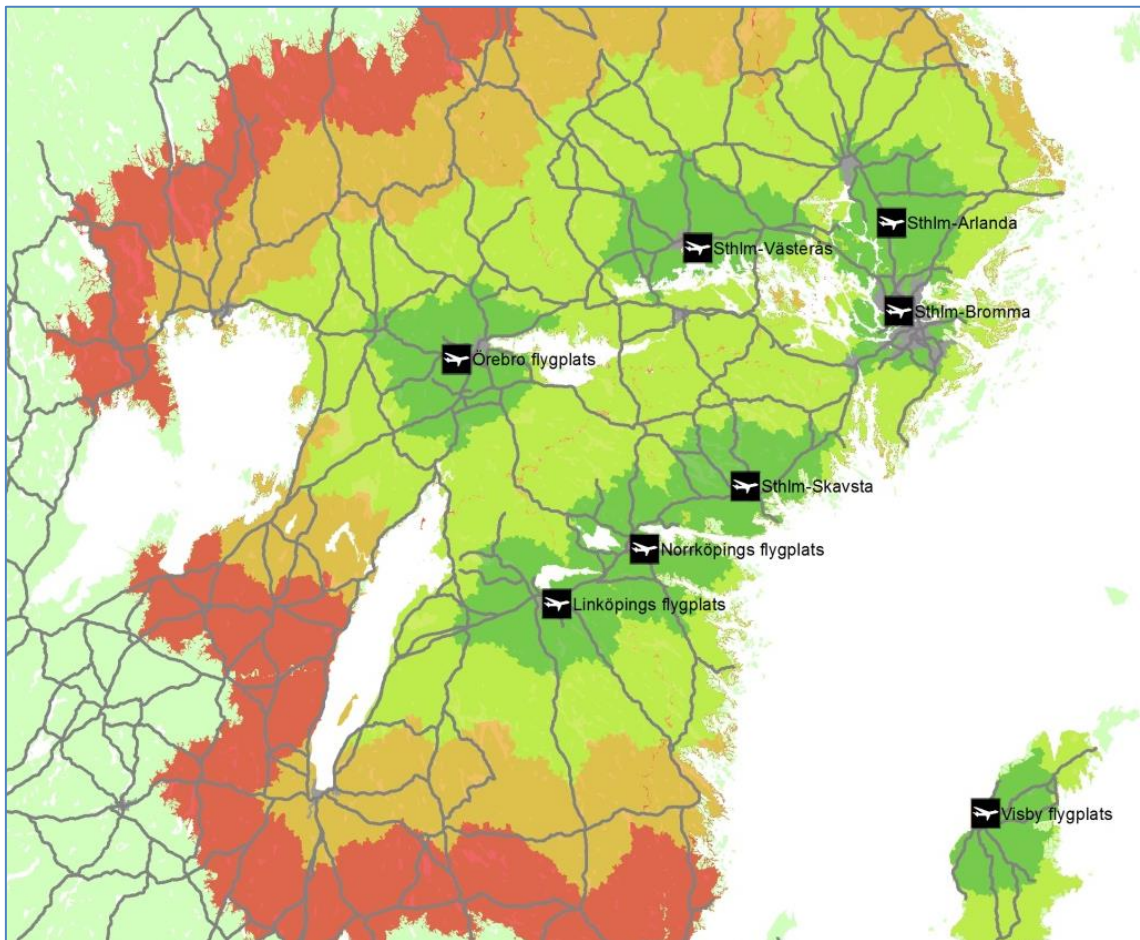

PM EN BÄTTRE SITS B2 FLYGPLATSER



Innehåll

Sammanfattning och slutsatser	3
Inledning	5
Marknadsutveckling flyg	6
Utveckling av antal resenärer	6
Utveckling av antal flyg (landningar)	7
Inrikesmarknaden	7
Utrikesmarknad	8
Gods	10
Flygplatser i östra Mellansverige	12
Arlanda	14
Bromma	27
Skavsta	31
Västerås	36
Norrköping	40
Linköping	44
Örebro	49
Visby	52
Effekter av höghastighetståg	57
Effekter på ÖMS flygplatser vid förbud av statligt bidrag enl EU	58
Sammanfattande resonemang om behov av flygplatser i ÖMS	58

Sammanfattning och slutsatser

Utveckling inom flygresandet

- Det totala flygresandet är i nuläget relativt jämnt fördelat på affärs- och privatresande
- Privatresenärer och utländska besökare har haft en stadigt ökande trend i Sverige
- Privatresenärer vinner marknadsandelar från affärsresenärerna under de kommande åren
- Inrikesflyget tappar marknadsandelar till tåg/bil/buss, främst på resor under 50 mil
- Inrikesresor påverkas delvis av miljömedvetenhet
- Utrikesresor ökar bland annat på grund av en ökad internationalisering inom skolor och arbetsmarknad och en mångkulturell befolkning som i sin tur genererar besöksresor
- Större flygplan och ökad kabinfaktor¹ bidrar till en ökning av passagerarantalet utan att antalet flygrörelser ökar
- Fler passagerare och större flygplan ställer större krav på terminalkapacitet och uppställningsplatser
- Godsflyget ökar bland annat på grund av en ökad internationell handel med högvärde- och tidskritiska varor och som delfinansiering av interkontinentallinjer för passagerartrafik
- Den nationella och internationella tillgängligheten till/från flygplatserna i ÖMS har minskat under senare år

Slutsatser

- Flygplatserna i ÖMS har stor betydelse för regionens nationella och internationella tillgänglighet
- Några av flygplatserna, exv. Linköping och Norrköping, konkurrerar om samma resmarknad
- Flera flygplatser behöver investeringar i bl.a. rullbanor och terminaler för att kunna utvecklas, exv. Skavsta och Linköping
- En samordning av Norrköpings, Linköpings och Skavstas flygutbud och flygplatsinvesteringar kan vara en effektiv lösning för både kommuner och resenärer samt öka serviceutbud och attraktivitet
- Arlanda/Bromma, Skavsta och Örebro, med ett utvecklat marktransportutbud, har bäst förutsättningar att bli delregionala centralflygplatser. Detta på grund av att de ligger i varsin geografisk tredjedel av ÖMS med litet överlappande upptagningsområde och att i fallet Skavsta, flygplatsen redan har rullbana för att ta emot de största flygplanen. Med

¹ Kabinfaktor=antal utnyttjade platser/antal tillgängliga platser i kabinen

en koncentration av flygtrafik på ett färre antal flygplatser kan driften bli mer kostnadseffektiv och servicen bättre

- Ostlänken kan bli en strategisk del i ett utvecklat och transportslagsövergripande marktransportutbud förutsatt att tågtrafiken trafikerar Arlanda och Skavsta
- Ostlänken och höghastighetståg kan öka tillgängligheten till både Arlanda och Kastrup och därmed minska marknaden för exempelvis Linköping och Norrköping. Höghastighetståg kopplade endast till Kastrup kan minska attraktiviteten för Arlanda

Inledning

Flygplatsers betydelse för nationell och regional tillgänglighet och utveckling beror på ett antal faktorer. Den viktigaste är att utbudet av flygdestinationer och avgångar på aktuell flygplats motsvarar de resbehov som genereras i flygplatsens upptagningsområde uppdelat på olika resänderen (exv. tjänsteresor, fritidsresor, inrikes- och utrikes resor). Flygplatsens upptagningsområde i sin tur bestäms av hur tillgänglig flygplatsen är med olika trafikslag för att vara attraktiv för olika resenärer. I denna utredning finns exempel på flygplatser helt utan kollektivtrafik, med kollektivtrafik på någon eller några kilometers gångavstånd och med både nationell, regional och lokal kollektivtrafik och flygbusstrafik i terminalnära lägen.

Arlanda har med sitt stora utbud av flygdestinationer och avgångar en stor konkurrensfördel gentemot andra, mindre flygplatser. Restiden till Arlanda från många orter, etableringen av lågprisflyg och gynnsamma logistiklägen har dock skapat förutsättningar för mindre flygplatser att etablera flygmarknader för bl.a. affärs-, lågpris- och godsflyg.

Beroende på hur flygresandet utvecklas totalt och inom olika segment kommer olika flygplatser inom Östra Mellansverige (ÖMS) att ha olika förutsättningar att utvecklas.

Syftet med denna utredning är att beskriva och analysera flygplatserna i Östra Mellansverige med avseende på funktion, kapacitet och roll för nationell- och internationell tillgänglighet. I utredningen ingår även att beskriva och analysera marktransporterna till respektive flygplats.

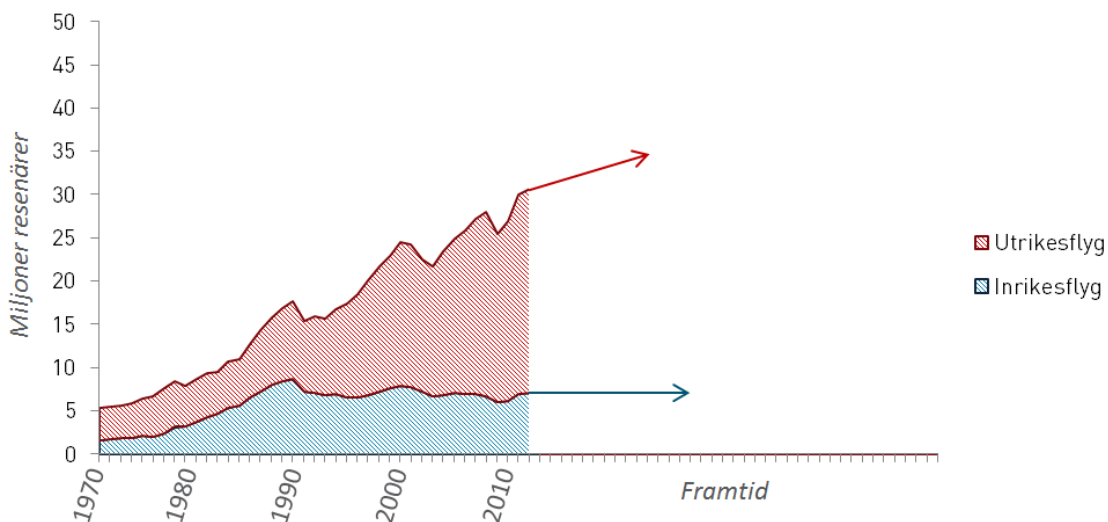
Det finns flera flygplatser i aktuellt utredningsområde, exempelvis Eskilstuna, men denna flygplats har inte ingått i utredningsuppdraget. Det geografiska läget för Eskilstuna flygplats bedöms ha likvärdiga egenskaper som Västerås.

Marknadsutveckling flyg

Transportstyrelsens prognos till 2025 pekar på en stark utveckling av flyget där utrikesresandet (framför allt det interkontinentala flygresandet) bedöms få starkast utveckling. Under ett par års tid, 2012 till 2014, har inrikesresandet haft en kraftig uppgång men långsiktigt bedöms inrikesresandet inte ha någon eller en mycket liten tillväxt under de närmaste 10 till 15 åren. En av förklaringarna till det ökade inrikesresandet med flyg är de upprepade driftsstörningarna i järnvägsnätet.

Det totala flygresandet är i nuläget relativt jämnt fördelat på affärs- och privatresande. Under det senaste decenniet har dock privatresenärer och utländska besökare haft en stadigt ökande trend i Sverige.² Det är troligt att denna trend fortsätter och att privatresenärer således vinner marknadsandelar från affärsresenärerna under de kommande åren.

Utveckling av antal resenärer



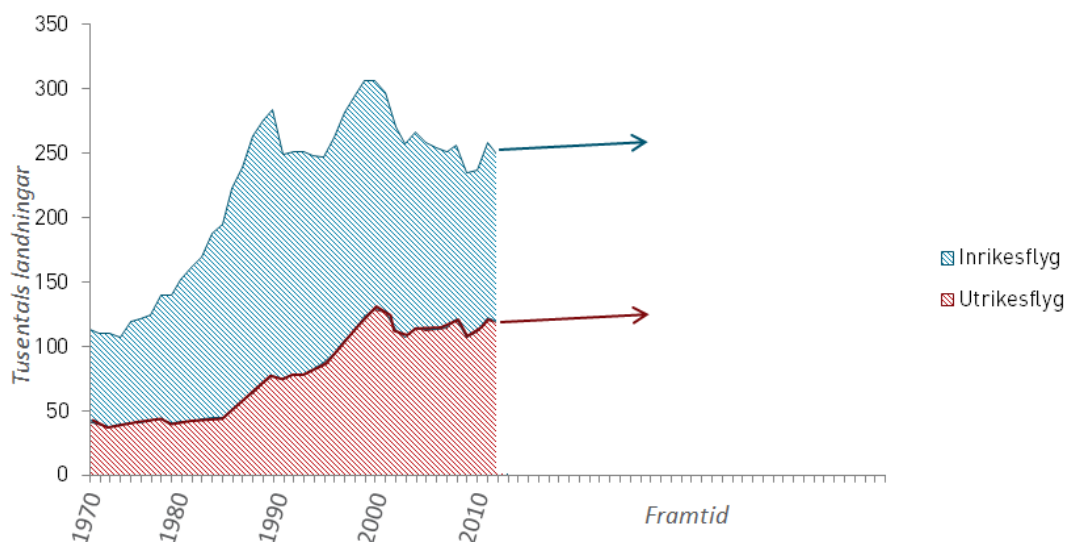
Figur 1. Det totala antalet resenärer till och från svenska flygplatser från 70-talet till idag fördelat på utrikes- och inrikesflyg, samt indikationer på förändringen i framtiden. Källa: Trafikanalys 2012.

Bränslesnålare och större flygplan har varit en generell trend inom flygbranschen de senaste årtiondena³. Det är en av anledningarna till att antalet landningar på Svenska flygplatser har legat förhållandevis konstant sedan början av 1990-talet (250 000/år) trots att det totala antalet resenärer nästan har fördubblats under samma tid. Som följd av större flygplan, bättre kapacitetsutnyttjande och prisdifferentiering ("yield management") väntas passagerarantalet även i framtiden öka utan att antalet flygrörelser ökar i samma takt.

² Swedavias resvanebarometer 2011

³ *Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet*, Trafikverket 2012, publikationsnummer 2012:102

Utveckling av antal flyg (landningar)



Figur 2. Det totala antalet landningar på svenska flygplatser från 70-talet tills idag. Källa: Trafikanalys 2012.

Utvecklingen mot större och större plan påverkar flygplatsers kapacitet på ett oväntat sätt då många flygplatser har brist på uppställningsplatser för de största planen.

Inrikesmarknaden

Förbättrade marktransporter som till exempel tåg, buss och bil har konkurrerat ut flyget på flera kortare inrikes resrelationer. Däremot har inrikesflyget på medellånga och långa avstånd till och från Stockholm ökat. Sammantaget har det inneburit en nolltillväxt inom den totala marknaden för inrikesflyg de senaste åren⁴. Generellt har inrikesflyget ökat i norra Sverige, medan det har minskat i de södra delarna.

För Sverige som helhet har möjligheten att över dagen ta sig till och från olika platser i landet försämrats under 2014 jämfört med året innan, och på flygplatsnivå är variationen stor. Flygplatser med många direktlinjer och täta avgångar har givetvis en bättre möjlighet att nå eller nås av övriga flygplatser⁵.

⁴ Enligt muntlig uppgift från Fredrik Jaresved, Swedavia, 2014-11-24 har dock inrikesflyget haft en uppsving under ett par års tid, men trendmässigt antas kurvan plana ut igen.

⁵ Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg – En jämförelse mellan 2013 och 2014 – Transportstyrelsen 2014, TSL 2014-5541

I Trafikverkets rapport från 2012⁶ redogörs för de tydligaste utvecklingstendenserna för inrikesflyget fram till 2025. Nedan beskrivs några av de viktigaste:

- **Marknaden krymper:** Inrikesflyget bedöms tappa marknadsandelar till markbundna transporter (bil, buss och tåg) främst till följd av utbyggnad av motorvägsnät och snabbtåg. Detta gäller främst på transportavstånd under 50 mil.
- **Hårdare miljöstyrning:** Den allmänna miljödebatten och den politiska viljan att styra konsumenternas val av transporter mot mer klimatsmarta alternativ kommer att öka och påverka konsumtionsvanor och köpbeteende.
- **Ökad miljöeffektivitet:** Flygbolagen i Sverige beställer nya bränsleeffektivare flygplan. Tester med nya typer av biobränslen genomförs.

Utrikesmarknad

Förutom tillfälliga nedgångar på grund av händelser i omvärlden, har internationell flygtrafik ökat stadigt sedan 1980-talet⁷. Prognoser från både Trafikverket och Transportstyrelsen visar att utrikestrafiken fortsätter att öka stadigt under kommande decennier. Detta främst som följd av att flygplan byts ut mot effektivare flygplan med större passagerarkapacitet.

För Sverige som helhet förbättrades åtkomligheten till flertalet europeiska städer under 2014 jämfört med 2013, medan möjligheten att ta sig till de svenska flygplatserna, dvs. tillgängligheten minskade något. Generellt gäller att åtkomligheten är bättre än tillgängligheten, dvs. det är lättare att nå ut från Sverige än att ta sig hit för en endagsförrättning⁸.

Nedan beskrivs några av de viktigaste utvecklingstendenserna för utrikesflyget fram till 2025⁹:

- **Minskad konkurrens från lågprisbolagen:** Trafikverket tror att icke-lågprisbolag successivt kommer att bli bättre på att möta konkurrensen och att konsumenterna kommer att bli mer medvetna om lågprisbolagens dolda avgifter. Flygplatserna tros även minska toleransen mot lågprisbolagens låga betalningsvilja för tjänster inom infrastruktur.
- **Lite påverkan av miljöargument:** En fortsatt ökning av utrikesflyget är inte i harmoni med Sveriges miljömål. Trafikverket anser inte att utsläppsproblemen kommer att lösas

⁶ *Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet*, Trafikverket 2012, publikationsnummer 2012:102

⁷ *Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet*, Trafikverket 2012, publikationsnummer 2012:102

⁸ *Tillgänglighet och åtkomlighet med flyg – En jämförelse mellan 2013 och 2014 – Transportstyrelsen 2014, TSL 2014-5541*

⁹ *Bristanalys av transportsystemet fram till 2025 med tyngdpunkt på kapacitet och effektivitet*, Trafikverket 2012, publikationsnummer 2012:102

genom frivillig teknisk utveckling fram till 2030. Istället krävs ekonomiska styrmedel, t.ex. högre miljöavgifter och handel med utsläppsrätter.

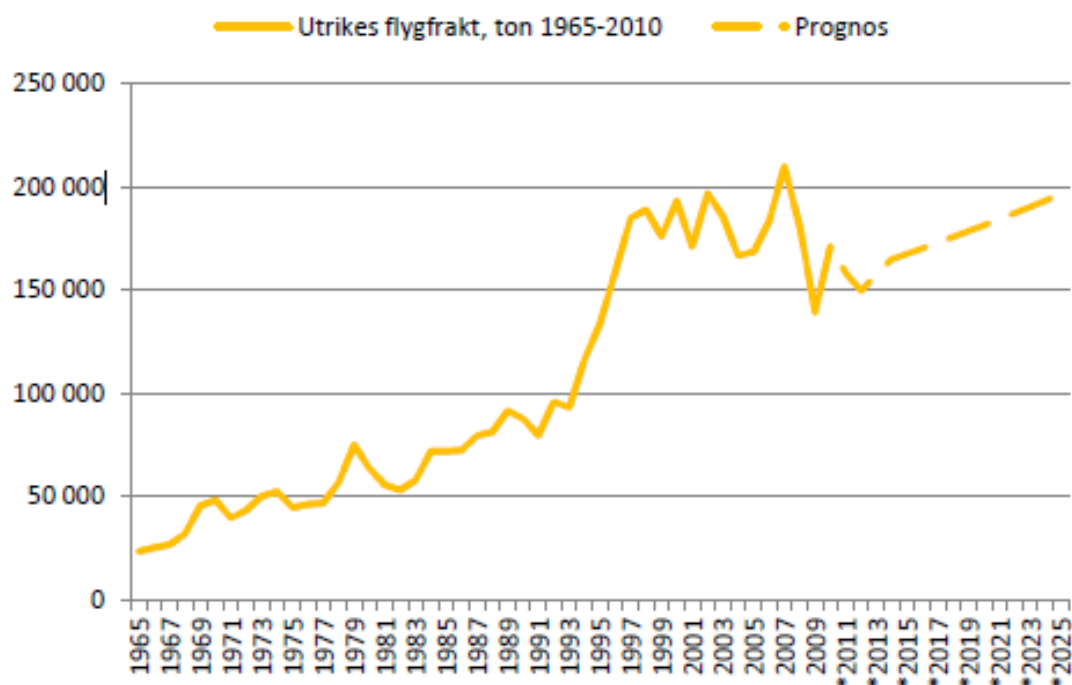
- **Ökad miljöeffektivitet:** Flygbranschen strävar hela tiden efter att vara så effektiv som möjligt genom att till exempel utveckla nya bränslen samt lättare och mer bränsleeffektiva plan. Detta är en trend som syns de senaste åren och som kommer att fortsätta i framtiden. Det kan därför diskuteras om miljöreglering och andra åtgärder kommer att påverka flygmarkanden markant om det inte görs på en global nivå. Om regler/andra åtgärder enbart görs lokalt kommer flygbolagen att försöka anpassa sig för att hålla nere kostnaderna. Detta kan de göra genom att till exempel tanka på billigare platser eller höja priser på mindre priskänsliga resenärer, d.v.s. affärsresenärer. Tendensen till generellt höjda bränslepriser globalt kommer dock att kunna höja biljettpriserna något på sikt.

Gods

Flygtransporter främjar handelsströmmar och handel på flera sätt. Flygtransporter öppnar upp för handel med varor som tidigare inte var möjliga att transportera långa sträckor såsom färsk fisk eller vissa läkemedel. Flygfrakt spelar en stor roll för tidskritisk produktion, exempelvis utvinnings- och tillverkningsindustri, där stillaståendetid är kostsam.

Sverige exporterar tillsammans varor för ungefär 900 miljarder SEK per år. Av varuexportvärdet flygs ungefär tio procent ut från Sverige, varav en betydande del flygs från Arlanda. Transport av flygfrakt motsvarar en liten del av fraktvolymen, men en stor del av transportvärdet.

Flygfraktens volym motsvarar endast 1-2 procent i vikt, vilket innebär att det är ett högt värde per kilo som transporteras med flyg. Exempel på varor vars export är beroende av flygfrakten är elektronik och läkemedel.¹⁰



Figur 3. Prognos för flygfrakten fram till 2025. Källa: Trafikverket, 2012

¹⁰ www.swedavia.se

Flygfrakten har under de senaste 30 åren uppvisat en markant ökning och är numera en mycket viktig faktor för den globala ekonomin. Av den svenska flygfrakten går drygt 50 % till Europa, 24 % till Asien och Stilla-havsområdet och 15 % till Nordamerika. Andelen flygfrakt till Afrika och Mellanöstern är 9 %.¹¹

Arlanda flygplats har mest flygfrakt i Sverige. Via Arlanda (50 %), Landvetter (27 %) och Malmö Airport (17 %) passerar omkring 95 % av det flygna godset till och från Sverige. Sedan år 2003, när beslutet fattades att bygga om en del av Arlanda för att bättre kunna serva fraktflyget, har utvecklingen varit mycket positiv. Fram till dess hade mycket av svensk och finsk flygfrakt körts på lastbil ned till Köpenhamn eller t.o.m. till Amsterdam och Frankfurt. Efter den ovan nämnda satsningen beslöt de fyra största fraktbolagen på Arlanda – Cathay, Korean Air, China Airlines och Thai Airways att etablera direktlinjer till Arlanda. Ett viktigt skäl, förutom en bättre service, var att Arlanda kunde visa att flygsträckan från Asien till Norden/Europa blev betydligt kortare om man flög till Stockholm i stället för till storflygplatser i Europa. Idag skeppas mycket flyggods från Finland (bl.a. från Nokia) med lastbil via Kapellskär till Arlanda.

Hälften av all flygfrakt går med passagerarflyg och flygfrakten är viktig för många flygbolags ekonomi. Air China skulle t.ex. inte flyga direkt till Arlanda utan flygfrakten. Av de 82 flygbolag som för närvarande trafikerar Arlanda så transporterar 70 bolag gods. Detta gods utgör mellan 10 och 25 % av deras intäkter på trafiken på flygplatsen.

Av företagen i Stockholmsregionen anger en tredjedel att de använder flygfrakt och nästan all denna frakt går via Arlanda.

¹¹ SATSA II: STOCKHOLMSREGIONENS INTERNATIONELLA TILLGÄNGLIGHET TRENDER OCH TENDENSER (www.lansstyrelsen.se/stockholm)

Flygplatser i östra Mellansverige

Det finns 8 flygplatser utpekade inom utredningsområdet. Flygplatserna har lite olika karaktär. Arlanda är en storflygplats med både inrikes-, utrikes- och fraktflyg. Bromma, Norrköping och Linköping har i huvudsak affärsflyg även om charter förekommer. Västerås och Skavsta är flygplatser för lågprisflyg och visst charterflyg. Örebro är utpräglad fraktflygplats och Visby trafikeras till största del av trafik till Stockholm, varav 2/3 till Bromma och resterande 1/3 är matarflyg till Arlanda.



Figur 4. Kartan visar läget och den geografiska spridningen av aktuella flygplatser i Östra Mellansverige samt övergripande väg- och järnvägsnät i regionen.

Flygplats	Huvudfunktion	Antal dest (Inrikes/utrikes)	Antal resenärer 2013 (tusental)	Kapacitet 2013 (tusental)	Prognos 2030 (tusental)	Gods- och postvolym 2013 (tusen ton)	Ägare
Arlanda	Inrikes Utrikes Fraktflyg	29/152	20 700	25 000	27 600	170	Swedavia
Bromma	Inrikes	12/3	2 300	Minst 2 400	Minst 2 400	Ingen	Swedavia
Linköping	Affärsflyg	0/2	115	200	150	Ingen	Kommunen
Norrköping	Affärsflyg	0/16	111	Minst 225	150	Uppgift saknas	Kommunen
Skavsta	Lågpris	0/41	2 500	Minst 2 600	2 500	Ingen	Privat (90%) + Kommunen
Visby	Anslutning Bromma och Arlanda	4/varierar	350	Minst 500	370	Uppgift saknas	Swedavia
Västerås	Lågpris	0/5	160	Minst 250	170	Uppgift saknas	Kommunen
Örebro	Fraktflyg	1/10	100	Minst 180	120	30	Region Örebro län + 3 kommuner

Arlanda

Funktion och betydelse

Arlanda flygplats är idag Sveriges största flygplats och ett viktigt nav för regionen, Skandinavien och Östersjöområdet.

Arlanda ligger mitt i det expansiva utvecklingsstråket mellan Uppsala (36 km) och centrala Stockholm (42 km). Det finns ingen allmänt vedertagen definition av vad som utgör Arlandas upptagningsområde. Swedavia definierar Arlandas upptagningsområde som det område där Arlanda kan nås inom 1-2 timmars resa, vilket ger ett resenärsunderlag på cirka 3,5 miljoner människor. Upptagningsområdet har ökat de senaste 15-20 åren i och med förbättrade tågförbindelser.¹²

Resenärer och utbud

Från flygplatsen nås 181 destinationer över hela världen, varav 152 är utrikesdestinationer. Totalt 76 flygbolag trafikerar Arlanda. Arlanda är även Sveriges största fraktflygplats och hanterar totalt 170 000 ton gods och post per år. De flesta svenska speditörerna har sitt huvudkontor på Arlanda.

Under 2013 reste 20,7 miljoner resenärer till/från Arlanda. Av dessa reste 15,8 miljoner utrikes (76 %).

65 % av Arlandas resenärer är privatresenärer och 35 % affärsresenärer.¹³

Infrastruktur/kapacitet

Arlanda har tre rullbanor, fyra terminaler, järnvägsanslutning under jord för tåg norrut mot Uppsala och söderut mot Stockholm, samt motorvägsanslutning till E4.

2011 hade Arlanda 82 flygrörelser per timme under peak-perioden på morgonen¹⁴. Enligt Trafikverket är den maximala tekniska kapacitetsgränsen för det befintliga systemet 90–100 rörelser per timme¹⁵. Kapaciteten kan därför sägas vara begränsad under vissa peak-timmar. Det är enligt Trafikverket dock tekniskt möjligt att fördubbla de årliga flygrörelserna från dagens 217 000 rörelser per år till 400 000. I dagsläget medger Arlandas tillstånd 372 100 flygrörelser per år.

¹² SATSA. Analys av nuläge och möjligheter för Stockholmsregionens internationella tillgänglighet inom fyra delområden

¹³ <http://www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/passagerarflyg/stockholm/>

¹⁴ *Bristanalys av transportsystemet fram till 2025*, Trafikverket 2012

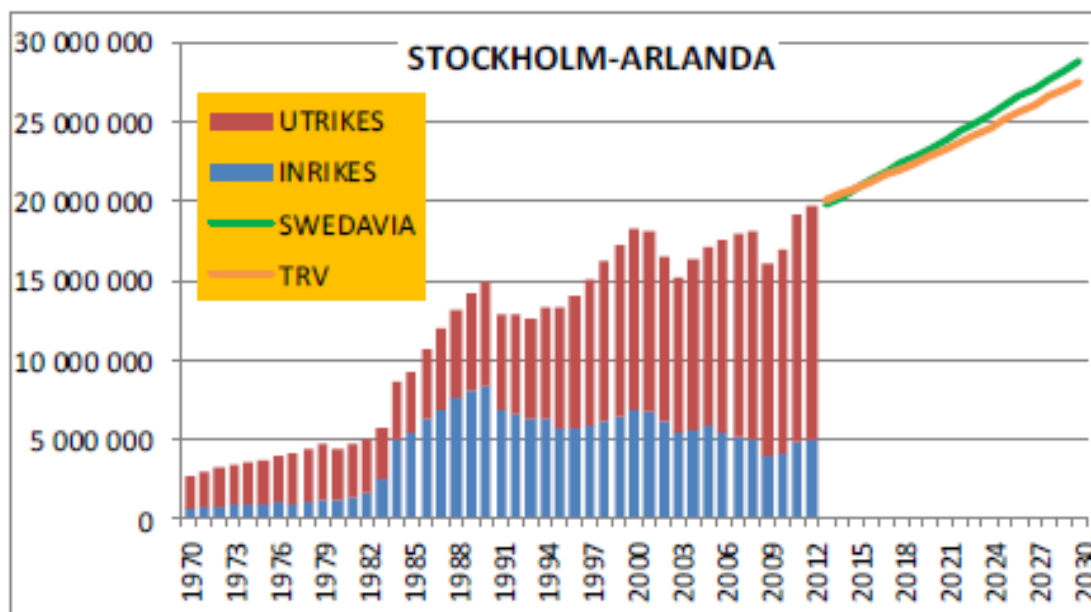
¹⁵ Karyd, A. (2012), *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*, utkast till rapport till TEN-T, Trafikverket 2012.

Arlandas flygplatsinfrastruktur är dimensionerad för 25 miljoner passagerare per år men dagens terminalsystem kan förtätas mer¹⁶. Mark har reserverats för expansion av terminaler och ett terminalutvecklingsprogram, budgeterat till 13 miljarder, kronor har initierats för att möta den framtida efterfrågan på långväga trafik¹⁷. Även utrymme för kommersiella satsningar bereds inom terminalområdet centrala delar.

Marknadsutveckling

Antalet passagerare på Arlanda har stigit med över 7 % sedan år 2000¹⁸. Enligt prognoser kommer resenärsantalet på Arlanda att stadigt öka till 27,6 miljoner fram till 2030.

Utrikesresandet, främst det interkontinentala flyget, bedöms få den starkaste utvecklingen medan inrikesflyget är en mogen marknad och bedöms ha i princip en nolltillväxt under perioden.



Figur 5. Antal passagerare på Arlanda samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

Arlandas miljötillstånd

Swedavia ansökte 2011 om ett nytt miljötillstånd för hela verksamheten på Stockholm Arlanda Airport. Det dåvarande miljötillståndet, med krav på kurvade inflygningar och utsläppstak, var begränsande för kapaciteten i höghälsa och för utvecklingen av flygtrafiken. Mark- och

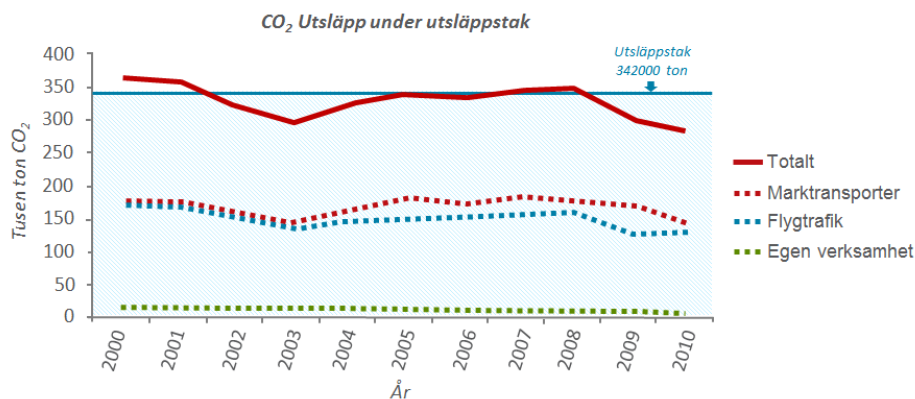
¹⁶ Tapper, C. (2007), *Stockholm-Arlanda flygplats – Precisering av riksintresse och influensområde*, PM, Luftfartsverket, 2007-12-20

¹⁷ Skriftlig uppgift från Fredrik Jaresved, Swedavia, 2015-01-23.

¹⁸ Karyd, A. (2012), *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*, utkast till rapport till TEN-T, Trafikverket 2012.

miljödomstolen gav 2013 Swedavia möjlighet att arbeta mer ändamålsenligt med utsläpp genom att det tidigare så kallade utsläppstaket för koldioxid ersattes med en handlingsplan.

2014 meddelade Mark- och miljööverdomstolen nya villkor för flygvägar och buller på Stockholm Arlanda Airport för det miljötillstånd som beviljades av mark- och miljödomstolen 2013. De nya villkoren medger att dagens inflygningar i högtrafik till Bana 3 kan fortsätta även efter 1 januari 2018¹⁹. Inflygningsprocedurer som undviker Upplands Väsby tätort ska dock användas när så är möjligt. Domen från 2014 har överklagats och beslut om prövning väntas någon gång under 2015.



Figur 6. Koldioxidutsläpp på Arlanda jämfört med tidigare miljötillstånd med utsläppstak. Källa: Trafikverket 2012, diagrammets färger och design är modifierade från källan.

För att minska miljöbelastningen från flygtrafiken har Arlanda bland annat så kallade gröna inflygningar²⁰. Möjligheten att minska utsläppen från marktransporterna kan bland annat göras genom att föra över resenärer från bil till järnväg. Det höga kapacitetsutnyttjandet på järnvägen till Arlanda begränsar dock tågets möjligheter. Avgifterna för att trafikera Arlanda med tåg är också höga och enligt Trafikverket anser tågoperatörer att det därför är svårt att få ekonomi i ökat resande till och från flygplatsen med tåg.

Tillgänglighet

Arlanda är ett viktigt nav för marktransporter och har både järnvägsanslutning till Ostkustbanan samt motorvägsanslutning till E4.

Resenärers val av marktransport till och från flygplatser är i stor utsträckning styrande för vilka transportmedel som finns tillgängliga. Etableringen av tågtrafik till Arlanda med Arlanda Express år 1999 och övriga tågförbindelser har bidragit till ett minskat antal anslutningsresor med buss och flyg. Tågförbindelser till Arlanda har dock visat sig ha en liten betydelse på bilresandet, som

¹⁹ www.swedavia.se

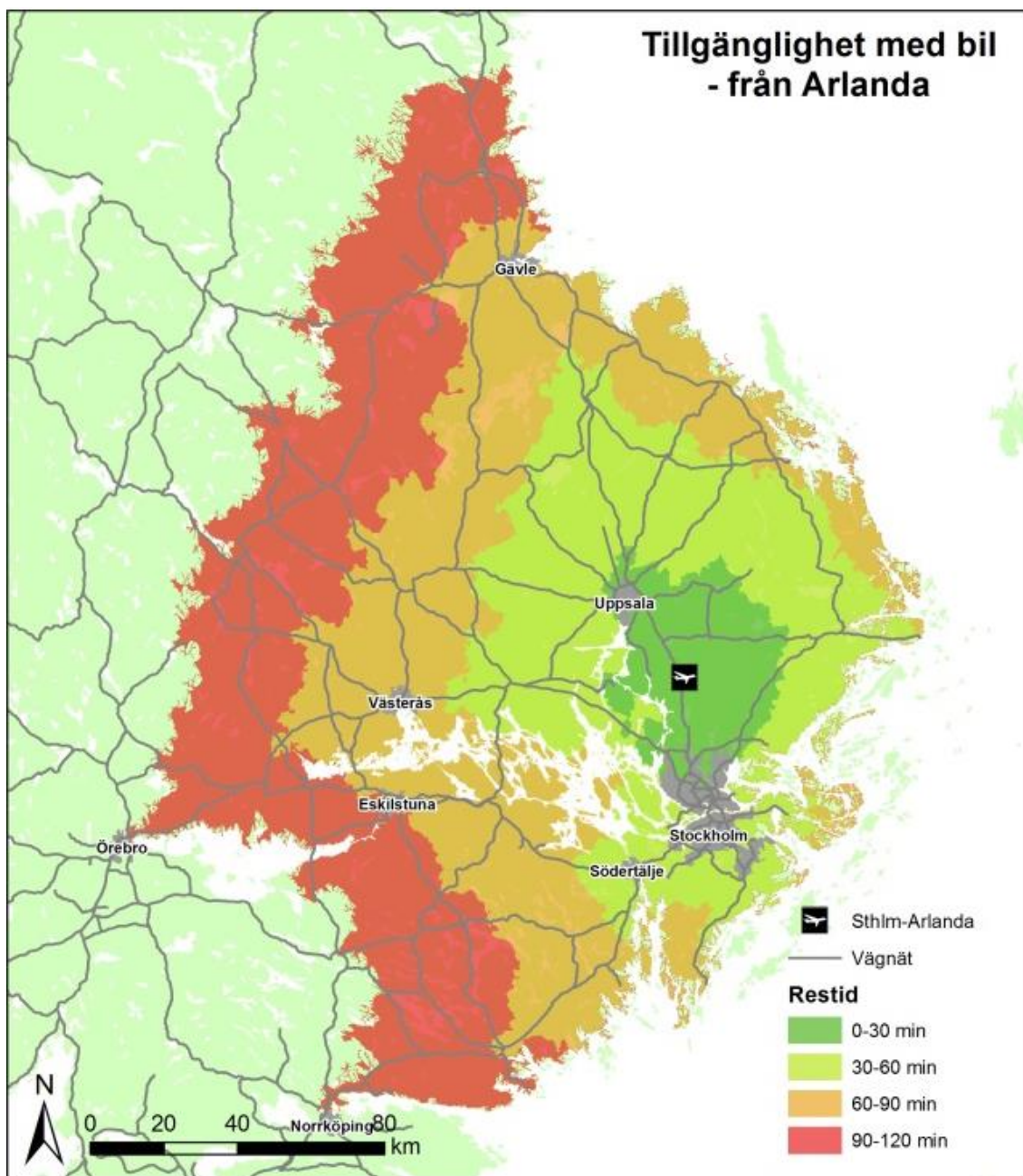
²⁰ Grön inflygning - flygplanet sjunker kontinuerligt från sin marsch-höjd till rullbanan. Därmed behövs knappt något motorpådrag vilket sparar bränsle och utsläpp. Större marginal mellan flygplanen till följd av större osäkerheter när det gäller hastighet och höjd krävs dock.

bara minskat med ett par procent sedan 1999. Från december 2012 är det också möjligt att åka pendeltåg till Arlanda från både Stockholm och Uppsala.

Val av marktransport styrs även av resenärernas priskänslighet vilket syns tydligt i andelen bussresor jämfört med taxiresor till lågprisflygplatser som Skavsta. Arlanda har en betydligt högre andel resor med taxi jämfört med Skavsta. Den höga andelen bussresor till Skavsta kan också förklaras av att Skavsta saknar en tågförbindelse.

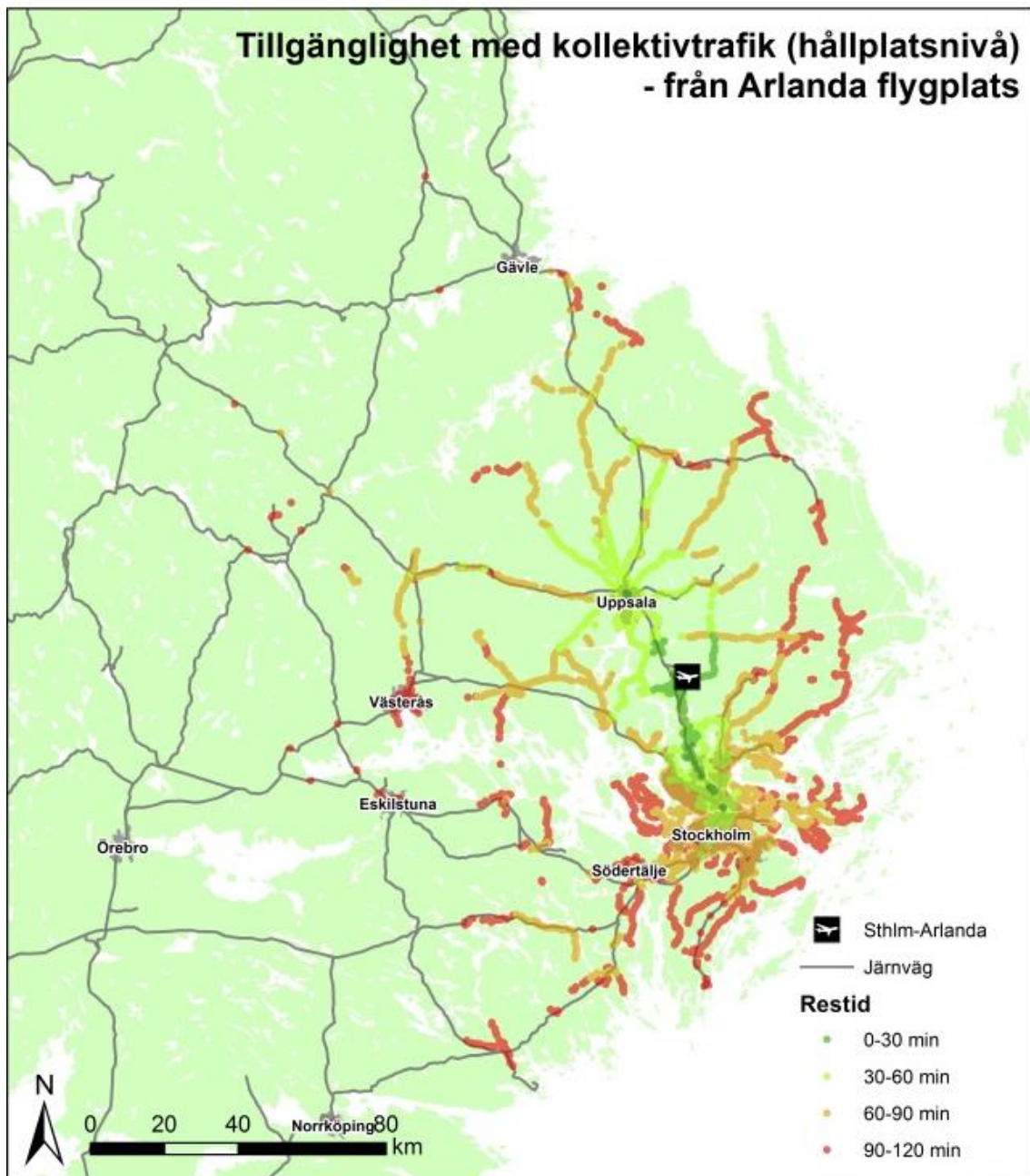
Enligt Swedavias resvaneundersökning för Arlanda 2011 var 18 procent av alla resenärer transferpassagerare. Bland de resenärer som inte kommit till Arlanda via flyg hade 53 procent anlänt med bil, 28 procent med tåg och 19 procent med buss²¹.

²¹ SATSA. Analys av nuläge och möjligheter för Stockholmsregionens internationella tillgänglighet inom fyra delområden



Figur 7. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Arlanda flygplats med bil.

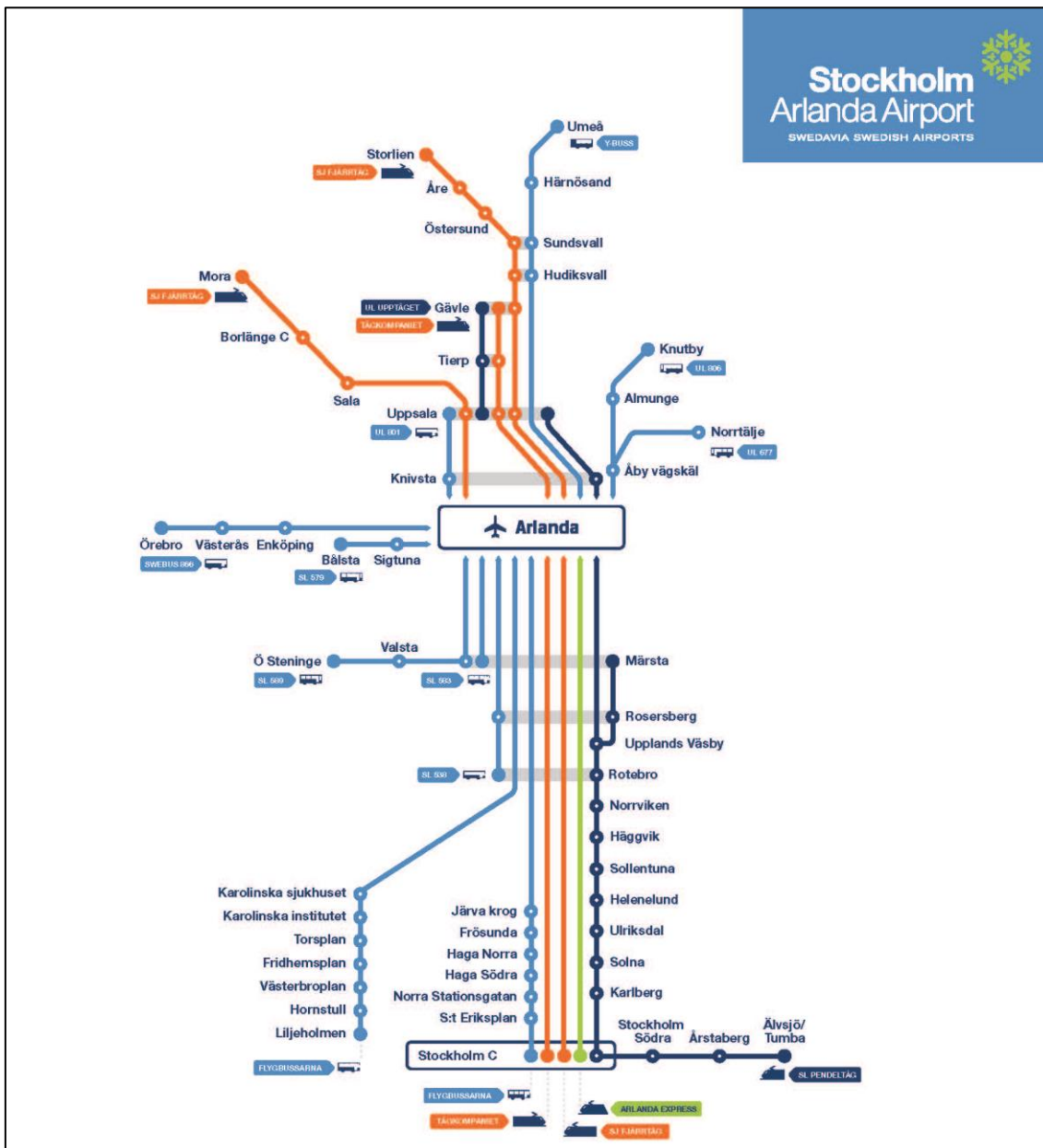
Tillgängligheten till Arlanda med bil är god tack vare läget längs E4. Tillgängligheten är bättre norr om Mälaren pga Arlandas läge norr om Stockholm. Inom 60 minuter når man nästan Gävle och nästan Västerås samt Södertälje. Inom 120 minuter når man både Örebro och Norrköping.



Figur 8. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Arlanda flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Tack vare järnvägstillgängligheten till Arlanda och många kollektivtrafikalternativ är tillgängligheten god även med tåg och buss i många resrelationer. På mindre än 30 minuter når man Stockholms innerstad och centrala Uppsala. Inom 60 minuter når man Sala och fler orter norr om Uppsala och i södra Stockholm, främst längs spårbundna trafikslag.

Arlanda trafikeras av SL, UL, SJ och flera kommersiella buss- och tågbolag; däribland Arlanda express, Tågkompaniet, Flygbussarna, Y-buss och Swebus, se illustration nedan. Dessutom pågår en utredning för tvärförbindelse mellan Roslagsbanan norr om Vallentuna och Arlanda.



Figur 9. Kollektivtrafikkopplingar till Arlanda flygplats. (Källa: www.swedavia.se)

Tåg	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Arlanda express	Stockholm C - Arlanda	20 min från Stockholm C	Ung. var 10e min
SL & UL pendeltåg	38 Älvsjö – Uppsala C	38 min från Stockholm C 18 min från Uppsala C	Var 30e min
SJ fjärrtåg	Ca 70 fjärrtåg som trafikerar orter i Mälardalsregionen, Dalarna och Norrland		
Tågkompaniet	Diverse orter i Mälardalsregionen		

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Flygbussarna	Cityterminalen – Arlanda	45 min från Cityterminalen	Var 10e min från Cityterminalen
	Liljeholmen - Arlanda	50 min från Liljeholmen	Var 20e min från Liljeholmen
UL	801 Uppsala – Knivsta – Arlanda	40 min från Uppsala C	Var 30e min
	806 Knutby – Arlanda	59 min från Knutby	Var 60e min
SL	538 Rotebro stn – Arlanda	60 min från Rotebro	Var 60e min i riktning mot Arlanda morgon och motsatt riktning em
	579 Arlanda – Bålsta stn	60 min från Bålsta stn	Var 30e min
	583 Märsta stn – Arlanda	16 min från Märsta stn	Var 15e min
	589 Östra Steninge – Arlanda	32 min från Östra Steninge	Var 30e min i riktning mot Arlanda morgon och motsatt riktning em

	592 Stockholm C – Arlanda	87 min från Stockholm C	Nattbuss, var 60e min
	593 Stockholm C – Uppsala C	39 min från Stockholm C 48 min från Uppsala C	Nattbuss, var 60e min
Swebus	866 Örebro – Västerås – Enköping – Arlanda	120 min från Örebro 90 min från Västerås	Var 90e min från Örebro Var 60e min från Västerås
Y-buss	Umeå – Stockholm	9h 15 min från Umeå	Enstaka turer per dag
	Sollefteå – Stockholm	7h 30 min från Sollefteå	Enstaka turer per dag

Upptagningsområde

Typen av flygresa har betydelse för bedömningen av Arlandas upptagningsområde, där en längre flygresa innebär ett större upptagningsområde. Detta innebär att Arlanda konkurrerar med flygplatser som Köpenhamn-Kastrup, Helsingfors och Oslo-Gardemoen snarare än Bromma och Skavsta kring internationell flygtrafik.²²

Markinfrastruktur

Viktiga åtgärder i markinfrastrukturen som påverkar tillgängligheten till Arlanda (enligt utredningen SATSA, Analys av nuläge och möjligheter för Stockholmsregionens internationella tillgänglighet inom fyra delområden):

- Citybanan - Satsningen innebär en stor kapacitetshöjning och möjliggör en punktlighetsförbättring för tågtrafiken som passerar Stockholm. Satsningen får stor betydelse för såväl pendeltågstrafik som regional- och fjärrtågstrafik. Antalet pendeltåg och regionaltåg till flygplatsen kommer genom Citybanan att kunna utökas. Genom Citybanan kommer fler resenärer i ett större område ha möjlighet att nå Arlanda inom en timme (bl.a. från Huddinge och Södertälje). Tillgängligheten kommer också förbättras för orter i Södermanland som Flen och Katrineholm
- Ostlänken - Ostlänken innebär att tillgängligheten mellan Arlanda och Sörmland samt Östergötland ökar. Byggnationen av Ostlänken innebär också att Skavsta flygplats kan få en tågstation. Det skulle potentiellt kunna binda samman och öka tillgängligheten mellan Skavsta och Arlanda. Genom Ostlänken uppges Arlanda bättre kunna konkurrera med Kastrup och stärka sin marknadsandel i Södermanland och Östergötland. Enligt Trafikanalys är hastigheten i sig inte är avgörande för restiden när det gäller höghastighetståg. Detta är särskilt tydligt i järnvägsnätverk med hög stationstäthet. Satsningar internationellt på höghastighetsjärnväg motiveras främst av

²² SATSA. Analys av nuläge och möjligheter för Stockholmsregionens internationella tillgänglighet inom fyra delområden

- ett kapacitetsbehov snarare än att man vill att tåget ska ta andelar från andra transportslag
- Ostkustbanan – behov av två ytterligare spår på sträckan Stockholm-Uppsala viktig för tillgängligheten till flygplatsen och för utvecklingen i stråket. En kapacitetshöjning på Ostkustbanan även norr om Arlanda har betydelse för att öka tillgängligheten järnvägstrafik som ansluter norrifrån
 - Förbifart Stockholm - Insatsen får stor betydelse för tillgängligheten till Arlanda för de södra delarna av regionen och finns utpekad i Nationell plan för transportinfrastruktur 2014-2025
 - Rotebroleden – Rotebroleden är en anvisad led för vägtrafik till/från Arlanda. Leden förbinder E4 med E18 och är i dagsläget mycket tungt trafikerad. Satsningen innebär att Rotebroleden byggs om och breddas för att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet
 - Norra länken - Tunneln byggs för att leda bort trafik från Stockholms innerstad, vilket förbättrar framkomligheten för de som annars behövt åka igenom city för att ta sig till Arlanda
 - Norra böjen - förslag på en järnvägsförbindelse mellan Ostkustbanan och Arlandabanan som binder samman Märsta med Arlanda för möjlig person- och godstrafik (ej med i plan)
 - Förlängning av Roslagsbanan mellan Molnby och Arlanda (ej med i plan). Banan skapar en bättre tillgänglighet mellan Stockholm Nordost och Arlandaområdet och binder samman de regionala stadskärnorna Arlanda-Märsta och Täby-Arninge.
 -

Många väg- och kollektivtrafikprojekt kommer stå färdigt innan år 2024. Dessa projekt medför främst ökad tillgänglighet söderifrån.

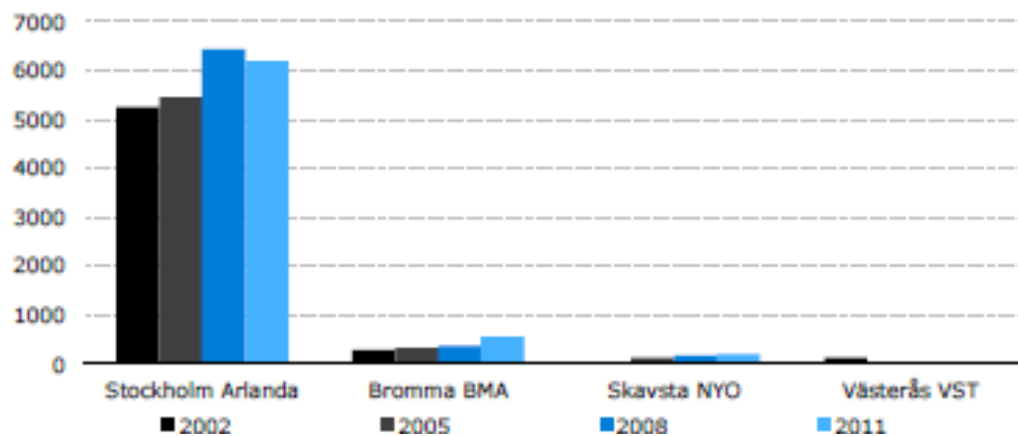
Internationell tillgänglighet

För att regionen ska utveckla sin konkurrenskraft och tillväxt behövs en stark internationell tillgänglighet via Arlanda. Det ger ökade möjligheter till exempelvis företagsetableringar med huvudkontor, arbetstillfällen, handel och utbyte. Trots många nya linjer 2012-2013 ligger dock Stockholm-Arlanda efter avseende internationell tillgänglighet. Tillgängligheten har minskat med 6 procent för Stockholm och 2-3 procent för Stockholms-regionen. Under samma tid har Köpenhamn ökat sin tillgänglighet med 5 procent, Oslo med 15 procent och Helsingfors med 20 procent. Anledningen till Arlandas minskning är att man har tappat viktiga linjer²³.

Stockholm har relativt god internationell tillgänglighet jämfört med övriga nordiska städer (endast Köpenhamn har högre), men utvecklingen har varit sämre. Den internationella tillgängligheten mäts i möjligheten att nå så många destinationer som möjligt så ofta som möjligt. Dessa parametrar vägs in i ett tillgänglighetsindex. Stockholms internationella tillgänglighet har minskat sedan 2008, medan övriga nordiska huvudstäder har ökat sin internationella tillgänglighet. Dock har passagerarvolymen ökat. Minskningen i tillgänglighet beror framförallt på nedläggning av flyglinjer till Atlanta och Philadelphia.

²³ EBS nuläge och utmaningar 2014

Tillgängligheten inom Skandinavien och till Europa, Afrika och Nordamerika är god medan tillgängligheten till Asien/Stillahavsområdet, Latinamerika och Mellanöstern är sämre. Arlanda har dominerande betydelse för internationella tillgängligheten till Stockholmsregionen.



Figur 10. Utveckling (beskrivet som index) i total tillgänglighet, dvs summan av direkt och indirekt tillgänglighet 2002-2011. Källa: SATSA, Stockholms internationella tillgänglighet

Bland de 50 största flygplatserna i Europa, sett till antal passagerare, har Arlanda direktflyg till 41. De övriga nio flygplatserna ligger i Ryssland, Storbritannien, Italien, Turkiet och Tyskland. Ingen av dessa är dock en hubb för något av Europas tio största flygbolag, vilket kan ses i tabellen nedan. Bland de största flygbolagens hubbar, trafikerar Arlanda inte de flygplatser som är hubbar för lågprisbolagen Ryanair och easyjet. I övrigt kan den internationella tillgängligheten ut i Europa anses som mycket god.

	Flygbolag	Antal destinationer	Hub	Trafikeras av Arlanda
1	Lufthansa Group	278	Frankfurt Airport (FRA)	Ja
			Munich Airport (MUC)	Ja
			Düsseldorf International Airport (DUS)	Ja
2	Turkish Airlines	260	Istanbul Ataturk International Airport (IST)	Ja
3	Air France-KLM	246	Paris-Charles de Gaulle Airport (CDG)	Ja
			Orly Airport (ORY)	Ja
			Amsterdam-Schiphol Airport (AMS)	Ja
4	International Airlines Group	207	London Heathrow Airport (LHR)	Ja
			Madrid-Barajas Airport (MAD)	Ja
5	Aeroflot Group	189	Moscow-Sheremetyevo International Airport (SVO).	Ja
6	Ryanair	179	Dublin Airport (DUB)	Ja
			London Stansted Airport (STN)	Nej
7	SAS Group	157	Bergen-Flesland Airport (BGO)	Ja
			Copenhagen Airport (CPH)	Ja
			Gothenburg-Landvetter Airport (GOT)	Ja
			Oslo-Gardermoen Airport (OSL)	Ja
			Stavanger-Sola Airport (SVG)	Ja
			Stockholm-Arlanda Airport (ARN)	-
			Trondheim-Værnes Airport (TRD)	Ja
8	Air Berlin Group	145	Berlin-Tegel Airport (TXL)	Ja
			Düsseldorf International Airport (DUS)	Ja
9	Norwegian Air Shuttle	135	Bergen-Flesland Airport (BGO)	Ja

	ASA		Oslo-Gardermoen Airport (OSL)	Ja
			Stavanger-Sola Airport (SVG)	Ja
			Trondheim-Værnes Airport (TRD)	Ja
10	easyJet	134	Belfast International Airport(BFS)	Nej
			Bristol Airport(BRS)	Nej
			Edinburgh Airport (EDI)	Ja
			Glasgow International Airport (GLA)	Nej
			Liverpool John Lennon Airport (LPL)	Nej
			London Gatwick Airport (LGW)	Ja
			London Luton Airport (LTN)	Nej
			London Stansted Airport (STN)	Nej
			Manchester Airport (MAN)	Ja
			Newcastle Airport (NCL)	Nej
			Lyon Saint Exupery Airport (LYS)	Nej
			Paris Charles de Gaulle Airport (CDG)	Ja
			Milan Malpensa Airport (MXP)	Nej
			Berlin Schonefeld Airport (SXF)	Ja
			Madrid-Barajas Airport (MAD)	Ja

Tabell 1: De tio största flygbolagen i Europa baserat på antal destinationer samt tillgängligheten till Arlanda. Källa: http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_largest_airlines_in_Europe

Bromma

Funktion och betydelse

Bromma flygplats är Sveriges fjärde största flygplats sett till antalet resenärer per år. Bromma flygplats är en cityflygplats och specialiserad på inrikesflyg, främst affärsresor med Malmö, Göteborg och Umeå som de tre största destinationerna.

Flygplatsen ligger i Stockholms stad, cirka 7 km från Stockholm C. Närheten till Stockholms innerstad gör flygplatsläget attraktivt och upptagningsområdet stort - 2,9 miljoner inom 90 minuter från flygplatsen.²⁴

Resenärer och utbud

Från flygplatsen nås 15 destinationer, varav 3 är utrikesdestinationer. Flygplatsen trafikeras idag av 16 flygbolag, varav fem enbart flyger utrikes och elva enbart inrikes. Bromma har inga fraktt transporter.

Under 2013 reste 2,3 miljoner resenärer till/från Bromma flygplats. Av dessa reste 253 000 miljoner utrikes (11 %).

60 % av Brommas resenärer är affärsresenärer och 40 % privatresenärer.²⁵

Infrastruktur/kapacitet

Bromma flygplats har en rullbana och en terminal. Väg 279 går förbi flygplatsen och ansluter till E18 och E20.

Enligt Trafikverket är flygplatsens kapacitet ansträngd i förhållande till regionens behov (affärsresor) av både dagens och framtidens flygkapacitet²⁶.

Att Bromma har många tjänsteflyg innebär resandetoppar under morgon, lunch och eftermiddag. Resten av dagen är antalet resenärer ganska lågt, varför det inte kan sägas att kapacitetstaket är nått sett över dygnet. Av utrymmesskäl har Bromma inte stor möjlighet att fysiskt utöka kapaciteten på flygplatsen och i framtiden kommer de tomma tiderna mellan peakarna därför att behöva utnyttjas om flygplatsen ska utvecklas. Möjligtvis kan de tomma tiderna fyllas ut med utrikesflyg för privatresenärer.

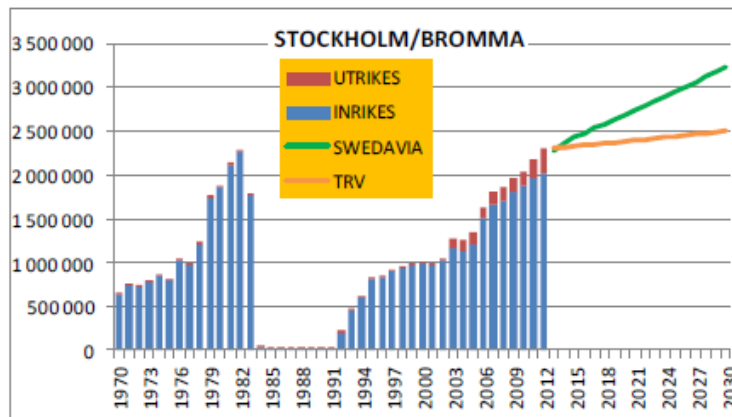
Marknadsutveckling

Flygplatsen har hotats av nedläggning flera gånger. År 2008 slöts dock ett avtal mellan Luftfartsverket och Stockholm stad vilket låter flygplatsen leva kvar i 30 år framöver, till och med 2038. Efter valet 2014 öppnade Socialdemokraterna och Miljöpartiet för en tidigare avveckling 2022. Bromma har svårigheter att öka flygplatsens kapacitet p.g.a. utrymmesbrist.

²⁴ <http://www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/passagerarflyg/stockholm/>

²⁵ <http://www.swedavia.se/vara-tjanster/flygmarknad/passagerarflyg/stockholm/>

²⁶ Karyd, A. (2012), *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*, utkast till rapport till TEN-T, Trafikverket 2012.

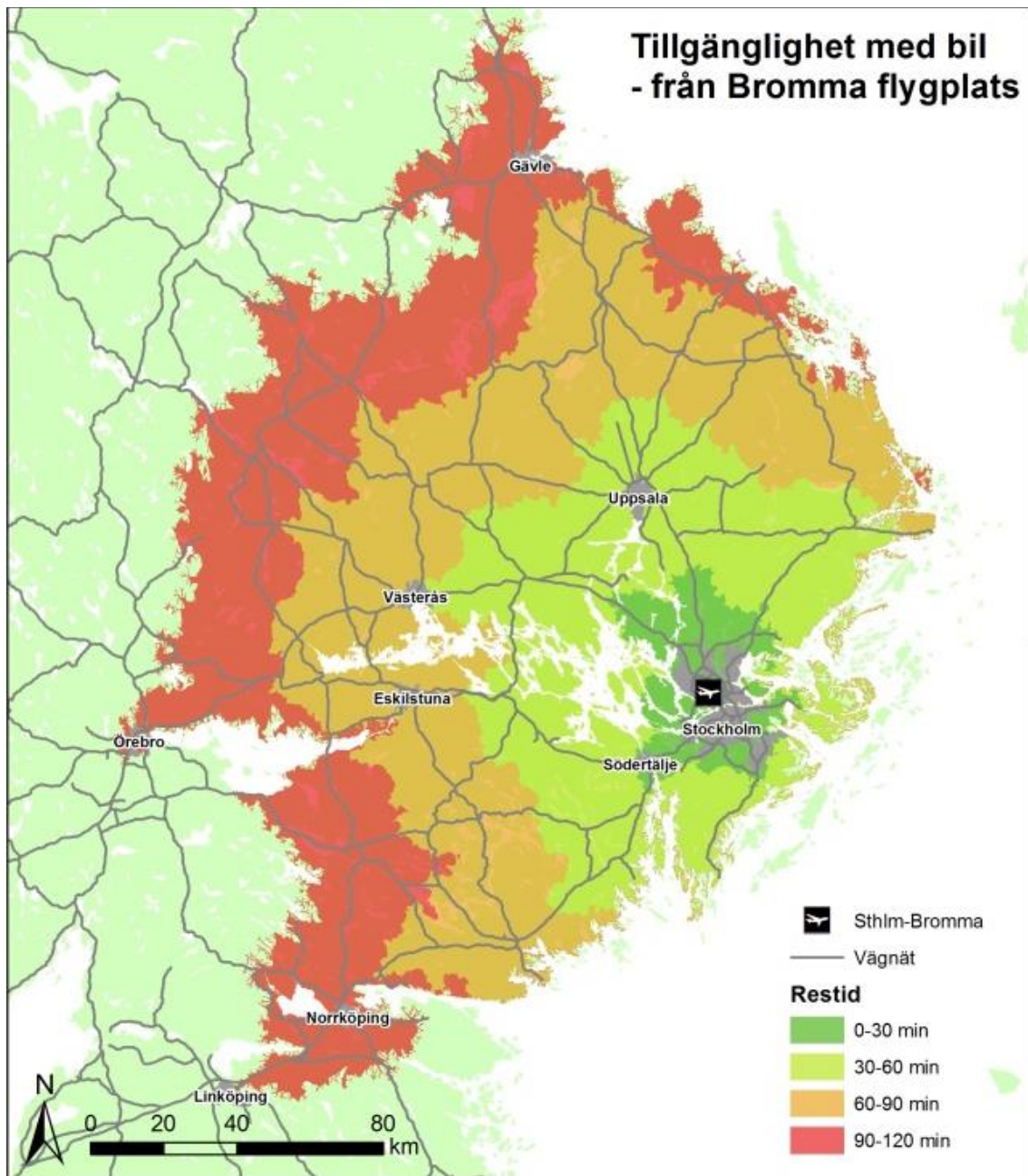


Figur 11. Antal passagerare på Bromma samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

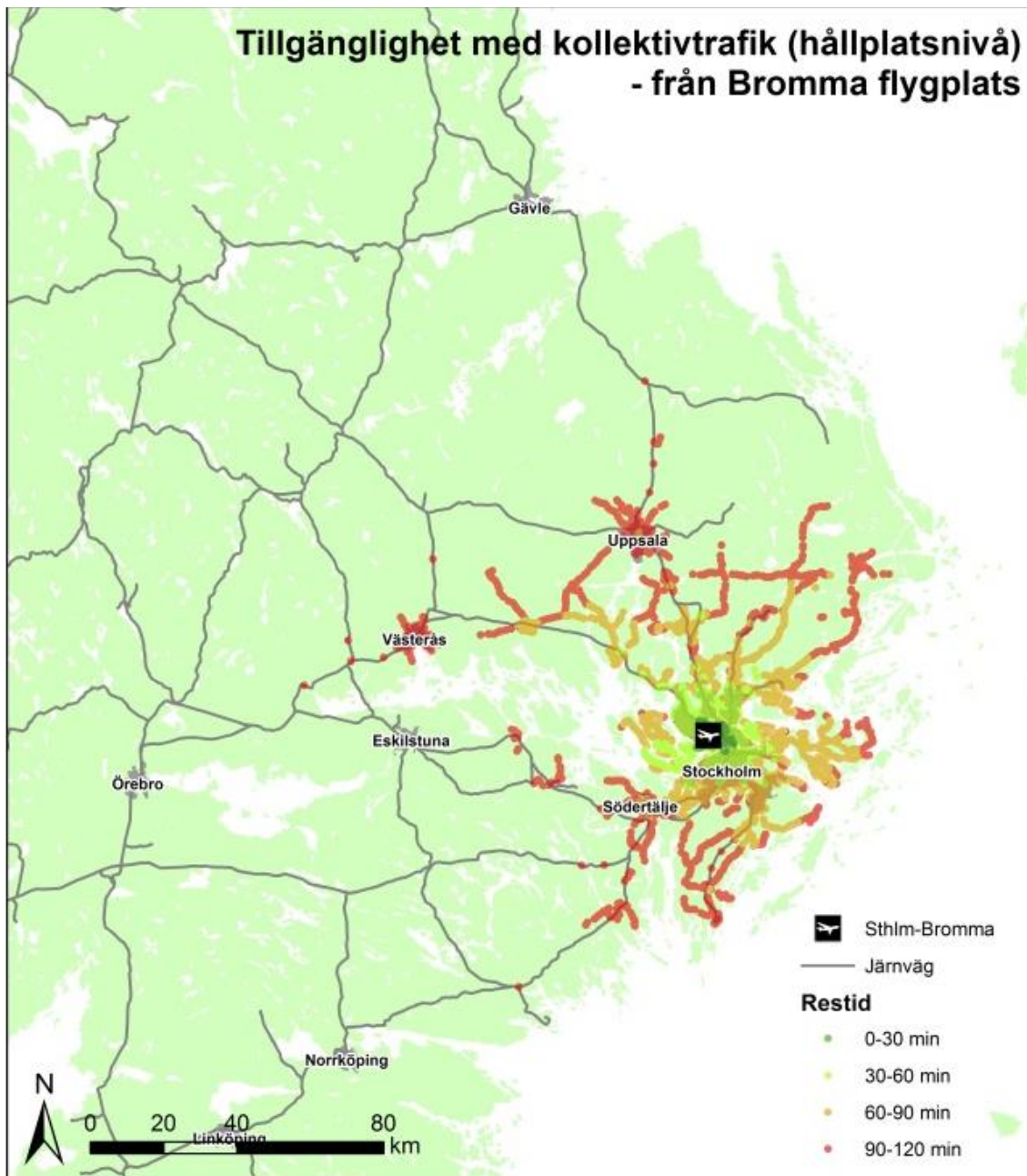
I dagsläget görs omfattande investeringar för att anpassa Bromma flygplats verksamhet efter affärsflyget, trots peak-problematiken som beskrivits ovan. Annan flygverksamhet har flyttat från Bromma.

Tillgänglighet

Bromma är Stockholms cityflygplats och det snabbaste alternativet till och från huvudstaden. Flygplatsen har vägranlutning till väg 279 som därefter ansluter till E18 och E20.



Figur 12. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Bromma flygplats med bil.



Figur 13. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Bromma flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Med det korta avståndet till centrala Stockholm, har Bromma flygplats även tillgång till en utbyggd cykelinfrastruktur vilket gör det möjligt att cykla till flygplatsen. Det är ca 9 km till Stockholm city och det tar ca 30 min att cykla sträckan. På flygplatsen finns 84 cykelplatser under tak med möjlighet att låsa fast sin cykel, som troligtvis nyttjas mest av personal.

Bromma trafikeras av SL:s lokala bussar och flygbussarna.

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Flygbussarna	Cityterminalen - Arlanda	20 min från Cityterminalen	Var 20e min
SL	110 Alvik – Bromma flygplats	23 min från Alvik	Var 15e min
	152 Liljeholmen – Bromma flygplats	43 min från Liljeholmen	Var 10e min

Skavsta

Funktion och betydelse

Skavsta flygplats är Sveriges tredje största flygplats sett till antalet resenärer per år. Flygplatsen trafikeras idag endast av två flygbolag som specialiserar sig på lågprisflyg och enbart till utrikesdestinationer. Skavsta har därmed ingen inrikestrafik.

Skavsta flygplats är lokaliserad cirka sex kilometer nordost om Nyköping och cirka 100 kilometer söder om Stockholms centrala delar.

Resenärer och utbud

Flygplatsen trafikeras idag endast av två flygbolag; Ryanair och Wizzair. Flygbolagens destinationer är oftast säsongsbaserade. Totalt kan man nå 41 destinationer, varav alla är utrikesdestinationer. Skavsta har inga frakttransporter.

Under 2013 reste 2,5 miljoner resenärer till/från Skavsta flygplats.

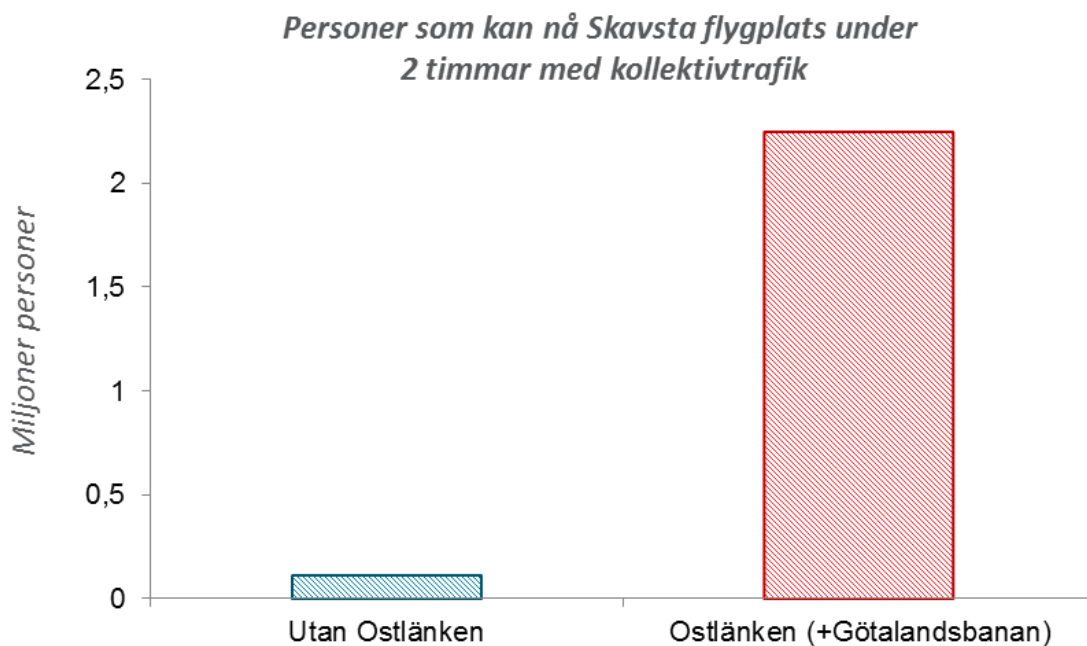
Ryanair använder idag Skavsta flygplats som ett nav i sitt nät, vilket innebär att bolaget har flygplan stående på flygplatsen över natten. Detta innebär att attraktiva kvälls- och morgonflygningar kan göras till och från Skavsta. En stor andel av resenärerna via Skavsta ska till och från Stockholm. Cirka hälften av resenärerna är svenskar. Den andra hälften är utländska resenärer.

Infrastruktur/kapacitet

Skavsta flygplats har två rullbanor, en terminal och motorvägsanslutning till E4. Järnvägen trafikerar Nyköping men det finns inga spår till Skavsta.

Flygplatsens rullbanekapacitet bedöms av Trafikverket vara tillräcklig fram till 2025. Därefter kan den ökade kommersiella trafiken tillsammans med peak-problematiken, innebära ett behov en parallell taxibana. Skavsta har tillstånd att utöka sin trafik till en nivå som motsvarar mer än en fördubbling av dagens resande. Dessutom finns både utrymme och tillstånd att bygga ut terminaler m.m. för att utöka verksamheten.

Vad gäller marktransporterna till flygplatsen finns ett stort behov av förbättrad kollektivtrafik till Skavsta, eftersom restiderna från Stockholm och från centrala Östergötland med flygbussarnas restider idag är långa. I projektet Ostlänken planeras dock en järnvägsstation vid Skavsta flygplatsen som troligtvis kommer att trafikeras av regionalståg. Med en järnvägsstation vid flygplatsen, skulle tillgängligheten till Skavsta öka markant.



Figur 14. Antal personer inom ett upptagningsområde på två timmar till Skavsta med kollektivtrafik, utan respektive med Ostlänken (och Göteborgsbanan). Källa: Funktionsanalys Skavsta, Vectura

Marknadsutveckling

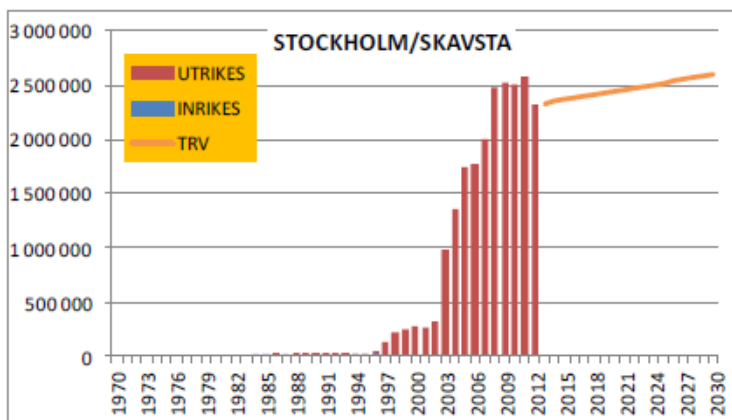
Skavsta flygplats haft en mycket stark tillväxt sedan början av 2000-talet och har under de senaste 10 åren haft en stadig tillväxt som dock planat ut något under senare år. Den starka tillväxten beror i stort sett helt på att Ryanair etablerade sig på flygplatsen 2003.

Trafikverkets prognoser²⁷ säger att antalet passagerare på Skavsta kommer att vara i princip oförändrat till 2030. En station för Ostlänken vid Skavsta tros inte påverka flygtrafiken. Banan är för det första inte utbyggd förrän runt 2030 och resenärskategorin för lågprisflyg tros inte komma att påverkas av bättre men dyrare marktransporter till Skavsta. Trafikverket ifrågasätter även om lågprisflyget över huvud taget kommer att finnas kvar 2030. Osäkerheten är därför stor kring hur utvecklingen för Skavsta kommer att se ut.

Trots att Trafikverket i princip förutspår nolltillväxt för resenärsutvecklingen på Skavsta under de kommande åren har de pekat ut flygplatsen som riksintresse för luftfart. Att just Skavsta pekas

²⁷ Karyd, A. (2012), *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*, utkast till rapport till TEN-T, Trafikverket 2012.

ut som riksintresse sägs främst vara p.g.a. att möjligheter till flygplastsverksamhet ses som nödvändiga på längre sikt, t.ex. 2040 eller 2050. I ett framtidsscenario tror Trafikverket att Stockholm och Mälardalsregionen kommer att ha vuxit så mycket att det kommer att finnas behov av flygplatser som kompletterar Arlanda och Bromma.



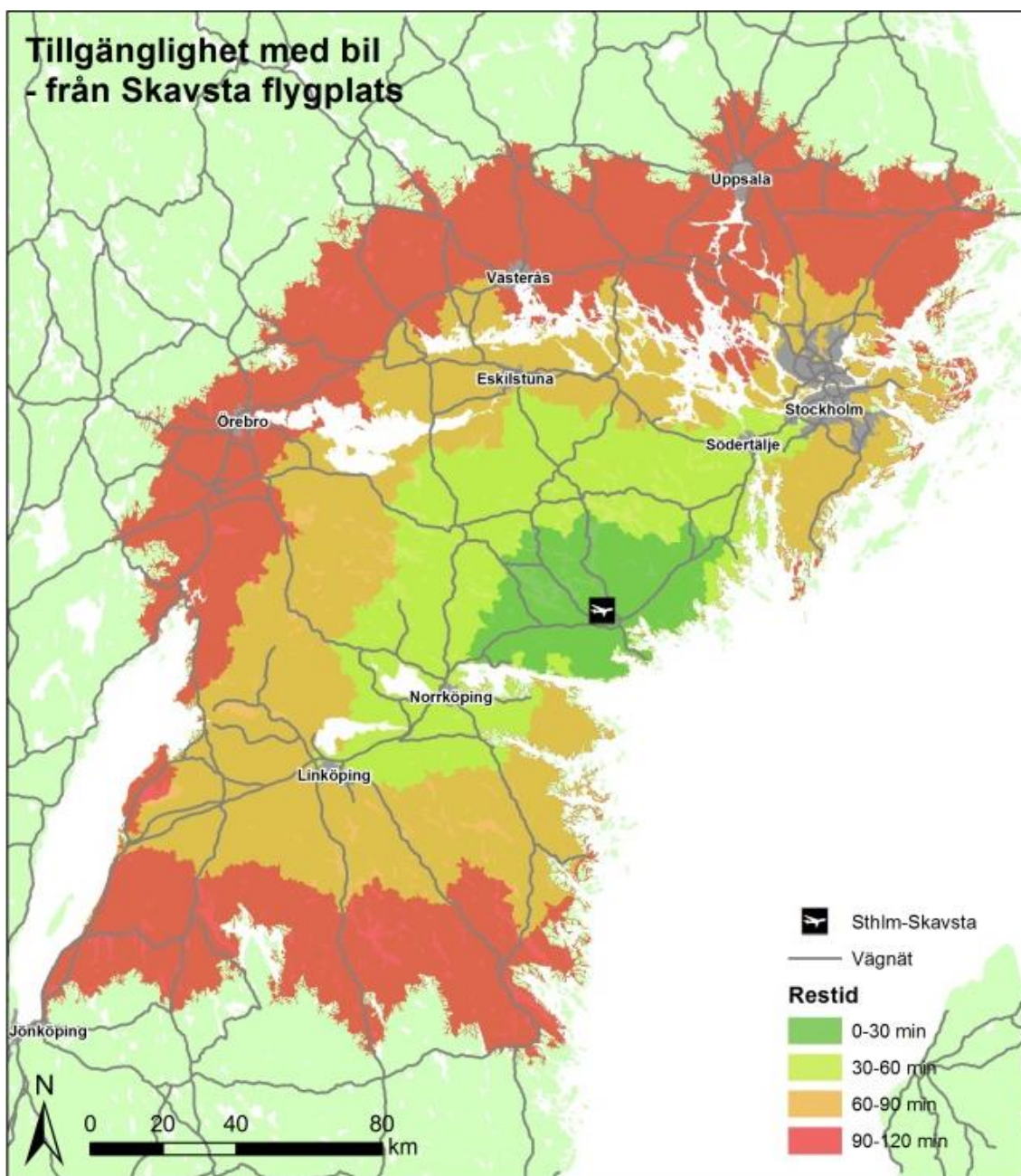
Figur 15. Antal passagerare på Skavsta samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

Tillgänglighet

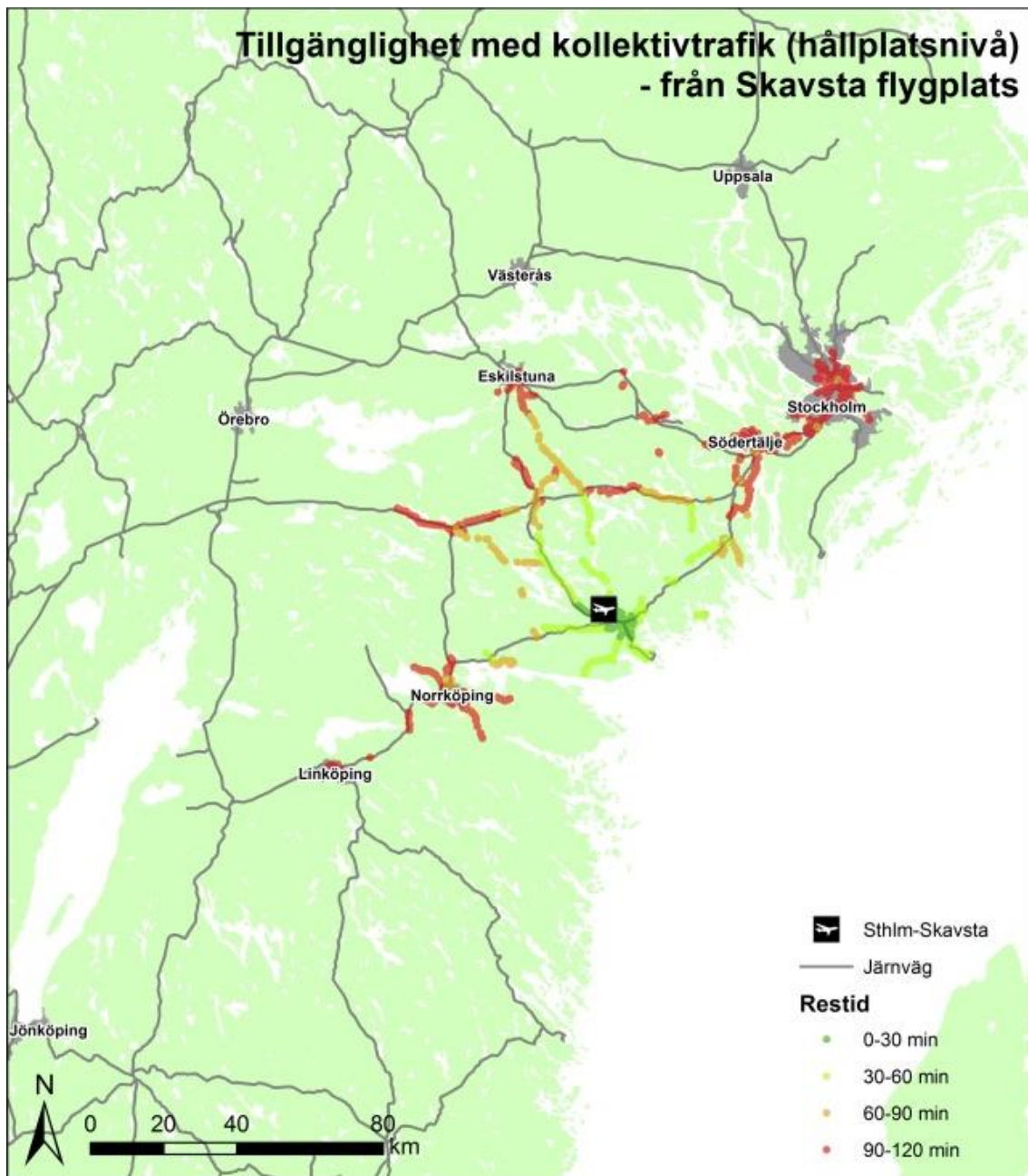
Skavsta flygplats är lokaliserad cirka sex kilometer nordost om Nyköping och cirka 100 kilometer söder om Stockholms centrala delar och kan nås med bil och buss via E4.

Enligt en rapport från Trafikanalys har vanligtvis en flygplats med lågprisflyg ett större geografiskt upptagningsområde än andra flygplatser, vilket beror på att dess kundsegment är mer priskänsligt och mindre känsligt för längre restider.²⁸

²⁸ SATSA. Analys av nuläge och möjligheter för Stockholmsregionens internationella tillgänglighet inom fyra delområden



Figur 16. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Skavsta flygplats med bil.



Figur 17. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Skavsta flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Skavsta trafikeras av Länstrafiken och flygbussarna.

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Flygbussarna	Cityterminalen - Skavsta	80 min från Cityterminalen	Anpassade efter flygavgångar och ankomster
	Linköping – Skavsta	90 min från Linköping	Anpassade efter flygavgångar och ankomster
	Norrköping – Skavsta	55 min från Norrköping	Anpassade efter flygavgångar och ankomster
Länstrafiken	515 Nyköping – Skavsta	15 min från Skavsta	Två avgångar per timma

Västerås

Funktion och betydelse

Västerås flygplats är en liten flygplats med endast ett flygbolag som flyger utrikes. Flygplatsen trafikeras även av fraktflyg och säsongvis av charterflyg.

Flygplatsen ligger nära E18, fem kilometer öster om Västerås centrum. Avståndet till Stockholm är cirka 110 km.

Resenärer och utbud

Flygplatsen trafikeras idag endast av ett reguljärt flygbolag, Ryanair, som trafikerar fem utrikesdestinationer. Västerås flygplats saknar därmed inrikestrafik.

Västerås flygplats är Sveriges femte största fraktflygplats och flygfrakten utgör 1-2 % av den totala andelen flygrörelser.²⁹

Under 2013 reste 160 000 resenärer till/från Västerås flygplats.

Infrastruktur/kapacitet

Västerås flygplats har en rullbana, en terminal och väganslutning till E18.

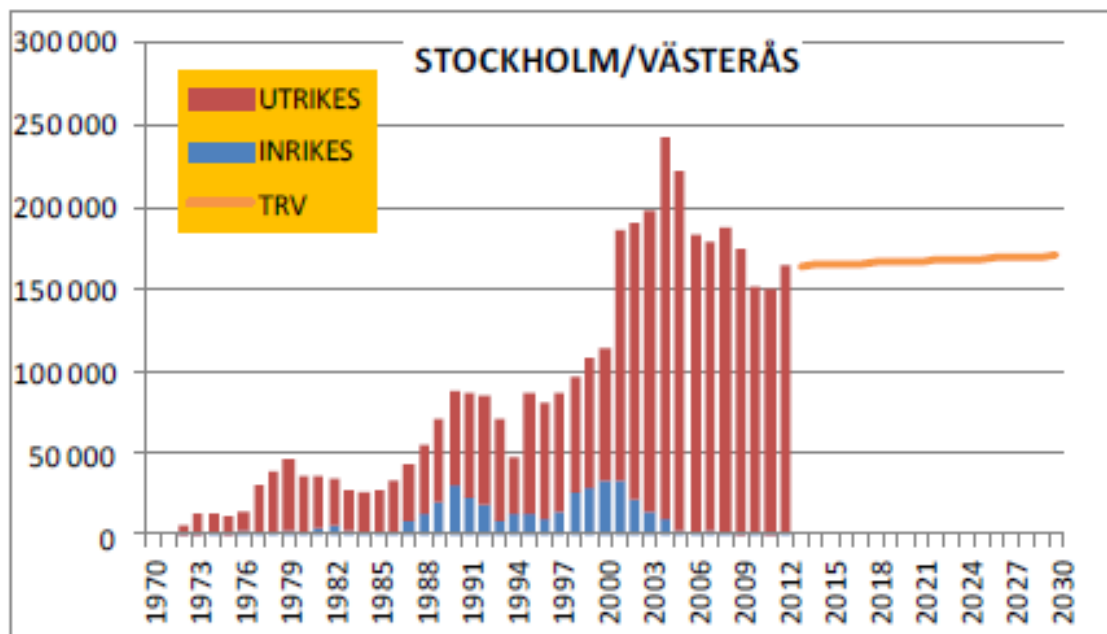
I början av 2000-talet hade Västerås flygplats närmare 250 000 resenärer³⁰. 2012 var resenärstalet nere på ca 150 000. Detta tyder på att kapacitetstaket på Västerås flygplats inte är nått i dagsläget.

²⁹ *Framtida inriktning för Västerås flygplatser och flygplatsområde*, Västerås stad 2014

³⁰ Karyd, A. (2012), *Trafikprognos för svenska flygplatser 2030*, utkast till rapport till TEN-T, Trafikverket 2012.

Marknadsutveckling

Förhoppningar finns om att den förbättrade trafiken på Mäljarbanan kommer att bidra till flygplatsens utveckling. Passagerarantalet tros bl.a. därför växa långsamt på Västerås flygplats enligt Trafikverkets prognoser (till ca 170 000 passagerare år 2030).



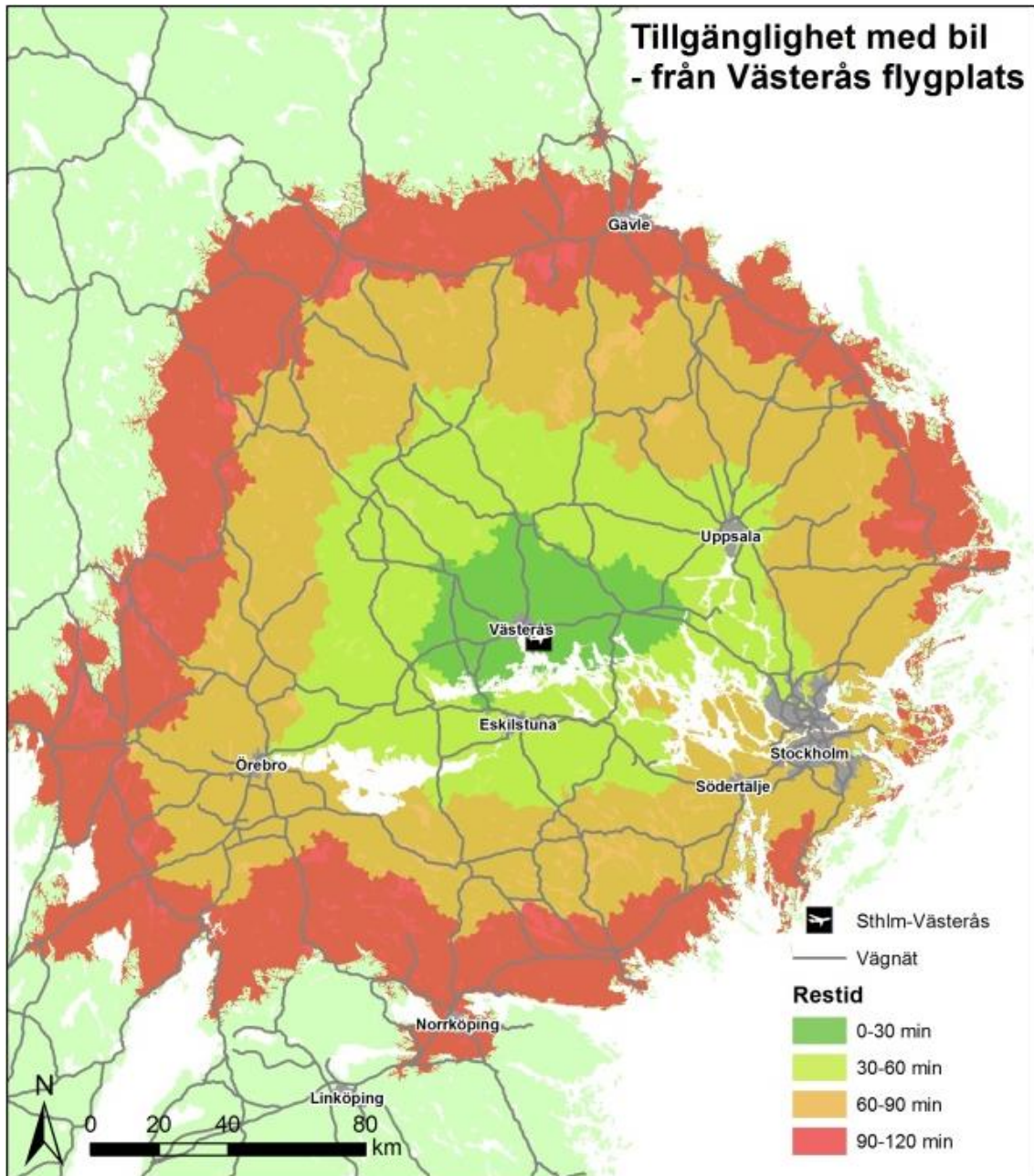
Figur 18. Antal passagerare på Västerås flygplats samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

Det saknas utrymme att bygga ut flygplatsen för att möta en utökad trafik och det saknas dessutom tillstånd att utöka trafiken markant.

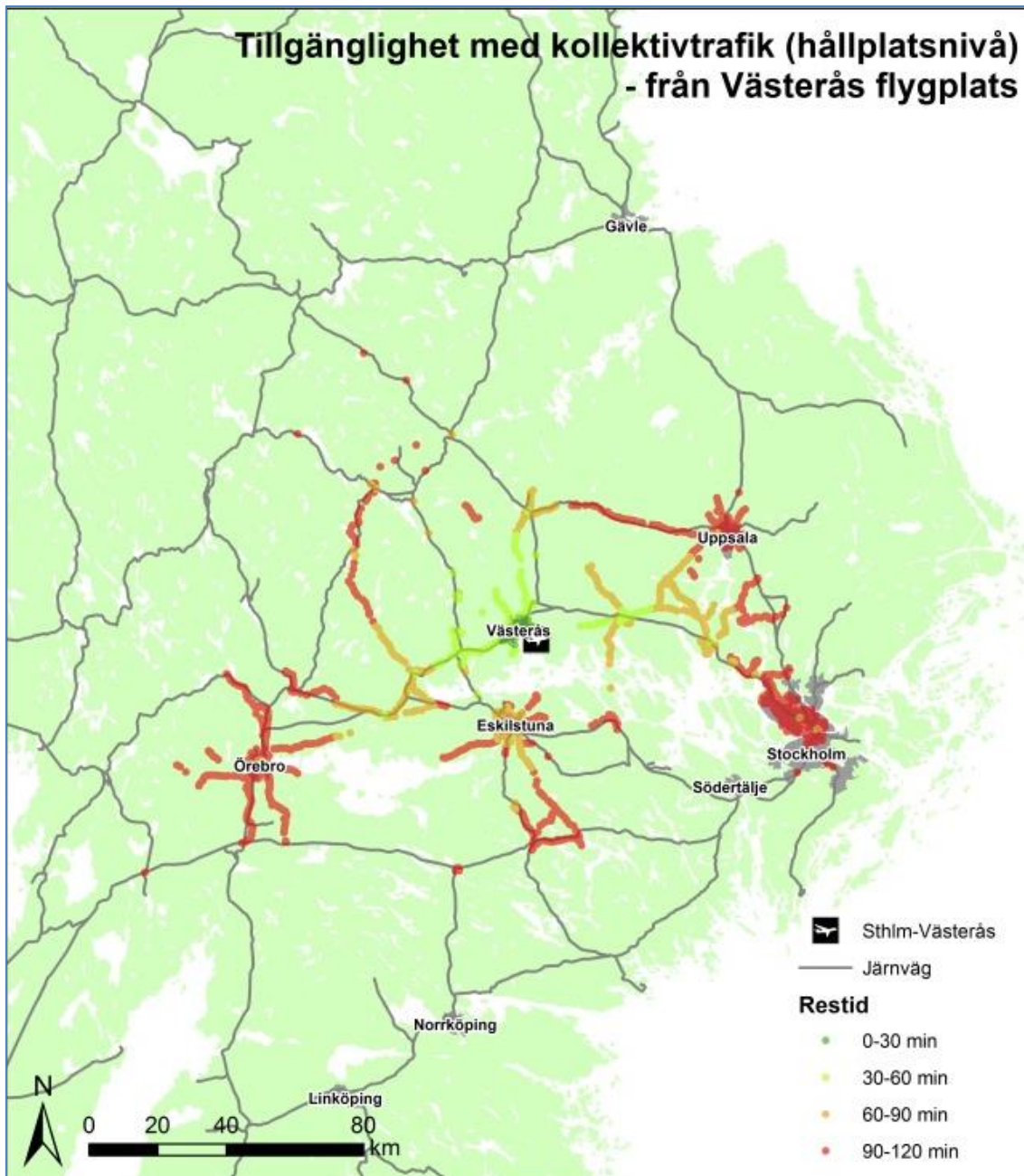
Västerås flygplats är dock utmärkt som riksintresse av Trafikverket bland annat för att möjliggöra ett alternativ till Arlanda i framtiden.

Tillgänglighet

Västerås flygplats är lokaliserad cirka fem kilometer öster om Västerås C och 110 km från Stockholm och kan nås med bil och buss via E18.



Figur 19. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Västerås flygplats med bil.



Figur 20. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Västerås flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Västerås flygplats trafikeras av VL (Västmanlands lokaltrafik) och flygbussarna.

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Flygbussarna	Cityterminalen – Västerås flygplats	75 min från Cityterminalen	Anpassade efter flygavgångar och ankomster
VL	3 Erikslund – Västerås flygplats	16 min från Västerås C	Var 10e min

Cirka 450 000 människor bor i flygplatsens "närmiljö", d.v.s. max 45 minuters resa med marktransport till/från flygplatsen. För upptagningsområdet räknar Västerås flygplats med ett intresse från 2,5 miljoner invånare som bor inom ett avstånd på 10 mil eller 90 minuter runt Mälardalen, inklusive de närmaste delarna av Storstockholm.

Norrköping

Funktion och betydelse

Norrköpings flygplats är Sveriges äldsta flygplats för trafikflyg och är beläget 3 km öster om centrala Norrköping, och alldeles invid E22 och Söderleden som har förbindelse med E4.

Flygplatsen är utpekad som riksintresse för att den anses ha "fundamental regional betydelse".

Resenärer och utbud

Flygplatsen har främst utrikesflyg och har trafik till 16 destinationer. Flygplatsen trafikeras av fem flygbolag, varav ett reguljärflyg till Helsingfors och resterande till ett flertal charterresmål runt om i världen.

Norrköpings flygplats arbetar aktivt med att utveckla flygfrakt.

Under 2012 reste 111 000 resenärer till/från Norrköpings flygplats, varav näst intill alla är reste utrikes.

Infrastruktur/kapacitet

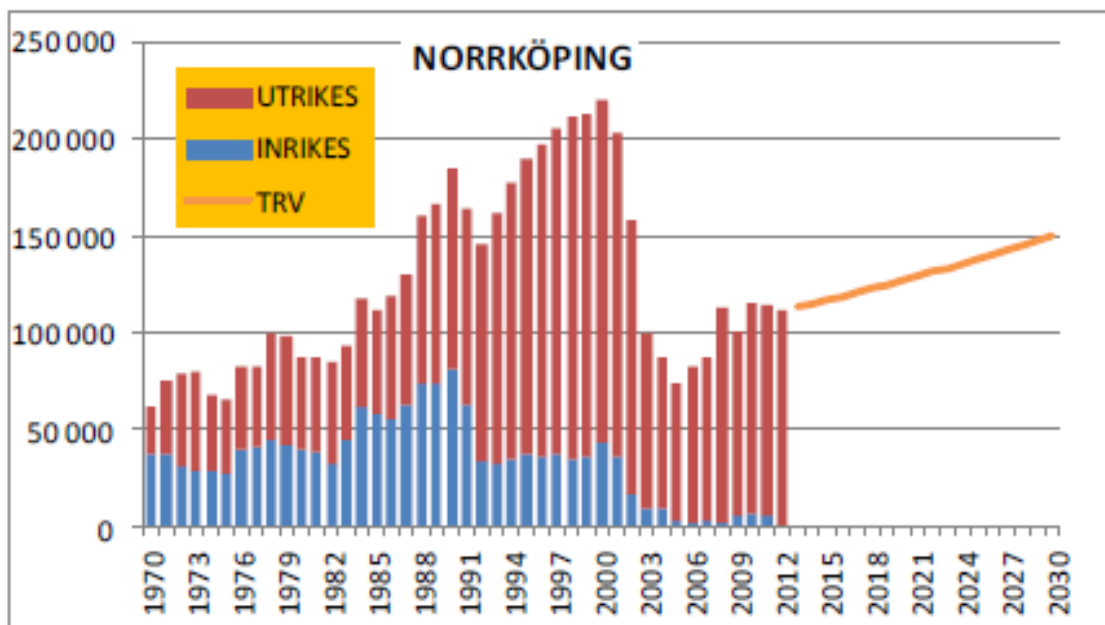
Norrköpings flygplats har en rullbana, en terminal och väganslutning till E22.

Flygplatsens kapacitet är i dagsläget inte fullt utnyttjad³¹. Kring år 2000 var passagerarantalet ca 200 000, vilket nästan är en fördubbling jämfört med idag.

Marknadsutveckling

³¹ Norrköpings-Magazinet, maj 2013: <http://www.norrkopingsmagazinet.se/allt-fler-lockas-att-resa-fran-norrkoping/>

Sedan flygplatsen blev kommunal år 2006 har (efter en nedgång av utrikestrafiken i början av 2000-talet) passagerarantalet ökat kraftigt. Dessutom förs i nuläget en diskussion om samarbete med Linköpings flygplats, vilket är en möjlighet som kan tänkas stärka flygplatsens utveckling på sikt. Enligt Trafikverkets prognoser väntas Norrköpings flygplats enbart ha utrikestrafik år 2030 och växa från dagens cirka 111 000 resenärer till runt 150 000 resenärer.

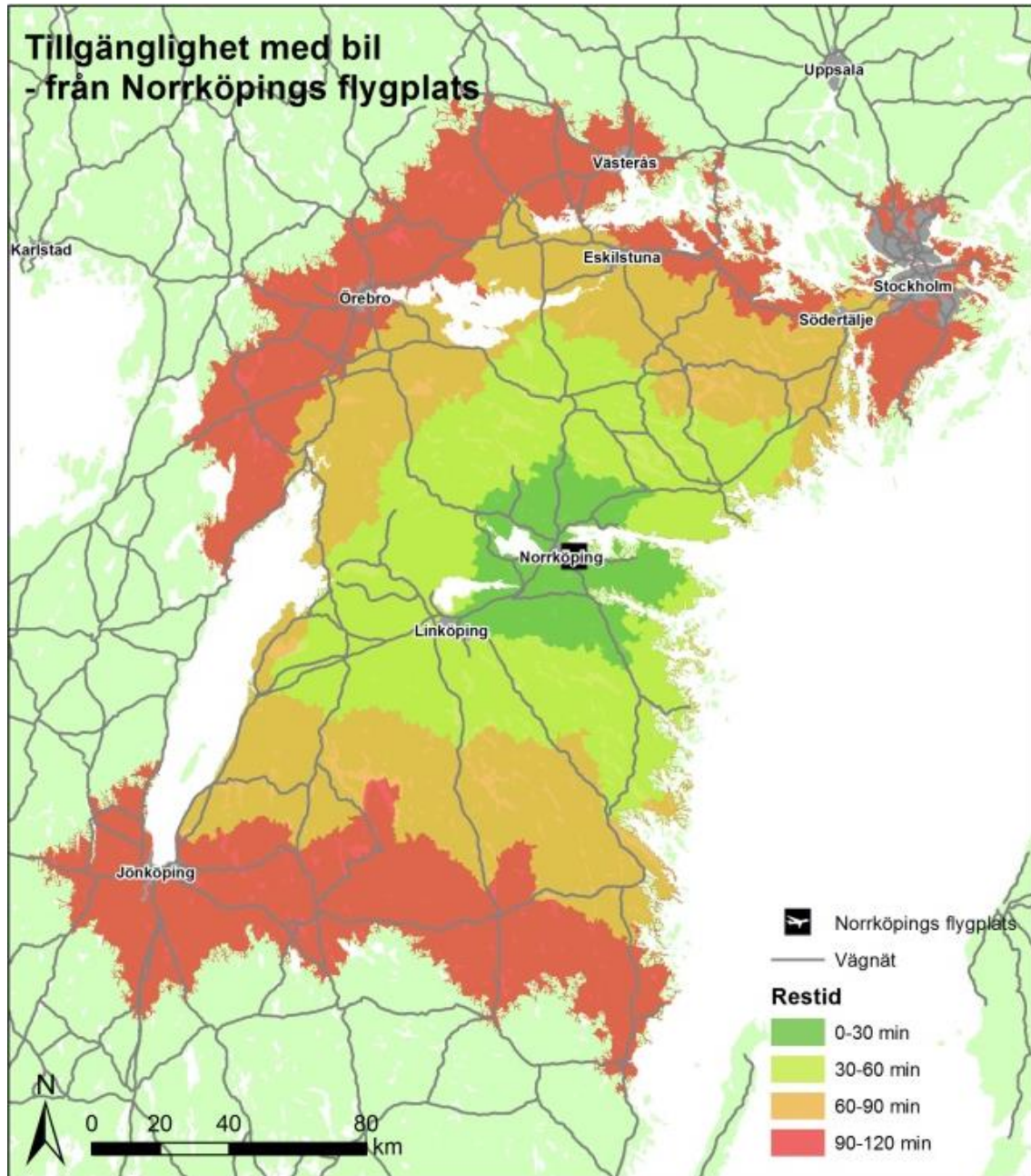


Figur 21. Antal passagerare på Norrköpings flygplats samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

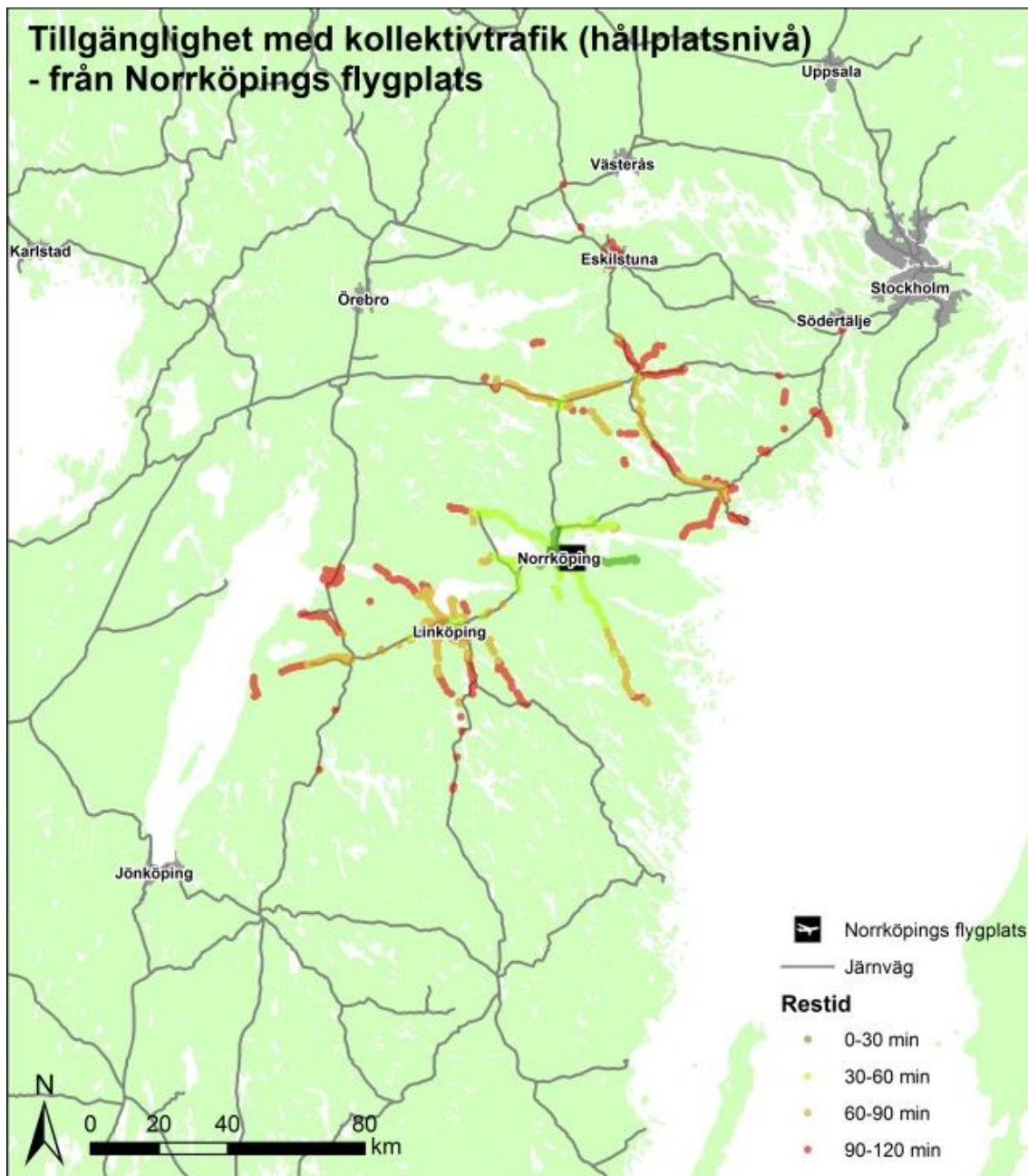
Flygplatsens geografiska läge innebär att avståndet till den stora Stockholmsmarknaden är något för långt för att flygplatsen ska kunna locka till sig stora resenärströmmar.

Tillgänglighet

Norrköpings flygplats är lokaliserad cirka tre kilometer öster om Norrköping C och 170 km från Stockholm. Flygplatsen kan nås med bil och buss via E22.



Figur 22. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Norrköpings flygplats med bil.



Figur 23. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Norrköpings flygplats med kollektivtrafik i högrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Norrköpings flygplats trafikeras av Östgötatrafiken. Dessutom finns TRAVEL TAXI, en taxitjänst som samordnar resor mellan flygplatsen och olika orter i regionen.

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Östgötatrafiken	440 Norrköping – Ljunga – Östra Husby – Arkösund	8 min från Norrköping C	Var 90e min
	441 Norrköping – Tåby – Kuddby – Östra Husby	6 min från Norrköping C	Enstaka turer per dag.
	444 Norrköping – Ljunga – Djurön	7 min från Norrköping C	Enstaka turer per dag.
	116 Lindö – Söder Tull – Smedby – Rambodal	6 min från Söder Tull	Var 20e min. Trafikerar Smedbygatan (1km från flygplatsen)
	119 Rambodal – Söder Tull – Himmelstalund	12 min från Söder Tull	Var 20e min. Trafikerar Rambogatan (1,2km från flygplatsen)

Linköping

Funktion och betydelse

Linköping city airport är en internationell cityflygplats beläget 2,5 km från Linköping intill E4 och järnvägens Södra stambana. Med sitt läge gör det flygplatsen till en regional knutpunkt för kommunikationer. Flygplatsen används främst av affärsresenärer vidare ut till Europa.

Flygplatsen är utpekad som riksintresse för att den anses ha "fundamental regional betydelse".

Resenärer och utbud

Linköping city airport trafikeras idag av två flygbolag med två utrikesdestinationer. Flygplatsen trafikeras även av allmänflyg men saknar inrikestrafik och frakttransporter.

Under 2013 reste 115 000 resenärer till/från Linköping city airport.

Infrastruktur/kapacitet

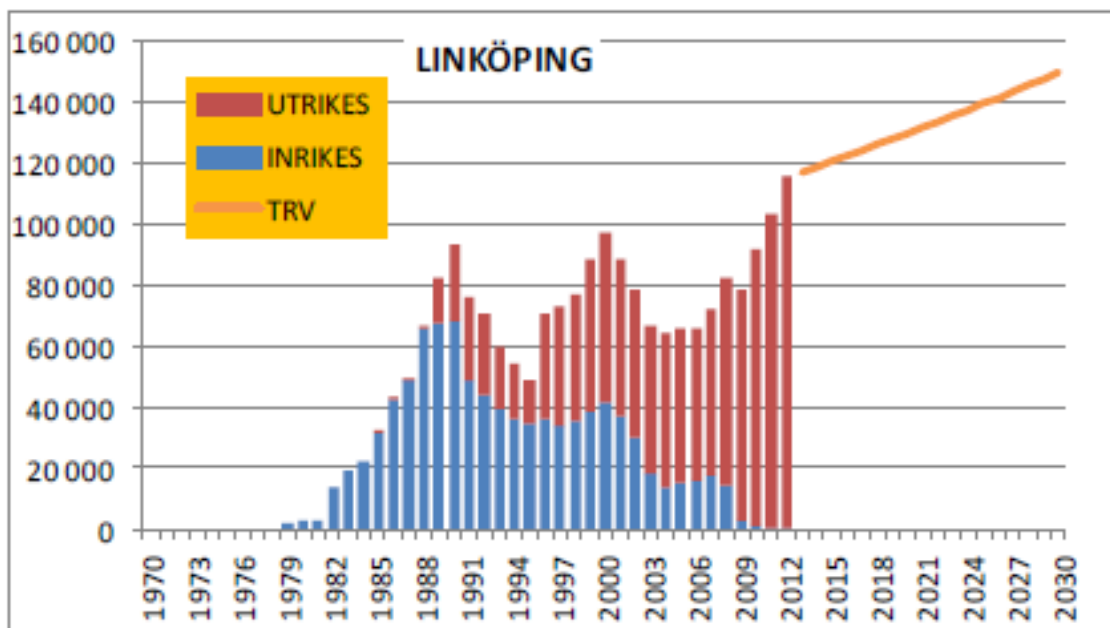
Flygplatsen har en rullbana och en terminalbyggnad med två gater som omfattar 2 500 kvm och kan ta ca 250 personer. Kapaciteten är 200 000 resenärer per år, vilket innebär att kapaciteten inte är uppnådd.

Flygplatsen ligger i anslutning till E4 och Södra stambanan. Flygplatsen saknar dock järnvägsstation och enligt flygplatsens hemsida är ambitionen att integrera flygplatsen mer med markbunden persontransport, med syftet att korta den totala restiden.

Linköpings kommun har bildat FlygMex AB för att utveckla flygplatsområdet. Visionen är en företagspark för företag inom flygindustri och flyganknuten verksamhet.

Marknadsutveckling

Enligt Trafikverkets prognoser kommer Linköpings flygplats att ha enbart utrikestrafik även år 2030. Flygplatsen är utpekad som riksintresse och förutsatt att inte bullerproblemen eller andra miljöproblem begränsar trafiken tror Trafikverket på tillväxt till 150 000 resenärer år 2030.



Figur 24. Antal passagerare på Linköping city airport samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

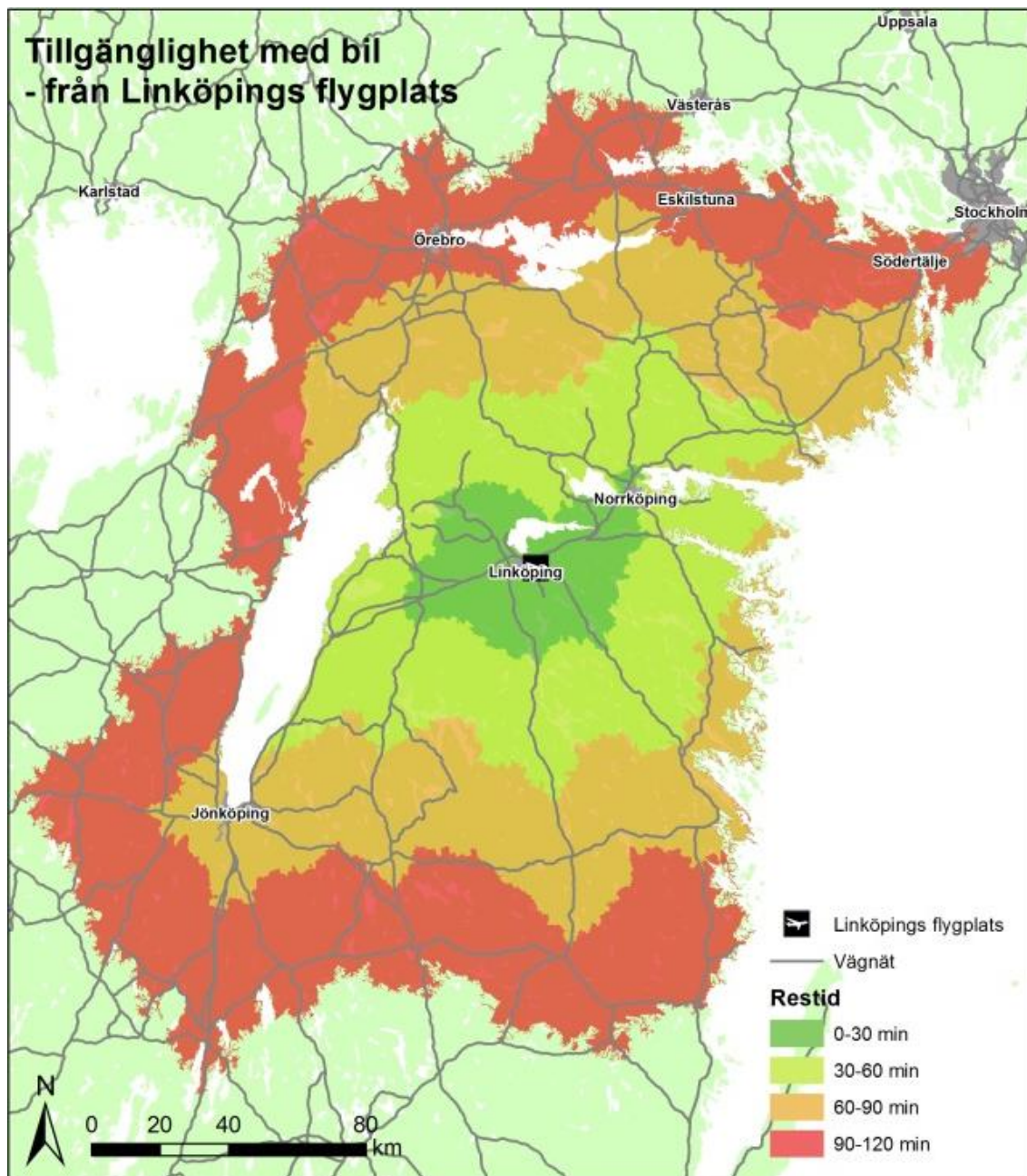
Det finns ett behov av att utöka flygplatsen så att större flygplan ska kunna tas om hand, d.v.s. bland annat breddning av banan³². Terminalbyggnaden är tillräckligt stor för nuvarande trafik, men skulle trafiken öka kommer även terminalbyggnaden och att behöva bli större.

Precis som Norrköpings flygplats så innebär det geografiska läget för Linköpings flygplats att avståndet till den stora Stockholmsmarknaden är något för långt för att flygplatsen ska kunna locka till sig stora resenärsströmmar.

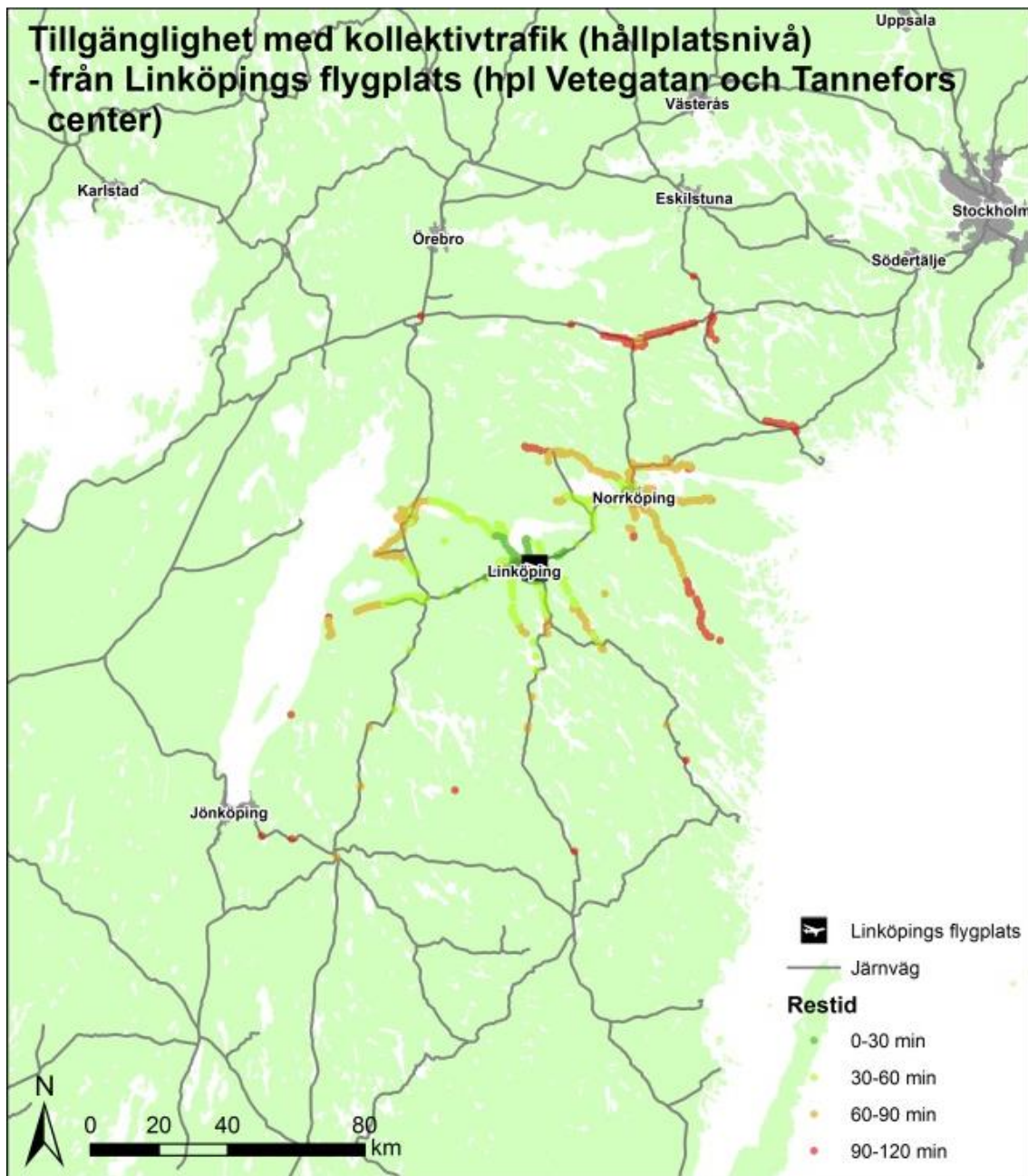
³² Lundvall, D. et al, (2011), *Samverkan mellan flygplatserna i Östergötland*, LFV Aviation AB och Aeropol AB, (2011-12-02)

Tillgänglighet

Linköping City Airport är lokaliserad cirka 2,5 kilometer öster om Linköping C och 200 km från Stockholm. Flygplatsen kan nås med bil och buss via E4.



Figur 25. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Linköpings flygplats med bil.



Figur 26. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Linköpings flygplats med kollektivtrafik i högrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

I nuläget trafikerar ingen kollektivtrafik Linköping City Airport. Närmaste busshållplatser är Vetegatan och Tannefors Center varifrån det är mindre än 10 minuters promenad till

terminalbyggnaden. Flygplatsen erbjuder KLM shuttle, en taxitjänst som samordnar resor mellan flygplatsen och olika orter i regionen.

Örebro

Funktion och betydelse

Örebro flygplats är en regionalt viktig flygplats och en av Sveriges största charter- och fraktflygplatser. Flygplatsen är beläget 12 km väster om Örebro i nära anslutning till både E18 och E20, vilket är en god förutsättning för etablering av företag.

Örebro flygplats kallas även Skandinaviens fraktnav och är idag Sveriges fjärde största fraktflygplats, mycket på grund av dess strategiska närhet till de stora lederna.

Resenärer och utbud

Örebro flygplats trafikeras idag av tre flygbolag med elva destinationer, varav en är inrikes reguljärlinje och utrikestrafiken utgörs av charter. Under 2013 reste 100 000 resenärer till/från Örebro.

Flygplatsen trafikeras även av sju fraktbolag och hanterade 30 000 ton gods under år 2013.

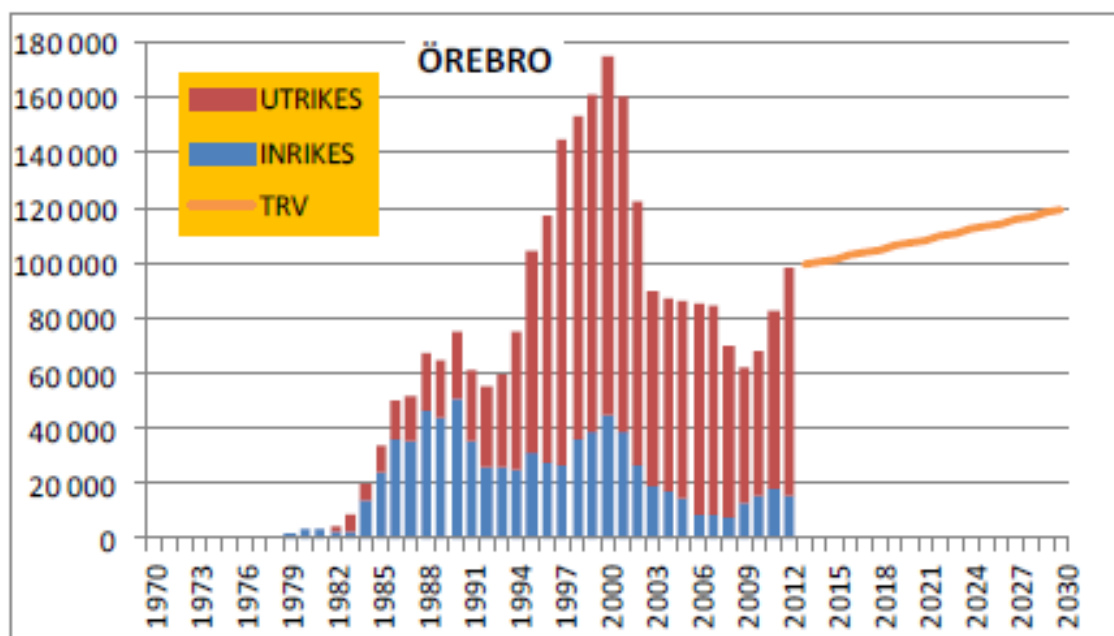
Infrastruktur/kapacitet

Örebro flygplats har en rullbana, en terminal och motorvägsanslutning till E18 och E20.

Kring år 2000 var passagerarantalet ca 180 000, vilket innebär att flygplatsens kapacitet i dagsläget inte är fullt utnyttjad.

Marknadsutveckling

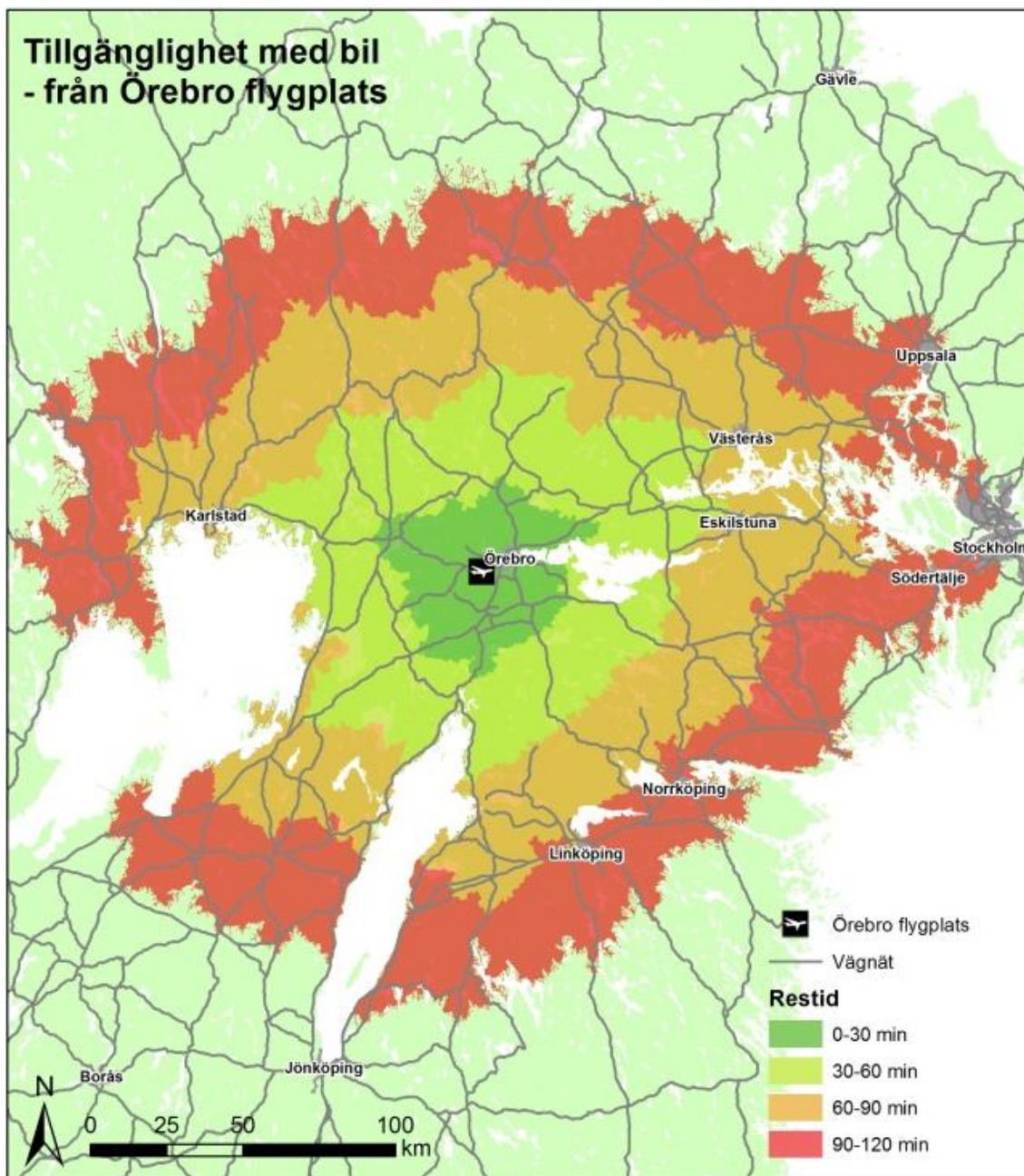
Utrikestrafiken har vuxit snabbt under de senaste åren och även inrikestrafiken har haft en svag tillväxt, dock inte under 2012. Prognosen är 120 000 passagerare till 2030. Första halvåret 2013 ökade trafiken med 12 %.



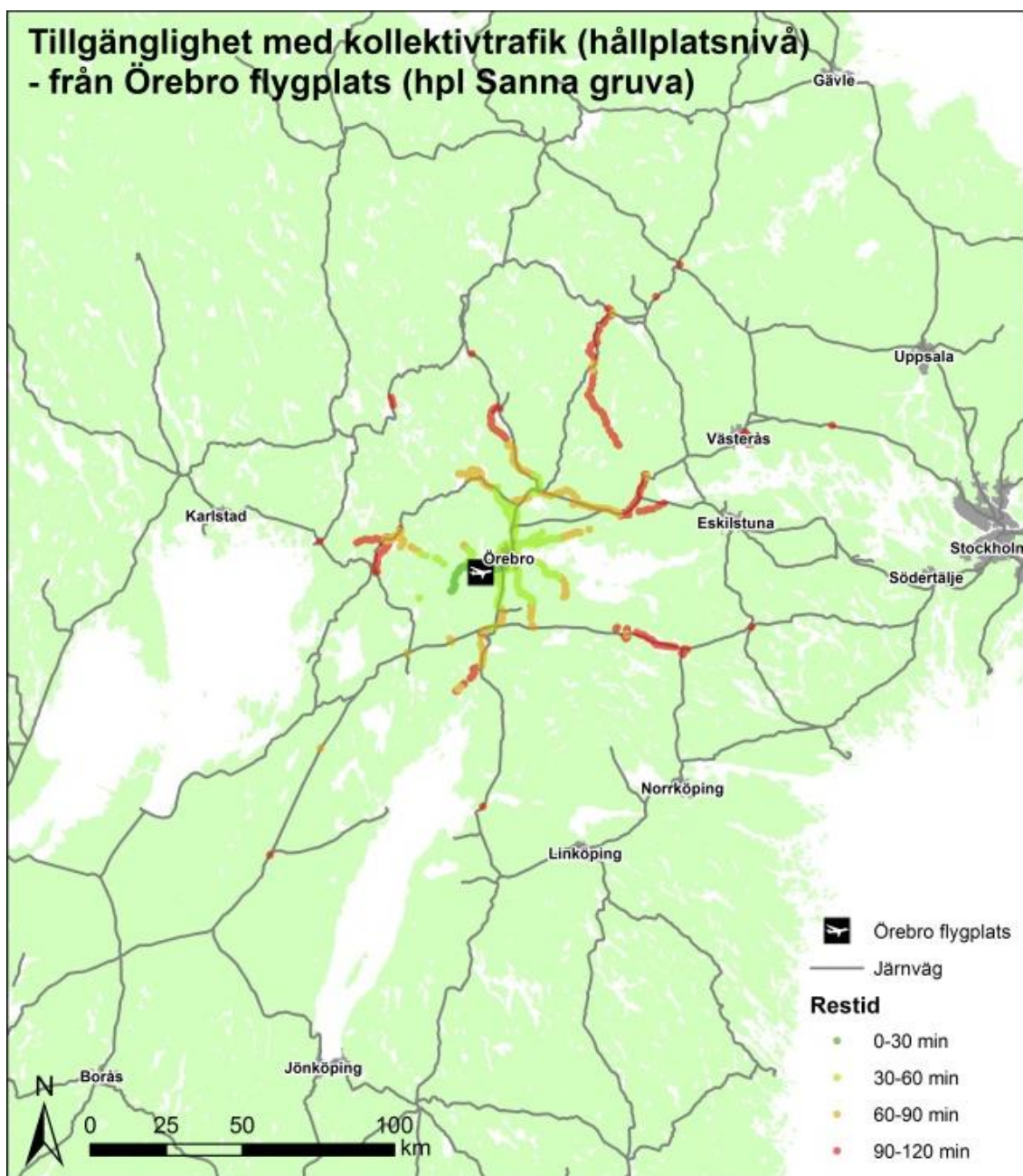
Figur 27. Antal passagerare på Örebro flygplats samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

Tillgänglighet

Örebro flygplats är lokaliserad tolv kilometer väster om Örebro C och ca 200 km från Stockholm. Flygplatsen kan nås med bil via E18 och E20.



Figur 28. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Örebro flygplats med bil.



Figur 29. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Örebro flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Ingen kollektivtrafik trafikerar Örebro flygplats. Närmsta hållplats är Sanna gruva, som trafikeras av linje 513, och ligger 30 minuters gångavstånd (2,5 km) från terminalbyggnaden.

Visby

Funktion och betydelse

Visby Airport är en regional och militär flygplats som ligger 3,5 km från Visby centrum. Flygplatsen ägs av Swedavia och ingår i det nationella basutbudet.

Flygförbindelserna är på grund av ö-läget mycket betydelsefulla för tillgängligheten till Gotland. Det gäller i särskilt hög grad för näringslivet med besöksnäringen men också för Gotlands invånare. Gotlands läge gör också att flygplatsen har en beredskap dygnet om för kris- och nödsituationer. Flygplatsen trafikeras även av post- och godsflyg.

Resenärer och utbud

Visby har dagligen trafik till Bromma och Arlanda, med ett tiotal turer per dag under vintern, och kontinuerligt under året till Göteborg och Malmö. Trafiken drivs av två bolag. Trafiken till Stockholm dominerar. Cirka 300 000 passagerare flyger årligen till Stockholms två flygplatser. Två av tre resenärer flyger till Bromma, resten till Arlanda. För Gotland har de två flygplatserna olika kompletterande funktioner.

Under sommarsäsongen ökar antalet turer, destinationer och flygbolag kraftigt. Då finns även en särskild flygbusstrafik. Chartertrafik finns under delar av året.

Infrastruktur/kapacitet

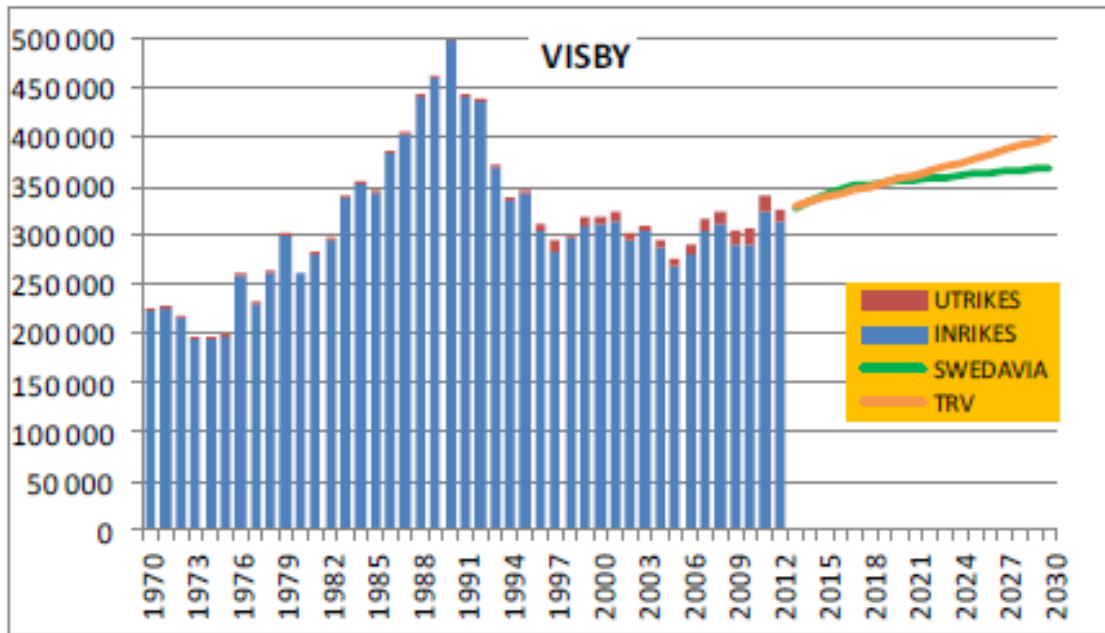
Visby flygplats har en rullbana, en terminal och vägsanslutning till väg 149.

Planering (samverkansprojekt Region Gotland och Swedavia) pågår för att anpassa infrastrukturen på själva flygplatsen, terminal, angörning och tillfarter för att säkra åretruntrafik och utveckla besöksnäringen.

Kring år 1990 var passagerarantalet uppe i ca 500 000, vilket innebär att flygplatsens kapacitet i dagsläget inte är fullt utnyttjad.

Marknadsutveckling

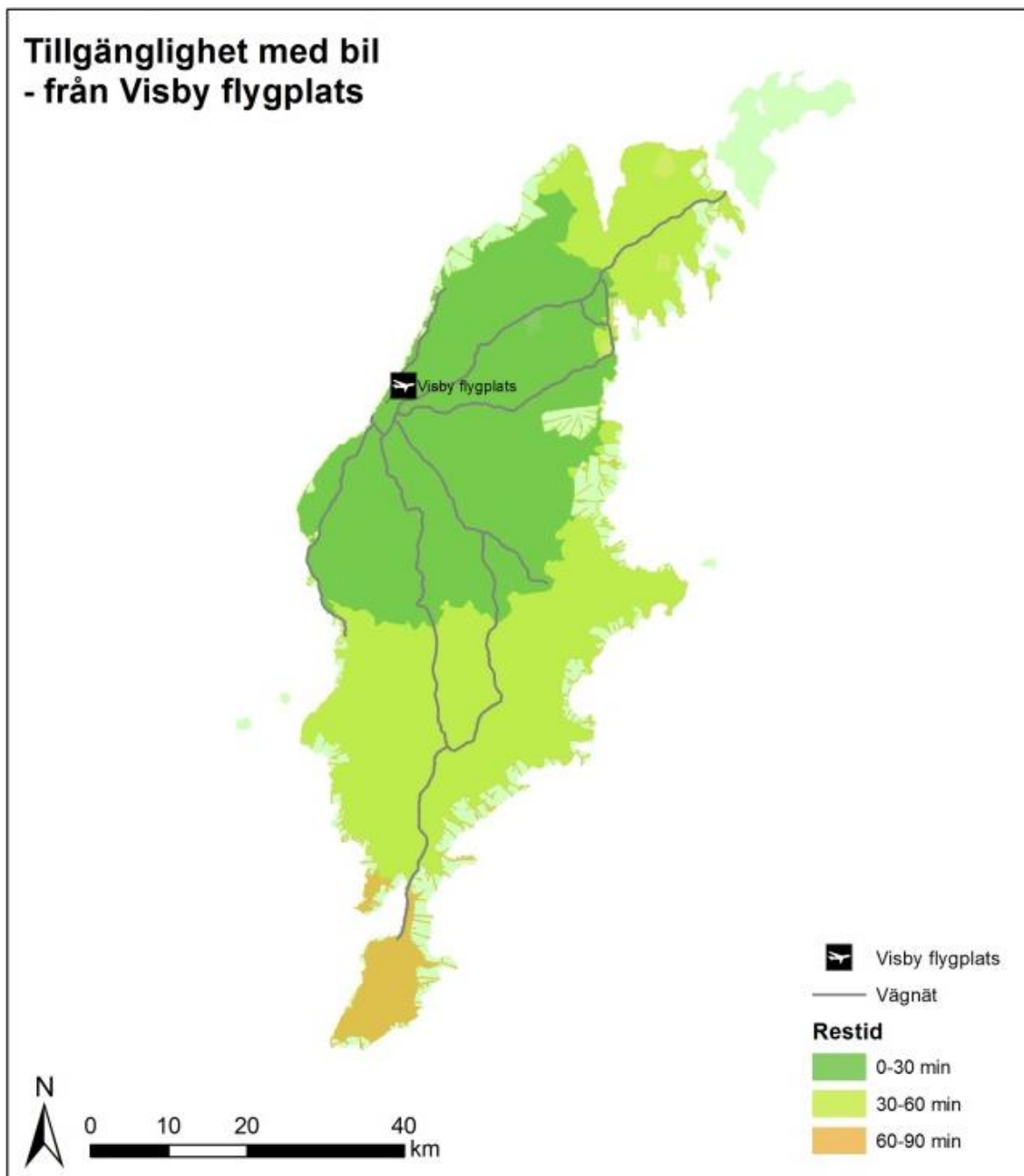
Swedavias prognos är en långsam ökning till 370 000 passagerare år 2030. Trafikverket bedömer att nivån bör nå 400 000. Resandet är säsongsturt och betydligt större under sommarhalvåret.



Figur 30. Antal passagerare på Visby flygplats samt prognos t.o.m. år 2030. Källa: Trafikverket

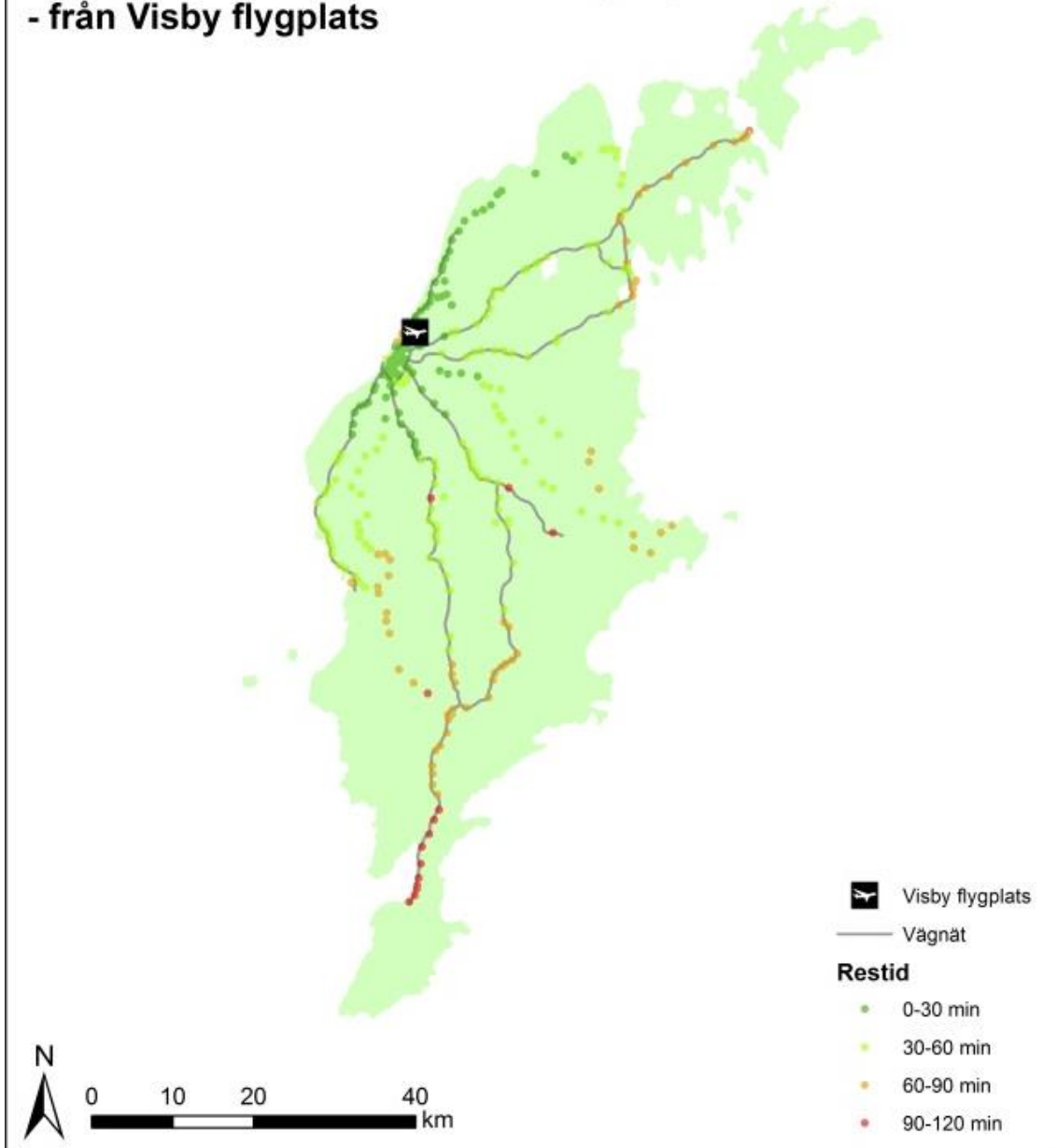
Tillgänglighet

Visby flygplats är lokaliserad cirka 3,5 kilometer norr om Visby C. Flygplatsen kan nås med bil och buss via väg 149, samt via cykelbana längs väg 149.



Figur 31. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Visby flygplats med bil.

Tillgänglighet med kollektivtrafik (hållplatsnivå) - från Visby flygplats



Figur 32. Kartan visar trängselfri tillgänglighet till Visby flygplats med kollektivtrafik i högtrafik. Varje punkt är en hållplats med mer än 150 avgångar/vecka eller tågstation utanför ÖMS.

Visby flygplats trafikeras av kollektivtrafik i Region Gotland samt flygbussar. Flygbussarna går endast sommartid.

Buss	Linje	Restid	Turtäthet högtrafik
Flygbussarna	Visby stad – Visby flygplats	5 min	Anpassad till avgångar och ankomster. Trafikerar endast sommarsäsongen juni-aug
Region Gotland	61 Slite – Visby	3 min från Visby C	Enstaka turer per dag.
	62 Väskinde - Visby	4 min från Visby C	Två turer per dag.

Effekter av höghastighetståg

Ostlänken är en ca 15 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Ostlänken planeras att börja trafikeras 2028 med stationer i bl.a. Vagnhärad, Nyköping, Skavsta, Norrköping och Linköping.

Restider idag och imorgon

Med Ostlänken kan det bli möjligt att resa från Stockholm till Linköping på en timme med höghastighetståg eller till Nyköping/Skavsta på tre kvart med regionaltåg³³. Anledningen till att Skavsta inte planeras att trafikeras med höghastighetståg är att resandeunderlaget bedömts vara för litet.

Resrelation	Restid idag, min (Flygbuss)	Restid 2028, min (Regionaltåg)	Restidsminskning %
Stockholm-Skavsta	80	45	44
Linköping-Skavsta	90	35	61
Norrköping-Skavsta	55	20	64

Om vi tänker oss att Ostlänkens regionaltåg även förlängdes till Arlanda, med en restid på 25 minuter (något långsammare än Arlanda Express) så kan man åka mellan flygplatserna på 70 minuter.

Direktresor till Arlanda från Linköping, Norrköping, via Skavsta, med snabbare tågförbindelser skulle snarare öka Arlandas konkurrenskraft än Skavstas, även om fler i Stockholmsregionen skulle få bättre tillgänglighet till utbudet av lågprisflyg på Skavsta. Med 45 minuter restid från Skavsta till Stockholms C skulle Skavsta hamna på ungefär samma restidsavstånd som Arlanda för de resenärer som inte har betalningsvilja för Arlanda Express eller taxi.

I en rapport gjord på uppdrag av Swedavia så uppges Arlanda vara beroende av en höghastighetsjärnväg för att behålla sin roll som transportnav. Samtidigt framkommer att utbyggnaden av ett höghastighetsnät inte är entydigt positiva för Arlandas utveckling. I ett längre perspektiv där en höghastighetsbana byggs ut även söder om Linköping så kortas restiden även för resor till Kastrup och ger då inga konkurrens fördelar gentemot Arlanda. Med bakgrund av detta är det helt avgörande att Arlanda ansluts till höghastighetsnätet och att flygplatsen stärker sina konkurrens fördelar gentemot Kastrup på andra sätt.

Anledningen till att Arlandas konkurrenskraft ökar mer är ökad tillgänglighet till ett större utbud av resor. Om flygtrafiken utökas på Skavsta med fler avgångar och destinationer så ökar också attraktiviteten.

Redundans

En stor positiv effekt av snabba tågförbindelser mellan Skavsta och Arlanda är att Skavsta på ett bättre sätt än idag skulle kunna fungera som en kompletteringsflygplats till Arlanda. Skavsta har möjlighet att ta emot de flesta flygplanstyper och skulle därmed kunna avlasta Arlanda vid kapacitetsbrist eller olämpliga flygförhållanden på Arlanda. Stockholm och ÖMS skulle på detta sätt bli mindre känsligt för störningar på Arlanda.

³³ Ostlänken Projektinformation september 2014

Effekter på ÖMS flygplatser vid förbud av statligt bidrag enl EU

De icke-statliga flygplatserna får idag ett statligt stöd som är av avgörande betydelse för flygplatserna.

Det finns idag (2014) ett förslag på EU-nivå att förbjuda statlig eller kommunal subvention av flygplatser med passagerarantal mellan 200 000 och 1 miljon. Detta kan försämra förutsättningarna för en rad mindre flygplatser.

Visby flygplats, med 350 000 resenärer, har idag ett passagerarantal inom spannet. Men Visby flygplats ägs av Swedavia och omfattas därför inte av förbudsförslaget. Övriga småflygplatser ligger under 200 000 resenärer och enligt prognoserna för marknadsutvecklingen kommer ingen av dessa flygplatser inom ÖMS att komma upp i det antal resenärer som omfattas av subventionsförbudet. Skavsta har 2,5 milj resenärer, vilket är över spannet och Skavsta påverkas därmed inte heller av förbudsförslaget.

Sammanfattande resonemang om behov av flygplatser i ÖMS

Arlandas betydelse för det nationella och regionala flygutbudet och den internationella tillgängligheten kan inte ifrågasättas. Tillsammans med Brommas utbud av inrikesflyg är Stockholm, Uppsala och stora delar av ÖMS väl försörjt med flygtrafik.

Västerås ligger väl inom Arlanda och Brommas upptagningsområde och behöver ett starkt nischat flygutbud för att kunna konkurrera. Förbättrade marktransporter från väst med tåg eller bil mot Arlanda kommer att försämra förutsättningarna för Västerås flygplats ytterligare.

Örebro flygplats ligger så långt västerut i ÖMS att den knappt ligger inom Arlandas upptagningsområde. Örebro flygplats har med sitt upptagningsområde västerut en egen marknad, vid rätt flygutbud, som till och med Arlanda har svårt att konkurrera med. Örebro har dessutom lyckats etablera sig som godsflygplats genom sitt lämpliga läge i korsningen mellan E18 och E20.

Visby flygplats har en särställning då den inte har konkurrens från någon annan flygplats i regionen och är av vital betydelse för Gotlands näringsliv, besöksnäring och livskraft.

Söder om Mälaren och Södertälje börjar de tre flygplatserna Skavsta, Norrköping och Linköping kunna konkurrera med Arlanda och Bromma om tillgängligheten, även om flygutbudet är begränsat i jämförelse. Flygutbudet är dessutom spritt på tre flygplatser. Minst två av flygplatserna, Skavsta och Linköping, är i behov av upprustning för att kunna utvecklas.

En koncentration av flygutbudet till en av de tre flygplatserna skulle koncentrera och öka antalet resenärer på flygplatsen vilket skulle ge underlag för ökad service och ökad attraktivitet. En fokusering på en flygplats söder om Mälaren och Södertälje skulle också kunna vara kostnadseffektiv då investeringarna skulle kunna samordnas och koncentreras så att nyttan blir större. Av de tre flygplatserna verkar Skavsta ha bäst förutsättningar p.g.a. att rullbanan redan idag har kapacitet att ta emot de största flygplanen och att flygplatsen vid utbyggnad av Ostlänken blir den flygplats som får närmaste tågförbindelsen. I ett ännu längre perspektiv, om inrikesflyget flyttas från Bromma och inte får plats på Arlanda, ligger Skavsta närmast till hands att ta hand om eventuellt kvarvarande inrikesflyg.

Ur ett marknads- och tillgänglighetsperspektiv för ÖMS skulle det vara lämpligt att fokusera flygtrafiken och investeringarna till flygplatserna Arlanda/Bromma, Örebro och Skavsta samt Visby. Genom denna fokusering erhålls maximal regional tillgänglighet på så få flygplatser som möjligt samtidigt som ett ökat utbud av flyg per flygplats kan bidra till ökad attraktivitet och ekonomisk bärkraft.