

Kommunförbundet Stockholms Län
Box 38145
100 64 Stockholm

Kopia: WSP Sverige, Charlotta Hök
Publiceras av AOPA på webbplats och
i sociala media.

Flygplatser för allmänflyget i Stockholm - SATSA II

AOPA Sweden ber härmed att få korrigera några av de felaktigheter som tyvärr tycks ha lett till att projektets fokus lagts på redan existerande flygplatser utanför regionen..

*KSL:s projektgrupp inom SATSA II som ansvarar för att skapa ny flygplatskapacitet för allmänflyget har på ett flertal avgörande punkter utgått från ett **underlag**¹ med stora osäkerheter, flera avgörande felaktigheter och tyvärr därför dragit fel slutsatser.*

Nedan tar vi därför i punktform upp ett antal aspekter där vi inte delar uppfattningen framförd i underlaget och vad vi anser vara felaktigheter eller missvisande information. I kapitel 3 går vi in mer i detalj på mängdberäkningen av kapacitetsbehovet.

KSL:s presenterade inriktning mot en enda ny stor flygplats för linjetrafik – stor som Bromma – gör att projektets snart femåriga arbete nu inte förväntas tillföra någon flygplatskapacitet alls. Det ursprungliga uppdraget; ”flera delösningar som sammantaget ger en helhetslösning för allmänflyget” har övergetts av projektet. Kravspecifikationen har ändrats så att tunga, större flygplanstyper som nu trafikerar Bromma och som utgör mindre än 10% trafiken med allmänflyg blivit dimensionerande. Uppenbarligen har Swedavias intresse av att ”renodla” Bromma, givits företräde framför behovet att skapa ersättning för den flygplatskapacitet som avvecklats.

¹ Dnr 2008/21 daterat 2012-03-12, KSL/12/0071 daterat 2012-10-02 samt Flygplats för allmänflyget – dokumentation samhällsekonomi, daterat 2012-11-12. **Gemensamt kallat ”underlaget”**

Även om resultatet skulle blivit endast en flygplats skulle endera norra eller södra länsdelen i praktiken inte haft tillgång till flygplats på rimligt (tids-)avstånd.

Att, som aviserats, "gå vidare med" existerande flygplatser som Norrtälje, Eskilstuna och Västerås tyder på att för projektet avgörande kunskap om allmänflygets nytta och operativa egenskaper saknats.

Samtalen med grannstäder och ett utpekande av redan existerande flygplatser är de facto ett kraftigt slag mot affärsflyget då en sådan ickelösning, för överskådlig tid, skapar en politiskt död hand över frågan. Engagemang i redan existerande flygplatser är därför snarast kontraproduktivt. De har funnits i decennier, tillför ingen ny flygplatskapacitet, ligger på för stort avstånd och är redan tillgängliga för allmänflyget!

AOPA förordar en återgång till det ursprungliga uppdraget och en samtidig översyn av de områden där ett bättre avvägt underlag kan ge Stockholm lösningar av bristen på flygplatskapacitet.

Vi vill framför allt uppmana till en öppen dialog mot primära intressenter och – om än sent – ett remissförfarande av särskilt ifrågasatta underlag.

1. Felaktigheter i underlaget som medverkat till fel beslut

- ✓ Behovet anges vara Barkarbys tidigare 36000 rörelser plus överflyttning av jet och tvåmotor från Bromma 14000 rörelser. En bättre underbyggd analys är nödvändig. Se nedan under **3. Kapacitetsbehov.**
- ✓ 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.
- ✓ Starkt bidragande till kravspecifikationen, som omöjliggjort lokaliseringar på funktionsdugligt avstånd från Stockholm, är antagandet om behov av att flytta tungt allmänflyg (och annat kommersiellt reguljärflyg?) från Bromma. (Swedavias önskemål?) Brommaavtalet (giltigt till 2038) definierar reserverad kapacitet för affärsflyget. TSL har beslutat om särskild "kvot" som reserverats för allmänflyget.
- ✓ En rimlig tingens ordning vore att flyg med behov av ILS och 1600 meter bana nyttjar Bromma.
- ✓ Den samhällsekonomiska kalkylen anger endast bruttovärden utan hänsyn till de olika alternativens bygg- och driftskostnader. Särskilt driftskostnaden är på mindre flygplatser ofta ett problem. AOPA:s koncept löser detta utan kostnad för det allmänna. Frågeställningen om driften på längre sikt behandlas inte alls i underlaget.
- ✓ Behovet av IFR flygplats överdrivs dramatiskt i KSL:s underlag. Flygning kan ske enligt IFR med övergång till VFR för landning. Avgående trafik kan starta enligt VFR även

vid låga siktvärden för att sedan övergå till IFR. "Vackert väder" anges som krav för VFR vilket är felaktigt. Grundläggande kunskap om allmänflygets operativa begränsningar och möjligheter har inte beskrivits och beaktats korrekt.

- ✓ Behovet av "instrumentlandningssystem" på flygplatsen framhålls. Här vill vi understryka att inga installationer görs nu på nya flygplatser för allmänflyg då system för instrumentlandning helt ersätts av GNSS (ex. : GPS, GLONASS, Beidou och Galileo). Här uppvisar underlaget en uppenbar brist på kunskap om den teknologiska utvecklingen.
- ✓ I underlaget anges inga volymmått på dimensionerande trafik. AOPA:s bedömning är att 90 – 95% av behovet täcks av en landningsbana på maximalt 1000 meter. (Ökad säkerhet kan motivera 1200m). Nuvarande reserverad kapacitet för allmänflyg på Bromma täcker med marginal resten. Redan en 800 meters bana räcker för 80% av efterfrågan på flygplatskapacitet.
- ✓ AOPA ifrågasätter finansiering genom landningsavgifter som erfarenhetsmässigt påverkar efterfrågan och som på rimliga nivåer innebär oförsvärligt låga nettointäkter efter avdrag för administration. Avgifterna påverkar också efterfrågan vilket innebär att bedömningar av trafik inte kan göras utan att hänsyn tas till priselasticiteten i efterfrågan. En synnerligen grannlaga uppgift som inte berörs.
- ✓ Den samhällsekonomiska kalkylen betraktar till synes all trafik som utgående. Vid inkommande besökande (=ej stationerad i Stockholm) trafik krävs dubbel färdväg för hämtning. Oklart hur detta beaktats.
- ✓ Skolflygets tillgänglighet för länets blivande piloter berörs inte.
- ✓ Som underlag för "bedömningen" att allmänflyget minskar i omfattning anför att rörelser på Bromma minskat med hälften under 10 år. Den minskningen är dock konsekvensen av att LFV/Swedavia köpt ut skolflyget och själva beslutat om en kvot för allmänflyget och tvingat bort allmänflyg från Bromma. Alltså inte en minskad efterfrågan på kapacitet. Den skolning som flyttade till Eskilstuna har f.ö. gått i konkurs och av utbildningen som flyttade till Västerås återstod redan efter några år mindre än 1/3 av verksamheten.

2. AOPA:s invändningar berör också följande områden;

AOPA tar här i punkterform några konkreta aspekter som exemplifierar några av bristerna i KSL:s underlag. Ambitionen är inte att ta fram ett komplett alternativt underlag. Vår förhoppning är att vi här framför fakta som motiverar omstart av projektet och där intressenter för allmänflyget inbjuds att delta i arbetet.

Några områden där AOPA har avvikande syn på underlagets innehåll är:

1. Utvecklingen inom allmänflyget generellt
 - a. Kapacitetsbehov på flygplatser i Stockholm (Se **3. Kapacitetsbehov** nedan)
 - b. Minskning av allmänflyget i Sverige till skillnad från övriga EU kan härledas till just Stockholms problem med flygplatskapacitet.

2. Strukturförändring av flottan som reaktion på kostnadsbilden misstolkas i underlaget
3. Den samhällsekonomiska kalkylen. Brister i underlag och antaganden.
 - a. Antaganden om trafikvolym och ändamål med resande
 - b. Slutsatser som dras av statistik från olika källor
 - c. Flytt av Brommas IFR trafik med allmänflygplan till ny flygplats kan förväntas ge negativ samhällsekonomiskt resultat. I underlaget har dock kalkylen utgått en presumtion; att en väsentlig del av detta flyg redan flyttat till Eskilstuna/Västerås. Detta får mycket stort genomslag i de slutsatser som dras. Innebär detta att Swedavias företagsekonomiska intressen givits status som grundförutsättning?
4. Felaktigheter i beskrivning av behovet av instrumentflygplats
5. Trafikvolym och trafiktyper – särskilda aspekter
 - a. Skolflygets plats i behovsbilden
 - b. Trots förtjänstfullt upprepade påpekanden om osäkerheter i antaganden dras långtgående slutsatser som är avgörande för projektets inriktning. Utan remissförfarande eller konsultation med branschen.
 - c. Bromma har enligt gällande avtal fram till 2038 visst ansvar för affärsflyg. Transportstyrelsen har utfärdat en bestämmelse som reserverar 1/6 för allmänflyget. I underlaget bortses från detta. Swedavia har medverkat i projektet. Hur har Swedavia påverkat utredningen?
6. Felaktigheter bakom motiv för flygplatstyp
 - a. Trafikökning vid utbyggnad 2B – 2C
7. Flygplanstyp(er), trafiktyp - och volym som motiverar i utbyggnadskravet
8. Finansiering och drift av flygplatser för allmänflyget.
 - a. Motiv för - och alternativ till intäktsmodellen (landningsavgifter) saknas
 - b. Företagsekonomisk kalkyl saknas. Kan motivera annan inriktning. Driftskostnad och nettokalkyl saknas
 - c. Underlaget anger särskilt att *„[...] behovet för dagens allmänflyg som inte får plats på Barkarby och Tullinge flygplats ska inte bedrivas inom detta projekt. Avses då att den verksamheten heller inte utgör del av marknaden (intäkter) för flygplatser för bl.a. utarrendering av mark för hangarer? Är inriktningen då också att i stället för att driva flygplatser med ideella krafter kommunala budgetmedel förutsätts finansiera driften?*

Av ovanstående har vi valt att gå närmare in på punkt 1 Kapacitetsbehov som ett exempel på vad vi anser var alvarliga kvalitetsbrister i underlaget. Det är vår förhoppning att detta motiverar KSL att initiera en 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.*

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.

3. Kapacitetsbehov

KSL:s underlag för bedömning av behovet av flygplatskapacitet består av två komponenter, dels 36 000 rörelser "från Barkarby" dels 14 000 rörelser "från Bromma". Vi avser att här redovisa ett faktabaserat underlag där subjektiviteten i "bedömningarna" minimeras och där Swedavias intressen inte är normerande. Det är motiverat att särskilt understryka att statistiken på rörelser totalt endast omfattar svenskregistrerade luftfartyg. Transportstyrelsens allt högre avgifter i relation till andra länder har medfört en stigande andel flygmaskiner i Sverige som inte är registrerade här. Likaså ingår inte utrikes inkommande trafik.

För det totala kapacitetsbehovet kan minst tre olika statistiska faktaunderlag utgöra basen för beräkningen av latent behov 2013:

A. Tidigare faktisk verksamhet i Stockholm – inom 30 km från city

Innan förstörelsen av flygplatskapacitet började 1999 med första vågen av avvisningar från Bromma genererades 100000 – 120000 rörelser i Stockholm. Enligt en LfV:s uppgifter från en rapport² i mars 2001 gjorde allmänflyget på Bromma då 56 000 rörelser. Barkarby Tullinge och Skå genererade då tillsammans c:a 60 000 rörelser. Utan rimlig förklaring till sådana förändrade förhållanden som väsentligt skulle ändra på detta trafikbehov finns det anledning att anta att den latent efterfrågan i Stockholm ökat i takt med befolkningsökningen.

Slutsats; Kapacitetsbehovet är c:a 100 000 rörelser.

B. Andel av Sveriges flygproduktion

I Sverige gör allmänflyget 996 000 rörelser enligt senast tillgängliga statistik³. Innan förstörelsen av flygplatskapacitet började i Stockholm 1999 utgjorde antalet rörelser i Stockholmsområdet drygt 10% av hela landets rörelser. Stockholms andel av landets totala antal rörelser bör vara relaterad till andelen av populationen. Stockholms andel av landets befolkning har sedan dess stigit från 20,3% till 22,2%.

Slutsats: Kapacitetsbehovet är något över 100 000 rörelser

C. Antalet flygmaskiner

Vid senaste kända inventeringen⁴ 2007 av allmänflygets flygmaskiner i Stockholm fanns i länet 270 st. Då var Tullinge redan stängt. Totalt i landet fanns då strax över 2000 st flygmaskiner. Stockholms andel är drygt 13%. Baserat på andelen flygmaskiner är kapacitetsbehovet därför 13% av 996 000 rörelse⁵.

Slutsats: Kapacitetsbehovet är c:a 130 000 rörelser.

Utvecklingen de närmaste åren

² LfV; Allmänflyget i storstockholm i Mars 2001, daterad 2001-03-12

³ SIKa 2009

⁴ RTN 2007-01-42

⁵ Senaste tillgängliga statistik

I bedömningarna utgår vi från nya flygplatser inom 30 minuters bilfärd norr- och söder om Stockholms centrala delar. Flygplatser i Eskilstuna, Norrtälje och Västerås tillför ingen ny kapacitet.

Bromma förutsätts nyttjas av tungt allmänflyg och IFR-trafik vid IMC⁶ på samma sätt som de senaste decennierna och i linje med Swedavias avtal med Stockholms stad. Under 2000-talet har Bromma svarat för 20 – 25 000 rörelser med allmänflyg. Prissättningen på Bromma och på alternativen men också servicebehov kommer att påverka efterfrågan. Här bör ett Stockholmsövergripande synsätt tillämpas där Swedavia tar ansvar för den trafik som har behov av flygplatsens egenskaper (2C med utbyggnadsplan till 3C och ILS). Slutsats: **15 000 rörelser förväntas hanteras av Bromma även på lång sikt.** Företrädesvis då tyngre allmänflyg (bizjet). Utrustning och personal för markservice för denna typ av flyg, som service, lounge, ramper, tow, luft, värme och el kan av kostnadsskäl inte motiveras på flera flygplatser i en stad av Stockholms storlek. En rimlig helhetssyn bör vara möjlig även om Swedavia ännu inte fått sitt uppdrag uppdaterat vad gäller andra än ekonomiska mål. AOPA har initierat en dialog med Näringsdepartementet i frågan om Swedavias uppdrag.

Inkommande trafik besöks trafik kan inom mycket kort tid efter driftsättning av flygplatskapacitet förväntas nå upp till latent efterfrågan. Accesstiden via landtransport till destinationen avgör nyttan med allmänflyget och därmed volymen. Besöksnäringen och affärsflyget torde helt bortfalla om Eskilstuna, Västerås eller Norrtälje representerar tillgängligheten till Stockholm.

Skolning (pilotutbildning) finns efter sommaren 2013 inte tillgänglig i Stockholm vilket får långsiktiga negativa effekter för hela flyget. Den kan dock komma igång relativt snart och kommer också initialt att ge snabb effekt av uppdämd efterfrågan.

Utgående trafik är relaterad till de villkor som erbjuds på nya flygplatser. Potentiella kunder kan komma att investera i nya hangarer och till viss del nya flygmaskiner beroende på hur alternativen ser ut. Mot bakgrund av i tiden närliggande erfarenheter från Barkarby och Bromma kommer privata investeringar att till stor del bero på om attraktiva, stabila och trovärdiga villkor kan erbjudas. Givet rätt förutsättningar kan många förväntas investera i och på nya flygplatser relativt snart – även redan under nya flygplatsers uppbyggnad. AOPA:s modell för finansiering bygger delvis på det ökade markvärdet som tveklöst uppstår inom flygplatsområdet. Återhämtning till förväntad latent efterfrågan enligt ovan är med säkerhet dock beroende av hur lång tid huvudstaden är utan flygplatskapacitet. Vi uppskattar att om flygplatskapacitet kan skapas norr, söder och väster om staden på mindre än 30 minuters avstånd från respektive upptagningsområde och finns tillgänglig inom några år torde **40 – 70% av latent efterfrågan realiserars inom 3 – 4 år.** Starkt beroende på läge och erbjudna villkor.

Tillväxt på längre sikt

De senaste 12 åren har exogena faktorer; (lokala-) politiska -, och luftfartsmyndighetens beslut varit de helt dominerande faktorerna som medfört en negativ utveckling för

⁶ Instrument meteorological conditions

allmänflyget. När det gäller reglering finns nu anledning förvänta ett signifikant positivt inflytande från EU. På övergripande nivå finns entydiga positiva uttalanden för allmänflygets utveckling både från kommissionen och från parlamentet.⁷ Nu genomförs också konkreta förändringar i form av nya bestämmelser på EU-nivå som införs i Sverige 2012 – 2015. Det gäller certifikat, operativa bestämmelser och underhållskrav. Sammantaget minskar de exogena riskerna samtidigt som regleringen ger förenklingar och något längre kostnader vilket förväntas medföra en **positiv effekt på tillväxten**

Antalet flygmaskiner i berörda viktklasser var konstant 2006 – 2010. Trots makroekonomisk turbulens. EU:s inflytande ger en viss stabilitet vilket förbättrar investeringsklimatet för flygmaskiner. Bränslepriserna förväntas inte sjunka vilket påskyndar de senaste årens överflyttning av efterfrågan bland annat från normalklass till UL och andra bränslesnåla maskiner. AOPA har noterat en kraftig ökning av affärsflyg inom UL. Utan större direkt negativa störningar och med rimligt prissatt och lokaliserad flygplatskapacitet bör tillväxten upp mot den latent efterfrågan vara fullbordad inom 15 år.

Vid prognoser av kapacitetsbehovet på längre sikt måste förändringen i den *latenta* efterfrågan bedömas. Eurocontrol gör långtidsprognoser för IFR trafik. Under perioden 2010 – 2030 för EU (most likely scenario) förväntas trafiken öka med 2,8% per år⁸. Då hämmas tillväxten av flygplatskapacitet. Tillväxten av affärsflyget⁹ är högre än linje- och charterflyg (tungt flyg). Slutsatsen blir att det latent kapacitetsbehovet ökar med 3% per år på längre sikt. **Slutsats; Prognosen på 30 års sikt är ett behov av flygplatskapacitet på 240 000 rörelser.** Stockholms långsiktiga tillväxt i form av invånarantal är då inte inräknad.

I ovanstående har vi inte tagit höjd för vad många i branschen förväntar ge stort genomslag på sikt och som också förtjänstfullt nämns i KSL:s underlag; Lätta och effektiva jetmaskiner (VLJ) med goda kortfälpstestanda förväntas göra att executive travel även fortsatt kommer att växa men ännu snabbare än under de senaste 15 åren. **Flera andra aspekter gör att AOPA rekommendera att mark reserveras för tre flygplatser respektive söder, norr och väster om staden och att minst två, norr och söder byggs omedelbart.**

För att Stockholms län skall leva upp till den svenska transportpolitikens övergripande mål¹⁰ vad gäller **tillgänglighet** krävs flygplatskapacitet för allmänflyget. I preciseringen av funktionsmålen anger **propositionen 2008 om framtidens resor** (2008/09:93) att: **”Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder”**. Samma år stängdes i Stockholm den sista flygplatsen för allmänflyg. Mot denna bakgrund avser AOPA att, som stöd för KSL:s arbete, ta upp frågan om länets flygplatskapacitet i vid möte i Näringsdepartementets Luftfartsråd den 6 mars 2013.

Kommentarer angående antalet affärsflygrörelser i KSL:s underlag

KSL:s underlag utgår från en ”bedömning” av latent kapacitetsbehov VFR och från Bromma överflyttad IFR trafik. Alla antaganden om volymer baseras på ”bedömningar” utan närmare

⁷ EU kommissionens COM 897 och EU Parlamentets resolution P6_TA(2009)0036

⁸ EUROCONTROL Long-Term Forecast: IFR Flight Movements 2010-2030

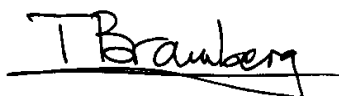
⁹ Definierat som vissa flygplanstyper. Lätta ”Single engine piston” (SEP) ej medräknad.

¹⁰

motivering. Varför har inte olika faktaunderlag av den typ som redovisas ovan för kapacitetsbehov använts och jämförts? Jämförelser med volymer och kapacitet i andra städer av Stockholms storlek i Europa och USA har heller inte gjorts. Varför? Som visats ovan finns det goda skäl för att göra en annan bedömning som ger helt andra förutsättningar för beslut. Den, för slutsatserna, helt avgörande "bedömningen" av affärsflyg/tjänsteresor behöver ett betydligt bättre faktaunderlag. Det bör vara uppenbart att ändamålet med resan inte kan härledas från flygplanstyp eller tillämpade flygregler. Är resor med Mercedes-bilar alltid tjänsteresor?

Vår förhoppning är att ovanstående synpunkter och tillrättalägganden skall leda till ett fortsatt arbete för skapandet av ny och i framtiden effektivt utnyttjad flygplatskapacitet i Stockholms närområde till gagn för stadens innevånare, företag och fortsatta utveckling. AOPA står till KSLs och projektets förfogande för fortsatt arbete och dialog.

Med vänliga hälsningar

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

Torgny Bramberg
AOPA - Sweden
Enlig 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.