GA) år 2008 (sista officiella statistikuppgift).

Statistiken etiketterar allt firmaflyg och tjänsteresande i eget plan som *Privatflyg*. Här återfinns **39%** av totala antalet flygtimmar. Tjänsteresandet inom den kategorin är sannolikt större än hela taxifyget. Därutöver är Aerial Work (**32%**) också "affärsflyg". I Rapporten anges taxifygets tvåmotor flygmaskiner som dimensionerande för ny flygplatskapacitet. Därmed ökar kravet på banlängd, s.k. "godkänd flygplats" och installationer för flygning enligt instrumentflygregler. Tvåmotor utgör ungefär **en tiodel** av allt allmänflyg. Nästan undantagslöst behöver tvåmotor i praktisk flygning inte mer än 1000 meter bana i motsats till vad som antyds i Rapporten. Det är inte motiverat, rimligt eller ekonomiskt försvarbart att dimensionera ny flygplatskapacitet efter en marginell verksamhet. Särskilt då den inriktningen enligt KSL:s nu framtagna underlag omöjliggör lokalisering inom acceptabelt avstånd från Staden.

Också andra aspekter i Rapporten medför mycket större investeringskostnader och mångdubbla driftskostnader än vad som operativt behövs för att uppfylla 90 % av behovet. Behovet av ILS och längre landningsbana tillgodoses dessutom redan i dag på Bromma. När det gäller banlängd för tvåmotor; En modern tvåmotor flygmaskin Diamond DA 42 har en publicerad startsträcka på 747 meter, över 50 fots hinder och med maxlast.

## Helheten - Flygplatsutbudet i Stockholm

AOPA anser att Rapporten saknar en balansering av funktion (bland annat regularitet), landtransporter (avstånd) och kostnader. 80 – 90% av all trafik med GA-plan kan utan hinder använda 1000 meters bana på icke godkända VFR flygplatser. Vid behov av IFR kan och bör Bromma eller Arlanda betjäna trafik som av olika anledningar kräver IFR.

---

<sup>2</sup> AOPA:s brev till KSL 2013-02-13

Flygplatskapacitet för allmänflyg förlorar sin huvudsakliga nytta exponentiellt med längre marktransport. Norrtälje kan därför betjäna – möjligen – de allra nordligaste delarna av Storstockholm. Västerås och Eskilstuna fyller ingen funktion för Stockholms allmänflyg. De som av olika anledningar vill basera flygmaskin på - eller flyga till dessa flygplatser kan göra det utan några insatser från KSL:s allmänflygprojekt. Tre mindre VFR flygplatser – i princip 3 x 1 km väg, norr, söder och väster om staden återställer flygplatskapaciteten i Stockholm, avlastar Bromma och kan betjäna 90 % av all trafik med allmänflyg. Framför allt – mot erbjudande av hangarplats – kan det breda allmänflyget sköta driften av sådana anläggningar med utmärkt service – och utan kostnad för det allmänna.

KSL:s projekt har klarlagt att den specifikation på flygplatser som Rapporten propagerar för inte kan lokaliseras till en så stadsnära plats att kunderna inom GA faktiskt har nytta av den. Med tre VFR-flygplatser runt ytterstaden i kombination med Bromma och Arlanda får Länet en hållbar lösning till en rimlig investeringskostnad och en negligerbar driftskostnad.

## Hur fungerar affärsflyg med allmänflygplan?

En tjänsteman, servicetekniker eller "högkostnadschef" väljer transportmedel utifrån flera kriterier. En pilot, i eget flygplan eller i taxifyg gör samma avvägning som en vanlig bilist; planerar efter omständigheterna. Tidsvinsten, att spara in en övernattningskostnad och risken för förseningar vägs in. Vädret – risken att inte kunna landa på destinationen vägs också in. Planerna anpassas efter förutsättningarna. Så fungerar inte reguljärflyget som format Swedavias kriterier. Men så fungerar affärsresande med allmänflygplan.

Om GA kan användas eller ej är också långt mer beroende av flygmaskinen än flygplatsen. Från september till april är t.ex. "icing conditions" avgjort mer begränsande än marksikten och ILS. Väderberoende kostar både på marken och i luften. En flygmaskin som flyger "över vädret" och klarar isbildning kostar begagnad från mer än 15 MSEK till flera hundra MSEK. En bra enmotor begagnad propellermaskin med ILS utrustning kostar som en dyrare bil men kan inte flyga över alla moln och "icing conditions" kan hanteras av bara ett litet fåtal.

Kostnaden för flyg med GA är från enmotormaskinens 1000 kr/tim i 200 km/tim till en "bizjet" eller turboprop som flyger "över vädret" i över 500 km/tim men kostar från 15 000 till mer än 50 000 kr/tim<sup>3</sup>. *Småföretagaren flyger därför uteslutande enmotor propellerplan.* När vädret så tillåter. Till en kostnad av mellan 50 och hundra kronor per mil. Lika mycket som en större bil. *Mer prisokänslig, så kallad (international) "executive travel" utgör mindre än 10000 rörelser i Stockholm. Denna del, väderberoende och med krav på regularitet motsvarande linjefartens kan och bör även fortsatt beredas plats på Bromma och Arlanda.*

Taxifyg är mycket viktigt för näringsliv och förvaltning och vi är övertygade om att nya flygplatser med 1200 meter bana och låga kostnader kommer att bli en attraktiv angöringspunkt för svenskt och internationellt taxifyg. Vi ser ingen anledning till varför inte Bromma (även Arlanda) även framgent skall kunna användas för Taxifyg i behov av ILS.

---

<sup>3</sup> Exempel; <http://www.forbes.com/sites/wheelsup/2010/06/21/what-your-own-business-jet-really-costs-the-formula-explained/>

Att Swedavia så starkt betonar regulariteten beror säkert på kriterier som är relevanta för bolagets affärsverksamhet som operatör inom linjefarten. Den bygger på *tidtabellsstyrt flyg*. Den volymmässigt marginella trafiken med tvåmotor som ges oproportionerlig betydelse i Rapporten återspeglar också, framför allt historiska förhållanden. Inte dagens och definitivt inte morgondagens allmänflyg. Som uttryck för vad som kan förväntas i framtiden tror vi att det redan i dag flygs fler tjänsteresor med moderna UL<sup>4</sup> maskiner (bilder)än med tvåmotor propeller.



## Några detaljer

### Tillgänglighet

I några kommentarer i Rapporten påpekas/antys att utan ILS lockas/tingas piloter flyga mer riskfyllt eller regelvidrigt (?). AOPA anser att det måste förutsättas att regelverket följs och medför säkra flygtransporter. Om än välmenande bör inte lekmanmässiga bedömningar av om/hur regler respekteras utgöra beslutskriterier för kravspecen på Stockholms tillkommande flygplatskapacitet. Ny flygplatskapacitet skall tillgodose ett behov. VFR flygplatser med 1000 – 1200 meter bana tillgodose behovet i Stockholm under huvuddelen av den tid allmänflyg nyttjas för tjänsteresor. Vädret förhindrar flygningar<sup>5</sup> under viss tid.

### GPS navigation

I USA finns nu fler officiella GPS procedurer för landning än konventionella ILS. Även i Tyskland och Storbritannien har GPS slagit igenom på bred front. Sverige ligger efter men operatörernas krav kommer också här att få genomslag i form av fler GPS procedurer även för mindre flygplatser. Sedan decennieskiftet säljs i princip inga allmänflygplan utan GPS navigerings utrustning. När EU driftsätter det europeiska satellitsystemet Galileo kommer utvecklingen att påskyndas. Att installera "gammal" ILS nu är uteslutet – inte minst av kostnadsskäl. Även om NDB nämns i Rapporten utgår vi från att Swedavia inte menar att detta utgör ett alternativ.

## Avslutande kommentarer

---

<sup>4</sup> UL Ultralätta flygmaskiner. Ofta byggda i komposit med modern motorteknik som anpassats efter dagens bränslepriser.

<sup>5</sup> AOPA har ställt en fråga till SMHI om statistik för molnbasen i Stockholm som med acceptabel korrelation kan representera hur frekvent VFR inte kan användas. Vi återkommer när vi har fakta.

Det är vår förhoppning att KSL nu gör en målinriktad genomgång av underlagen för att säkerställa att projektets slutsatser och beslut baseras på ett underlag som de primära intressenterna kan enas om. Vi vill också upprepa uppdraget från i maj 2008 ... *att en genom en rad olika åtgärder åstadkomma rimligt godtagbara möjligheter för allmänflyget att fortsatt fungera.* Swedavias affärsintresse i att driva flygplatser bör i hittillsvarande omfattning inte definiera kravspecifikationen.

AOPA kan, med ett mycket brett stöd av organisationer och de flesta ägare av flygmaskiner fastslå att flygplatserna i Eskilstuna, Västerås och/eller Norrtälje inte ger sådana "rimliga godtagbara möjligheter" som är uppdragets kärna.

Med vänliga hälsningar

A handwritten signature in black ink that reads 'T Bramberg'.

Torgny Bramberg

AOPA – Sweden

Enl. uppdrag

AOPA - SWEDEN (TIDIGARE SPAF) ÄR EN IDEELL ORGANISATION SOM VERKAR FÖR SINA MEDLEMMAR SOM ÄR PILOTER OCH FLYGPLANSÄGARE. VI FORMAR, UTTRYCKER OCH FRAMFÖR VIKTIGA POSITIONER FÖR ATT FRÄMJA ALLMÄNFLYGETS EKONOMI, SÄKERHET, ANVÄNDBARHET OCH POPULARITET. AOPA - S ÄR DEN SVENSKA DELEN AV IAOPA SOM HAR FLER ÄN 470 000 MEDLEMMAR - I DRYGT 60 TALET LÄNDER.