

Delrapport 1

Näringslivets och civilsamhällets behov



Skriven av: Eva-Lena Palander, eva-lena.palander@fbregionen.se

Enkäter och statistik Henrik Olsson, henrik.olsson@fbregionen.se

Sammanfattning

Inom flygutredningen avseende Dala Airport, som Falun Borlänge regionen (FBR) har bedrivit våren 2021, har fyra delrapporter tagit fram. Dessa fyra delrapporter ligger till grund för själva huvudrapporten.

Delrapport 1 redogör för Näringslivets och civilsamhällets behov av Dala Airport i dag och de kommande åren (efter pandemin).

Delrapporten har en bred ansats där ambitionen har varit att så många som möjligt, som verkar på Dala Airport eller har intresse av flygplatsen skall få komma till tals. Därför har ett 20-tal intervjuer genomförts med aktörer som verkar där. För att kartlägga det privata näringslivets behov av flygtransporter har intervjuer med några utvalda stora arbetsgivare genomförts. Därtill har 213 privata företag i varierande storlek samt några större offentliga arbetsgivare i regionen besvarat ett digitalt frågeformulär.

I rapporten redovisas resultatet av enkäterna: hur företagens behov av flygresor såg ut före pandemin och hur deras behov bedöms bli efter pandemin, vilka destinationer som efterfrågas samt vilka faktorer som skulle få företagen att välja Dala Airport för flygresor.

Rapporten beskriver också den verksamhet som bedrivs av olika aktörer på flygplatsen, deras bedömning av utvecklingen de kommande åren samt hur de skulle påverkas om flygplatsen lades ner.

I uppdraget ingår också att belysa på vilket sätt återetableringen av Dalregementet I13 kommer att påverka behovet av Dala Airport.

Det är oerhört svårt att förutspå behovet av flygresor efter pandemin. Många förutspår färre antal flygresor till följd av fler digitala möten och ett ökat klimatfokus. Utvecklingen av fossilfritt flyg kan dock komma att påverka denna bedömning. Om man väljer att göra ett försök att återuppta reguljärflyg bör det vara till destinationer som kan serva både resenärer som ska resa vidare interkontinentalt och som kan täcka behovet av flyg till södra Sverige.

Oavsett om man återupptar reguljärtrafik eller ej finns ett stort behov av Dala Airport för samhällsviktigt flyg. På flygplatsen verkar bland annat polisen, Försvarmakten, brandflyget, sjukvårdstransporter, Lantmäteriet, Sveriges Geologiska Undersökningar med flera. Sammantaget skulle en nedläggning av Dala Airport påverka många intressenter. Några skulle fortsatt kunna bedriva verksamhet, andra skulle kunna flytta till en annan flygplats utan allt för stora problem. Den samhällsnyttiga verksamheten skulle däremot påverkas betydligt mera med sämre beredskap, sämre effektivitet vid uttryckning och genomförande av uppdragen till följd.

1. Inledning	3
1.1 Historisk bakgrund Dala Airport	3
1.2 Dala Airport idag	4
1.3 Syfte	5
2. Uppdrag	6
2.1 Omfattning	6
2.2 Avgränsningar	6
2.3 Underlag och metod	6
2.4 Medverkande intressenter	8
3. Näringslivets och civilsamhällets behov	9
3.1 Vilket behov har privata näringslivet och offentliga arbetsgivare av en flygplats?	9
3.2 Vilka flyglinjer är attraktiva för industri och näringsliv?	15
3.3 Övriga intressenters olika behov samt flygplatsens funktioner	23
3.4 Hur kommer återetableringen av ett Dalaregemente att påverka behovet av Dala Airport?	28
4. Utveckling under de kommande åren	31
4.1 Passagerartrafik	31
4.2 Samhällsviktigt flyg och befintliga aktörer på Dala Airport	34
5. Slutsatser	35
5.1 Faktorer som påverkar resandet med flyg	35
5.2 Resande efter pandemin	36
5.3 Miljöfrågor	37
5.4 Vilka blir de viktiga flyghubbarna i Norden?	37
5.5 Aktörernas behov av Dala Airport	38
5.6 Dala Airport - en väl fungerande flygplats	39
6. Referenser/källor	41

Bilaga	1. Dala Airport – resultat enkäter
--------	------------------------------------

1. Inledning

Flygplatsen i Borlänge är en del i regionens infrastruktur och har många intressenter, allt från privata näringslivet till sjukvård och försvaret. Under senare år har ett allt större fokus på miljömässig hållbarhet fått många att ifrågasätta flygets relevans. Samtidigt sker en snabb utveckling av ny teknik och nya bränslealternativ som möjligen kan rita om kartan. En allt mera ansträngd ekonomi hos kommuner och regioner gör att flygplatsens finansiering sätts under lupp och prövas.

För att kunna fatta väl underbyggda beslut kring framtidens flygplats behöver vi belysa flera olika aspekter och genomföra en analys med olika scenarion för den framtida utvecklingen av Dala Airport:

Följande aspekter belyses i utredningen:

1. Näringslivets och civilsamhällets behov
2. Ny teknik och nya drivmedel
3. Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken
4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport

Denna delrapport fokuserar på näringslivet och civilsamhällets behov av Dala Airport.

1.1 Historisk bakgrund Dala Airport

Platsen för Dala Airport är en historiskt viktig plats och har varit militärt område sedan 1700-talet. Flygfältet var krigsflygfält fram till 1961 då det övergick till att vara ett övningsflygfält, vilket möjliggjorde reguljära flygningar. Ett år senare startade Linjeflyg reguljära flygningar från Stockholm, via Borlänge vidare till Östersund men det var först i början av 1970-talet som flygplatsen fick luft under vingarna på riktigt.

Resandet ökade i hela Sverige och kommunen satsade stort på flygplatsen, med inköp av ny mark och anläggning av en ny terminal. 1975 utökade Linjeflyg med två dagliga turer till Göteborg via Karlstad. Samtliga linjer trafikerades vardagar och lördagar, och till Stockholm kunde man flyga även på söndagar.

På 1990-talet hade flygplatsen sin allra intensivaste period med omkring 200 000 resenärer årligen. Reguljärflyget från Dala Airport har trafikerat, förutom till Stockholm Arlanda, ytterligare ett antal destinationer genom åren, bland annat Köpenhamn, Oslo, Malmö och Göteborg

2006 startade researrangören Detur charterflyg till Antalaya och året därpå flög Apollo till Burgaskusten. 2008 kunde man även resa med Ving till Mallorca och Kreta. I och med att charterflygningarna ökade i volym byggde man under 2012 om avgångs- och ankomsthallarna på flygplatsen för att förbättra passagerarflödena vid utrikesflygningar.

I maj 2018, efter flera år av minskat resande, lade AIS Airlines som då flög linjetrafiken ner avgångarna till Göteborg och i november samma år drogs även turerna till Malmö in. I AB Dalaflugets årsredovisning för 2018 kan vi läsa:

”På Dala Airport minskar också passagerarantalet på reguljärtrafiken. Flygbolaget AIS Airlines som bedrivit flyg från Borlänge till Göteborg och Malmö har under en lång tid haft stora problem med att hålla den sk. regulariteten (flygen skall gå på utsatt tid). Anledningarna har varit många, brist på besättningar och flygplan har varit de främsta orsakerna. Efter att ha ”misshandlat” marknaden under lång tid så tog bolaget först beslutet att lägga ner linjen till Göteborg i maj och sedan linjen till Malmö i november. Tråkigt men med tappat förtroende bland passagerarna så fanns helt enkelt inte förutsättningarna för AIS Airlines att fortsätta på inslagen linjen”

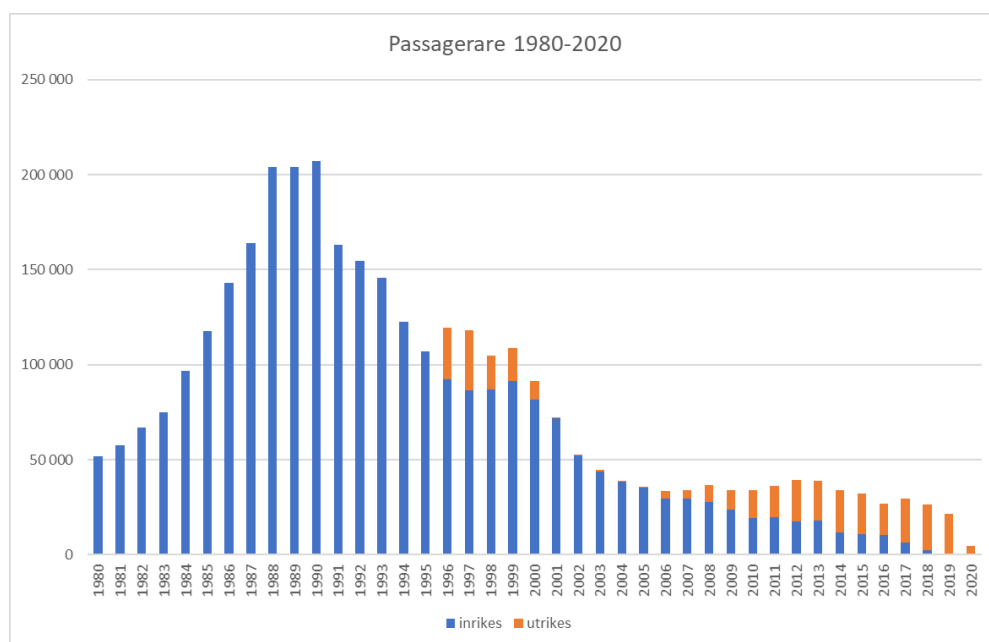


Bild 1: Utveckling passagerare Dala Airport åren 1980-2020 (Källa: Flygplatsstatistik, passagerare, Transportstyrelsen <https://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/2020-1998>)

1.2 Dala Airport idag

I dag trafikerar ingen reguljärtrafik flygplatsen. Förutom charterflyget, som fram till pandemin hade omkring 60 avgångar per år, nyttjas flygplatsen i första hand för en rad samhällsviktiga verksamheter.

Försvaret använder bland annat flygplatsen för sin övningsverksamhet. Flygambulansen använder Dala Airport för patient- och organtransporter. Polisen använder flygplatsen vid bland

annat spaning, trafikövervakning och vid övningar. Brandflyget, Lantmäteriet och Statens geologiska undersökningar (SGU) är ytterligare organisationer som har intressen i flygplatsen.

Till detta kommer också medlemsföreningar som Borlänge flygklubb, Dala fallskärmsklubb och Radioflygklubben Viggen som alla bedriver sin verksamhet på och omkring flygplatsen.

1.3 Syfte

Syftet med delrapporten är:

Att ge en bild av vilka olika typer av verksamheter som i dag bedrivs på flygplatsen samt vilka behov, utmaningar och möjligheter de ser.

Att genom intervjuer och enkäter ge en bild av det privata näringslivets och några stora offentliga arbetsgivares behov av flyget idag och efter pandemin.

2. Uppdrag

2.1 Omfattning

I denna delrapport beskrivs näringslivets och civilsamhällets behov av Dala Airport idag och de kommande åren (efter pandemin). Idag bedrivs ingen reguljärtrafik men det finns en mängd andra aktörer som bedriver verksamhet på och i anslutning till flygplatsen. Det finns också ett brett samhällsintresse av flygplatsen vilket inte alltid märks i debatten. Hur de olika aktörerna använder sig av Dala Airport idag och vilka behov de ser under de kommande åren redovisas i denna delrapport. Då verksamheterna är så olika har uppdraget strävat efter att föra en dialog med samtliga aktörer.

Idag finns ingen reguljärtrafik på Dala Airport. Förutom att en flygplats med passagerartrafik har ett betydande symbolvärde ger det också en möjlighet till utökad verksamhet och därmed ökade intäkter och förbättrad ekonomi (läs mer om det i delrapport 4. *Ekonomiska förutsättningar Dala Airport*). Därför har vi i denna rapport även undersökt näringslivets behov av flygresor idag och de kommande åren (efter pandemin).

2.2 Avgränsningar

De tillfrågade företagen har alla sin verksamhet inom ett geografiskt område från Avesta till Leksand, inkluderat Ludvika och Smedjebacken. Området bedöms som ett rimligt geografiskt närområde till flygplatsen.

De intressenter som intervjuats har kontaktats utifrån det underlag på verksamma aktörer som presenterats av flygplatsledningen.

Möjliga och tänkbara framtida intressenter har inte ingått i utredningen.

2.3 Underlag och metod

Delrapporten har en bred ansats, ambitionen har varit att så många som möjligt som verkar på Dala Airport eller har intresse av flygplatsen skall få komma till tals. Beskrivningen av den verksamhet som bedrivs på flygplatsen i dag bygger till största delen på intervjuer med ett 20-tal aktörer som verkar där. Detta för att få en så beskrivande och uttömmande bild som möjligt över behov, möjligheter och konsekvenser för den egna verksamheten i det fall flygplatsen skulle utvecklas, bibehållas eller avvecklas. Intervjuerna har vid behov kompletterats med skriftliga underlag.

För att kartlägga det privata näringslivets behov av flygtransporter genomfördes först ett mindre antal intervjuer med några stora privata arbetsgivare, inom olika branscher, som vanligtvis genomför många arbetsresor. Med stöd från Näringslivsenheterna i Falun, Borlänge, Säter, Gagnef, Leksand, Hedemora, Avesta, Ludvika och Smedjebacken valdes 13 företag ut. Fyra av dessa meddelade att man, av olika anledningar, inte hade möjlighet att bidra till utredningen. Nio personliga intervjuer genomfördes.

I intervjuerna prövades frågeställningarna i formuläret och vi fick en grundläggande bild av det aktuella transportbehovet och företagens utmaningar.

Övriga respondenter har deltagit genom att besvara ett digitalt frågeformulär. Dels genom ett riktat utskick till namngivna kontaktpersoner på 32, av näringslivsenheterna, identifierade företag. 16 av dessa besvarade enkäten och ingår i underlaget. Resterande har bjudits in via ett digitalt utskick från näringslivsenheterna till de företag i kommunen som meddelat att man önskar få aktuell information. Totalt har 213 företag svarat på dessa enkäter.

Sju stora offentliga arbetsgivare har också svarat på en riktad enkät och gett sin bild av organisationens behov av flygresor före och efter pandemin.

Alla respondenter har inte svarat på alla frågor men vi har valt att registrera alla svar som tydligt markerats. Vi har inte räknat bort respondenter som inte svarat på alla frågor.

Då vi antog att företagens storlek kunde påverka behovet av flygtransporter valde vi att i tillägg till resultatet för samtliga respondenter också redovisa resultatet för de företag som hade fler än 50 anställda.

I närtid har andra regionala flygplatser utretts, bland annat Västernorrlands flygplatser (*Sambällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Region Västernorrland 210325*). Denna utredning hade bland annat till syfte att beskriva flygverksamhetens påverkan på den regionala tillväxten och byggde på en modellberäkning – RUT3. Denna utredning har vi tagit del av och refererar till.

Följande intervjuer och enkäter ligger till grund för redovisningen:

Respondenter	Typ av undersökning	Antal respondenter
Näringsliv, stora företag	Intervjuer	9
Näringsliv, stora företag	Riktad enkätundersökning (samma frågor som ovan)	16
Näringsliv, (mailadresser från näringslivsenheterna)	enkätundersökning	197
Offentliga organisationer (stora arbetsgivare)	Riktad enkätundersökning	7
Aktörer på flygplatsen	Intervjuer	23
Övriga relevanta för frågeställningarna	Intervjuer	6

Hela 213 företag har valt att svara på enkäten vilket vi tolkar som ett bevis på att flygplatsen, och dess vara eller icke vara engagerar! Vi fick god hjälp att sprida vår inbjudan till företagen att lämna sina synpunkter via kommunernas sociala media och digitala utskick. Utredningen fick också spridning via de lokala tv-nyheterna.

2.4 Medverkande intressenter

Intressenterna i denna utredning kan delas upp i tre grupper:

- Näringslivet och offentliga organisationer i regionen
- Aktörer på Dala Airport
- Övriga

I denna delrapport kommer i princip alla medverkande intressenter från de två första grupperna.

Förutom de 213 privata företagen och de 7 offentliga organisationerna har ett antal aktörer som verkar på eller i nära anslutning till flygplatsen intervjuats. I första läget har utredarna kontaktat de personer som flygplatsledningen namngett (gällande gruppen aktörer på Dala Airport). I några fall har kontaktpersonen lämnat vidare uppdraget till den man ansett bättre lämpad att svara på frågorna, alternativt har flera personer deltagit vid intervjun.

Följande aktörer har intervjuats:

- Borlänge flygklubb
- Borlänge Kommun
- Compexia Law Group AB
- Dala Airport
- Dalaflyget
- Dalregementsgruppen
- eX-Change Parts AB
- Flygstaben, planeringsavdelningen
- Försvarets Materielverk
- Kungsair Training AB
- Luftstridsskolan (LSS), F16
- Länsstyrelsen - krisberedskap och civilt försvar
- Mellersta Militärregionen (MRM)
- Polisen, fastigheter
- Polisflyget Nationella Operativa Avdelningen
- Radioflygklubben Viggen
- Region Dalarna, Ledningsenheten
- Statens Geologiska undersökningar (SGU)
- Svensk Luftambulans
- Wermlandsflyg

3. Näringslivets och civilsamhällets behov

3.1 Vilket behov har privata näringslivet och offentliga arbetsgivare av en flygplats?

Flygtransporterna, som är en viktig del av vår totala infrastruktur, precis som väg- och tågtransporter, har under senare år debatterats flitigt. Inte minst har flyget identifierats som en miljöbov med vad vi i dagligt tal benämner som ”flygskam” eller ”flygoro” till följd. Debatten bidrog till ett minskat flygresande redan innan pandemin. Under pandemin har flygresorna i det närmaste upphört då personliga möten ersatts av digitala.

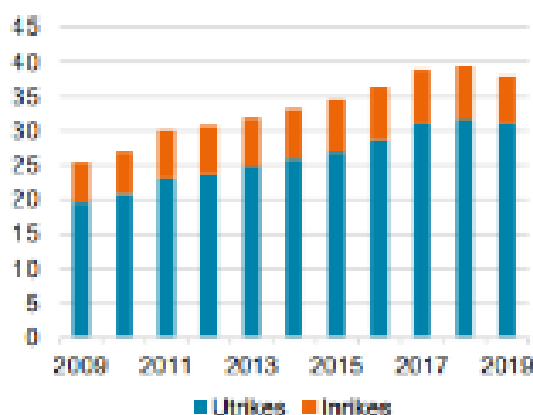


Bild 2: Antal passagerare i Sverige, utrikes- och inrikesflyg, 2010 – 2020 (Källa: Luftfart 2020, Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2020/luftfart-2020.pdf)

Trots större fokus på hållbart resande och ändrade beteenden framhåller de stora företagen vikten av effektiva, snabba och pålitliga transporter. För långa eller akuta transporter är flyget ofta det enda möjliga transportmedlet. Den snabba utvecklingen vad gäller miljövänliga flygbränslen och eldrivna flygplan som ger ökade möjligheter till flexibelt resande kan komma att påverka hur, hur mycket och vart näringslivet kommer att flyga framöver (mer om det i delrapport 2. *Ny teknik och nya drivmedel*).

3.1.1 Värdet av en flygplats för regionen

Generellt kan man säga att en fungerande flygplats har ett stort symbolvärde och stärker en plats/regions attraktionskraft. Detta verifieras både i våra intervjuer med de stora företagen och med Invest in Dalarna. Invest in Dalarna menar att en lokal/regional flygplats stärker en orts/regions attraktionskraft, speciellt i ett stort och glesbefolkat land som Sverige. Dalarnas län beskrivs som centralt placerat i Sverige och dessutom lyfts avståndet till Arlanda, en internationell flygplats inom två timmar, i stort sett i varje kontakt med en utländsk aktör som vill undersöka möjligheterna till att investera i regionen. Det är främst aspekten att transportera människor, inte varor som lyfts. Hur snabbt man kan ta sig till platsen man valt för etablering. Man menar att det även kan hjälpa till att stärka de utlandsägda företag som finns i regionen, främst inom tillverkningsindustrin, där liknande enheter finns på flera platser inom en större koncern och en intern konkurrensutsättning om var nästa investering ska göras ständigt pågår. Även möjligheten att snabbt transportera expertkompetens inom bolaget till/från en anläggning

i Dalarna stärks om en lokal flygplats finns i området. Huruvida flygplatsen varit direkt avgörande för någon etablering eller investering är dock svårt att svara på.

Hur en regions tillväxt påverkas av flygverksamheten har man försökt uppskatta i Västernorrland, genom att använda sig av RUT-3 modellen. (*Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Region Västernorrland 210325*)

I utredningen pekar man på att det finns ett starkt och självförstärkande samband mellan regional tillgänglighet, attraktivitet och utvecklingskraft. Om en region är attraktiv drar den till sig den kompetens som behövs och krafter som vill bidra till ytterligare utveckling. En attraktiv region ställer både krav på och bidrar till bra transportmöjligheter.

I utredningen refereras också till *Ferguson och Forslid* som beräknat sambandet mellan flyg och kommunal utveckling i Sverige. De konstaterar att om tillgången till flyg ökar med 10 % ger det ca 5 % högre produktion, import och export

Hur stor påverkan blir i praktiken beror dock på en rad olika faktorer. Som exempel nämns hur stor flygplatsen är och på vilket avstånd den ligger från kommunen, om det finns andra transportslag som kan ersätta flyget, hur stort näringslivets flygberoende är, och regionens långsiktiga mål. Enligt *Ferguson och Forslid* varierar också effekten mellan branscher med en faktor upp till tio. De branscher som har störst nytta av tillgänglighet med flyg är kunskapsintensiv tjänstesektor, men även inom tillverkande företag spelar tillgängligheten till flyg en stor roll.

I Rapporten *Dala Airport och den regionala utvecklingen, Transek, 2003-12-09* ges en bild av en tillgänglighet med flyg från Dala Airport som skiljer sig markant från vad som diskuteras i dag, eller för den delen från vad som efterfrågas i intervjuer och enkäter.

I rapporten beskrivs att med det trafikeringsutbud som fanns i november 2002 – med 40 flygplatser som trafikerades genom inrikesnätet - var det 25 orter som medgav en vistelsetid på 8 timmar eller mer från Dala Airport. På motsvarande sätt beskrivs tillgängligheten till Borlänge från övriga Sverige från de 32 tillgängliga flygplatserna. Av dessa erbjöd 22 en vistelsetid på 8 timmar eller mer.

I Transeks rapport beskrivs också möjligheten att nå europeiska destinationer. Av det 30-tal destinationer som då kunde nås från Dala Airport, med högst 2 byten och minst 4 timmars vistelsetid, återfinns London, Paris, Frankfurt, Amsterdam, Bryssel och Zürich och de tre nordiska huvudstäderna, alla med 8 timmars vistelsetid eller mer. Totalt var det 22 destinationer som medgav en full arbetsdag (minst 8 timmar) på destinationen. När det gäller tillgängligheten till Dala Airport från Europeiska städer kunde man få den längsta vistelsetiden från Helsingfors, Åbo och Tammerfors med mellan 9 och 10 timmar i Falun/Borlängeregionen. Resenärer från viktiga flygplatser som Frankfurt, Hamburg, Amsterdam och Paris kunde få maximalt 5 timmars vistelsetid.

I denna rapport har vi valt att fråga näringslivet hur deras resande såg ut innan pandemin, vad de tror om utvecklingen efter pandemin samt vilken/vilka destinationer de kommer att ha behov av att resa till när arbetslivet återgått till det ”nya normala”. Resultatet av enkäterna finns att ta del av i sin helhet i *Bilaga 1-3*.

3.1.2 Respondenterna

Företagen som deltagit är av varierande storlek. Allt från microföretag till stora multinationella koncerner.

	Totalt	Intervju	Stor enkät	16 utvalda
1 - 5 anställda	114		114	0
6 - 20 anställda	41		37	4
21 - 50 anställda	24	1	19	4
51 - 100 anställda	12		8	4
Fler än 100 anställda	31	8	19	4

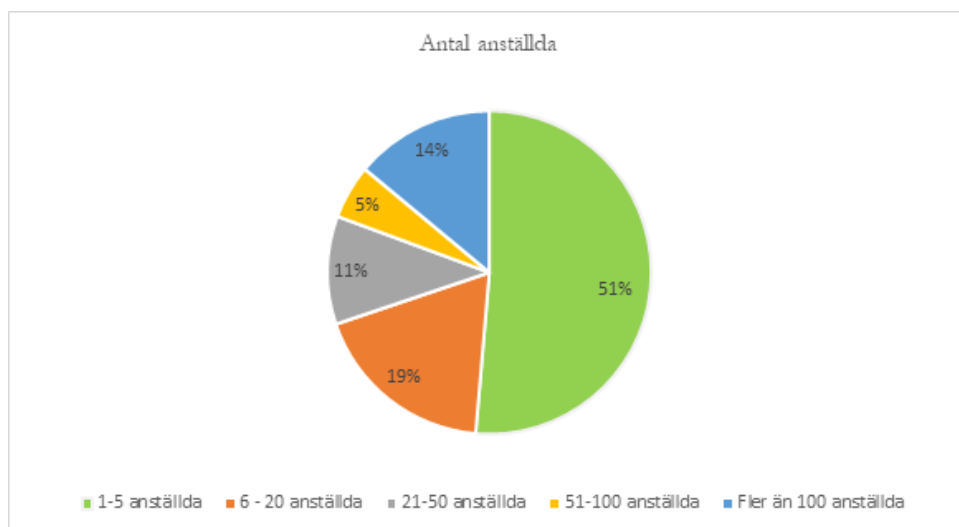


Bild 3: Fråga "Antal anställda i ert företag?"

En del av företagen har all sin verksamhet och alla sina kunder i Dalarna medan andra har tillverkning i regionen men säljer 95% av sina produkter på en exportmarknad.

	Totalt	Intervju	Stor Enkät	16 utvalda
Dalarna	165	9	144	12
Övriga Sverige	158	9	136	13
Europa	59	8	41	10
Internationellt	51	8	33	10

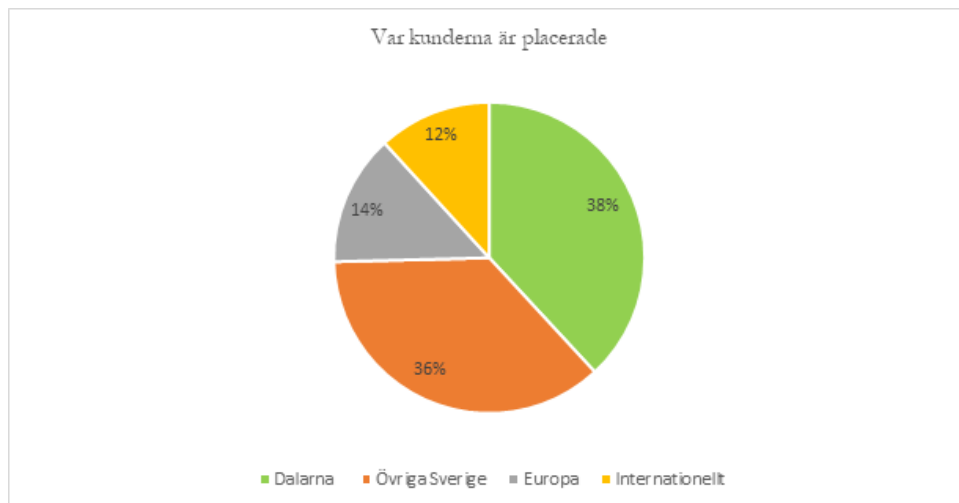


Bild 4: Fråga "På vilka platser har ert företag kunder"

De sju offentliga arbetsgivarna som svarat på enkäten, har alla fler än 100 medarbetare. Två av organisationerna har en mindre andel medarbetare anställda på andra platser i landet. Merparten av kunderna finns i regionen.

3.1.3 Resor innan pandemin

Tio företag och fem av de stora offentliga organisationerna hade fler än 500 arbetsresor som var längre än 300 km per år

112 företag hade färre än 25 resor, som var längre än 300 km per år

Bil var det absolut vanligaste färdmedlet hos de privata företagen. 93 företag svarade att de gjorde mer än 75 % av sina resor med bil. Bara tio företag svarade att de åkte tåg vid mer än 75 % av sina resor.

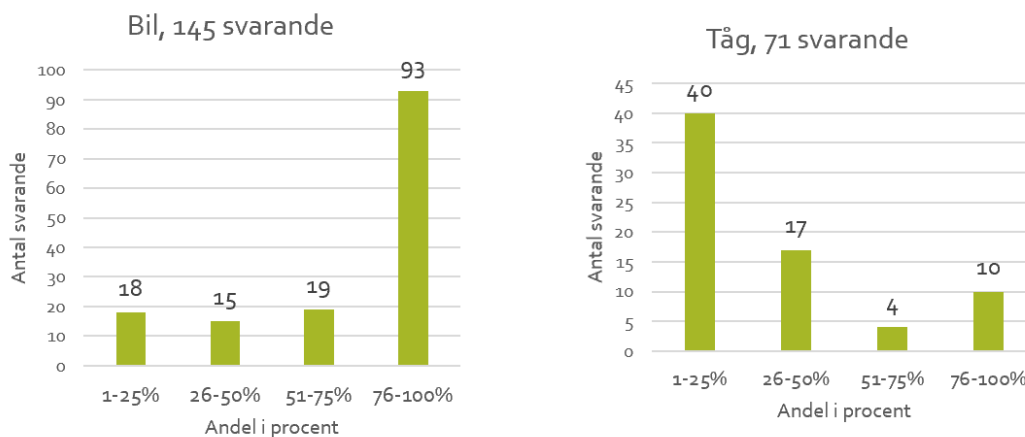


Bild 5: Fråga "Uppskatta hur stor andel av resorna som gjordes med respektive trafikslag – innan pandemin (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

Tolv företag svarade att 75 % av deras resor var med bil till en flygplats för fortsatt transport med flyg. Man åkte oftare med bil än tåg till flygplatsen. 85 företag svarade att deras resor med flyg (via tåg eller bil) utgjorde 1 – 25 % av det totala antalet resor.

Här skiljde det stort mellan de privata företagen och de offentliga organisationerna, som svarade:

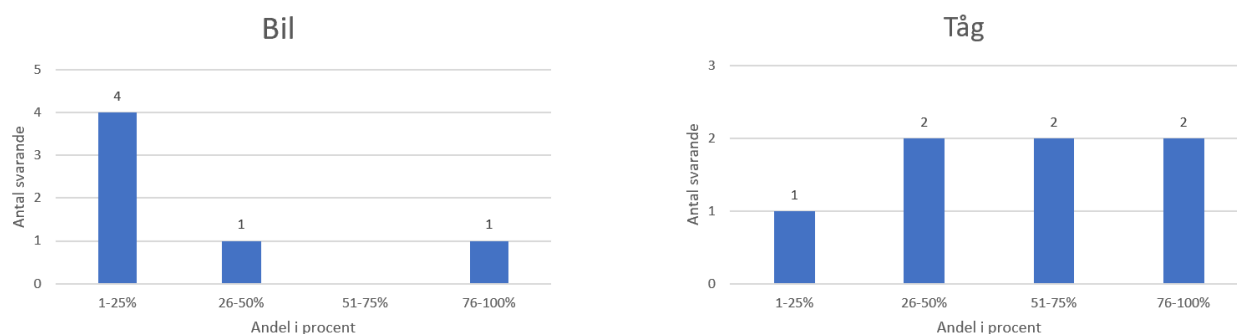


Bild 6: Fråga ”Uppskatta hur stor andel av resorna som gjordes med respektive trafikslag – innan pandemin (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

Andelen tågresor är betydligt högre och andelen bilresor är betydligt lägre hos de offentliga arbetsgivarna än hos de privata företagen.

I enkäten frågade vi om man, innan pandemin, tog emot besökare som kom längre bort ifrån än 300 km. Av de större företagen svarade de flesta ja på frågan. Tio företag och 2 offentliga arbetsgivare angav att de hade mer än 100 långväga gäster per år. Besökarna reste i stort sett på samma sätt som medarbetarna i företaget. Totalt sett kom de flesta besökarna med bil medan de internationella besökarna kom med flyg till Arlanda och vidare med bil eller tåg, beroende på var verksamheten var belägen.

De nio storföretagen, de 16 riktade enkäterna och de offentliga organisationerna fick frågan om de tidigare reste med de reguljära linjerna från Borlänge. Här var svaren spridda, en av de offentliga organisationerna svarade att man frekvent reste Borlänge – Göteborg och Borlänge - Malmö. Några få påpekade hur smidigt det var när man kunde komma hem tidigt och snabbt trots en sen flight. De flesta, varav flera personer i ledande ställning, hade ingen erfarenhet alls av att resa med flyg från Dala Airport. Det verkade inte heller vara en fråga man diskuterade internt. Intrycket är att man ställt om och anpassat sig till de nya förutsättningarna. Någon kommenterade att det var betydligt viktigare att tåget till Arlanda var stabilt och modernt än att man kunde flyga dit.

3.1.4 Resor efter pandemin

Hälften av respondenterna tror på ett minskat resande efter pandemin och ca 40 % tror på samma nivåer som tidigare (OBS! frågan avsåg totalt resande; bil/tåg/flyg).

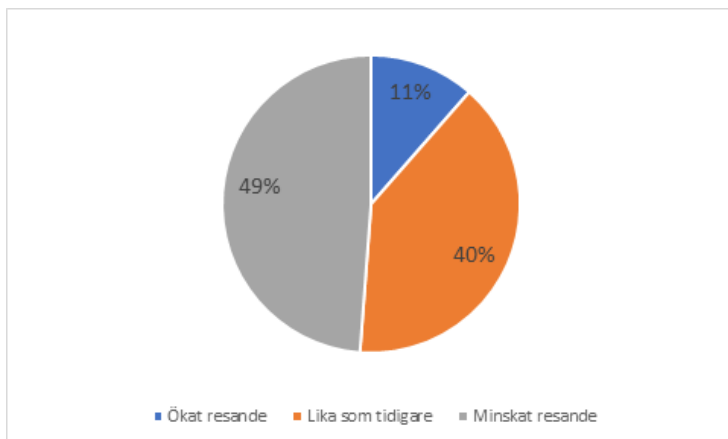


Bild 7: Fråga "Hur tror du att det 'nya normala' efter pandemin kommer att vara?" (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

Bland de intervjuade storföretagen och de offentliga organisationerna tror samtliga på minskat resande.

En respondent utvecklade sitt resonemang:

- Privat resande kommer att öka – "det finns inget annat sätt att uppleva världen"
- Resandet till kunder kommer att återgå till "det normala", då det personliga mötet och relationen är så viktig
- Minskat resande till interna möten.

På frågorna om hur stor minskningen kommer att bli för respektive transportslag går svaren isär. Vår bedömning är att inriktningen på verksamheten och var företaget är beläget har betydelse. De flesta bedömer dock att flyget är det transportslag som kommer att minska allra mest medan bilen tycks vara det transportmedel som kommer att drabbas minst.

Hur stor den totala minskningen i resandet kommer att bli varierar mellan 5 - 50%. Anledningen till minskade resor sägs vara att pandemin har skapat nya vanor och att man lärt sig kommunicera på andra sätt som fungerar alldeles utmärkt. De nya miljömålen nämns också som en anledning.

3.1.5 Transportflyg

Dala Airport har aldrig varit en flygplats för godshantering. Bland de regionala flygplatserna i närområdet är det Örebro flygplats som tagit den rollen. Eskilstuna flygplats satsar också tydligare på godstransporter, vilket bedöms vara påverkat av Amazons etablering där.

Frågan om godstransporter har ställts till de större företagen i den utökade enkäten (16 svar) samt i intervjuerna med de nio storföretagen. Inget företag angav att de använde sig av flygtransporter för gods idag. Främsta anledningen till det var priset. Av tilläggskommentarerna framgår dock att flyget används i särskilt akuta fall. Det kan röra sig om leveranser av viktiga reservdelar, kritiska komponenter, prover eller liknande. Transporterna går då oftast till Arlanda för vidareleverans med bil till regionen. I några fall har man dock flugit in godset hela vägen till Dala Airport.

Godstransporterna går vanligtvis med båt och sedan med väg/järnväg då det är betydligt billigare. Någon poängterade dock att det samtidigt binder mycket kapital. Endast ett företag såg en potential för ökad godshantering under förutsättning att man kan erbjuda **snabba**, säkra leveranser vilket var enda anledningen till att man kan tänkas ta en dyrare transportkostnad.

I dagsläget ser företagen flyget som en bra och viktig transportör i akuta situationer. Kartläggningen visar inget större intresse för ökade godstransporter i närtid. I en framtid med mera miljövänligt flyg och en fortsatt utveckling av kravet på att leveranser ska ske "just in time" kan det möjligen komma att förändras. Snabba och säkra transporter är viktigt. Där har flyget en konkurrensfördel jämfört med övriga transportslag.

3.2 Vilka flyglinjer är attraktiva för industri och näringsliv?

3.2.1 Viktiga faktorer vid val av transportsätt

I intervjuerna med de stora företagen, med många tjänsteresor, var inriktningen tydlig:

Vi ska resa på det mest effektiva och säkra sättet vid varje givet tillfälle!

Kravet på tids- och kostnadseffektivitet är gemensamt i resepolicy för samtliga. Några har därtill säkerhetskrav som gör att medlemmar i en ledningsgrupp eller arbetsteam inte ska resa i samma plan eller bil. Miljöaspekten har ännu inte haft så stor påverkan på bolagens resepolicy – men man är överens om att den kommer. Här skiljer det sig mellan de privata och de offentliga organisationerna. I de offentliga organisationerna har miljöfokus slagit igenom.

Det tydliga fokuset på effektivitet ger i sin tur att ju kortare avståndet är till destinationen desto viktigare är det för en flygplats att ha hög frekvens i antalet avgångar för att flyget skall vara intressant. Det är en svår ekvation att få ihop för en region som Dalarna, med begränsat antal möjliga resenärer. Visst är det önskvärt med snabba och pålitliga transporter liksom att vara tillgänglig för att ta emot kunder, mötesdeltagare och besökare. Men än viktigare för de som kan tänka sig att resa med flyg är att flygtransporten minskar restiden och därmed blir kostnadseffektivt. När man räknar på hela kalkylen är tiden en viktig faktor. Ju längre sträckor, desto mer konkurrenskraftigt blir flyget. Det är näst intill omöjligt att resa över dagen med bil och tåg till destinationer över 400 km. Tidseffektivitet framhålls både i enkätsvaren och i tilläggskommentarerna.

I intervjuerna har de största företagen tydliggjort att tidseffektiviteten handlar om tiden för hela resan, från dörr till dörr. Måste man vara på flygplatsen lång tid innan avgång för incheckning och säkerhetgenomgång påverkar det, liksom glesa avgångar i tågtrafiken till och från flygplatsen. Smidiga biljettsystem och självcheckning sparar tid. Att kunna checka in hela resan från Borlänge till slutdestination skulle vara en stor fördel för företagen.

En ambition i både enkäter och intervjuer har varit att få näringslivet och de stora offentliga arbetsgivarna att precisera konkreta behov av flygtransporter för sina medarbetare och besökare. Till vilka destinationer önskar man resa? Kan man uppskatta ungefär hur stort behov, i antal resor, man kommer att ha efter pandemin?

Alla respondenter som uttryckt att man har något behov av flygresor, vittnar om svårigheten att förutse transportbehovet när pandemin lagt sig. Det är därför en stor osäkerhet i enkätsvaren. Å andra sidan är ingen bättre skickad att göra uppskattningen än den egna organisationen. Många organisationer har valt att ange till vilka destinationer man önskar resa men avstått från att uppskatta volymer.

3.2.2 Destinationer

I enkätens **fråga 12: "Vilka av dessa destinationer kommer ni ha ett behov av att flyga till?"** angavs sex alternativ – Arlanda, Göteborg, Malmö, Köpenhamn, Annat och Inget behov. Relativt många har angett alternativet Arlanda, medan alla respondenter vi intervjuat varit mycket tydliga i att det inte är ett alternativ att flyga till Arlanda för vidaretransport ut i världen. Vår bedömning är därför att de som enbart svarat på den skriftliga enkäten snarare angett Arlanda som ett behov utifrån att de "måste" ta sig dit för att kunna flyga vidare ut i Europa eller till övriga världen. Vi väljer därför att inte kommentera behovet av flyg till Arlanda vidare.

I den stora enkäten, med 197 respondenter, svarade hela 74 företag att man inte hade något behov alls av flygtransporter. 114 av respondenterna är små och lokala företag med 1 - 5 anställda. Om man däremot väljer att titta närmare på de företag som har över 50 anställda har ingen av dessa angett alternativet "inget behov". 3 av de 7 offentliga organisationerna svarar att de inte har något behov av flyg från Borlänge.

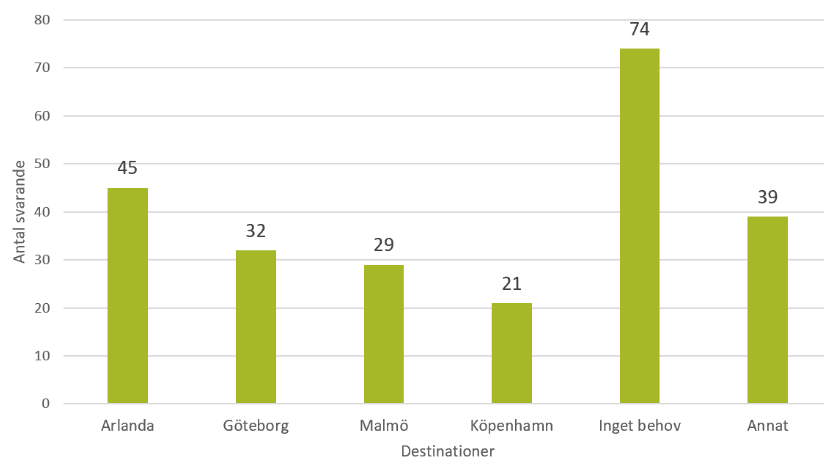


Bild 8: Fråga "Vilka av dessa destinationer kommer ni ha ett behov av att flyga till - efter pandemin?"
(Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

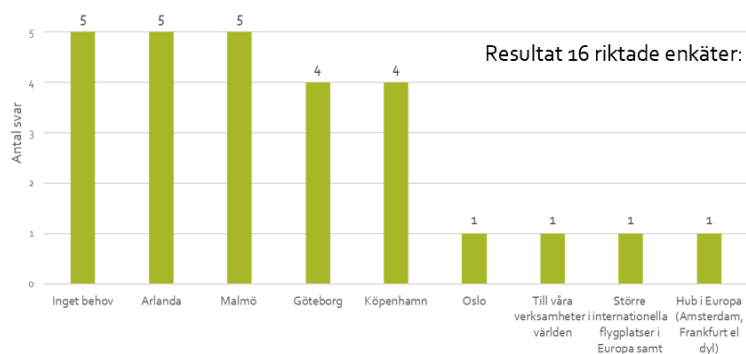


Bild 9: Resultat från 16 riktade enkäter. Fråga "Vilka av dessa destinationer kommer ni ha ett behov av att flyga till - efter pandemin?" (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

36 företag och två offentliga organisationer har angett Göteborg som en önskad destination. Ett antal företag och organisationer har också angett Malmö och Köpenhamn. De sistnämnda flygplatserna ligger nära varandra och lägger man ihop de båda destinationerna, vilket är rimligt, har 63 företag och organisationer sagt sig ha behov av resor till Köpenhamn/Malmö.

Under alternativet ”Annat” har företagen angivit:

Norra Sverige i topp:

Luleå 5
Norrland 3
Kiruna 2
Norra Sverige 1
Skellefteå 1
Malmfälten 1
Umeå 1

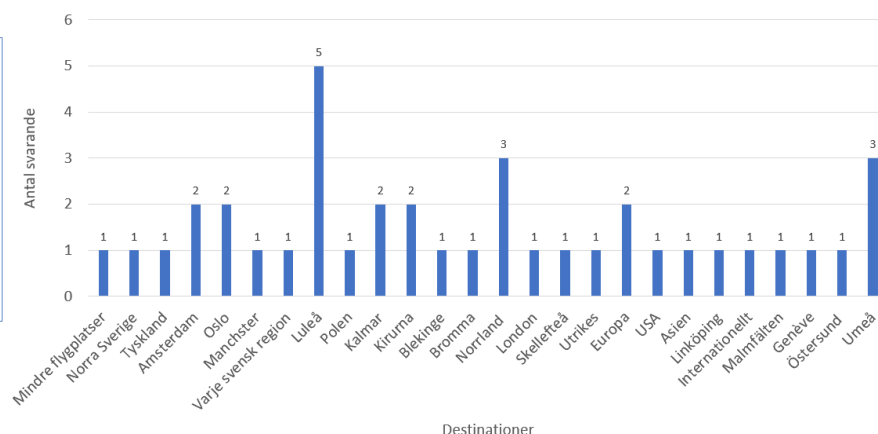


Bild 10: Fråga ”Vilka av dessa destinationer kommer ni ha ett behov av att flyga till – efter pandemin?”
(Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

I intervjuerna med de nio stora företagen är det främsta behovet tydligt: Köpenhamn. Från Köpenhamn kan man flyga vidare ut i världen och på så sätt spara in en mellanlandning och tjäna mycket tid. Ett citat hämtat ur en intervju beskriver behovet väl: ”Enda anledningen att flyga från Dala Airport är om man kan ta sig till en internationell hub, typ Köpenhamn. Det är för nära att ta bilen till Arlanda”. Nyckelordet är tidseffektivitet.

3.2.3 Viktiga faktorer för att välja Dala Airport

I enkäten ställdes också frågan: ”Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer?” Respondenterna ombads att rangordna de fem viktigast faktorerna, där 1 är den viktigaste.

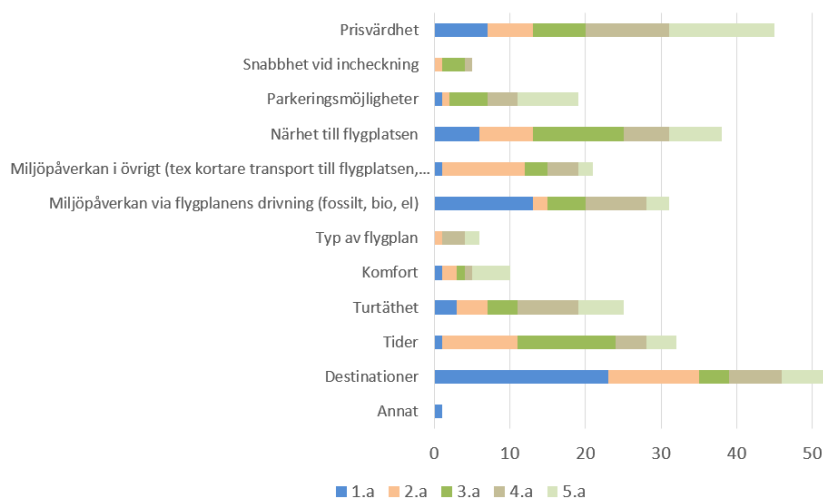


Bild 11: Fråga ”Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer?” (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

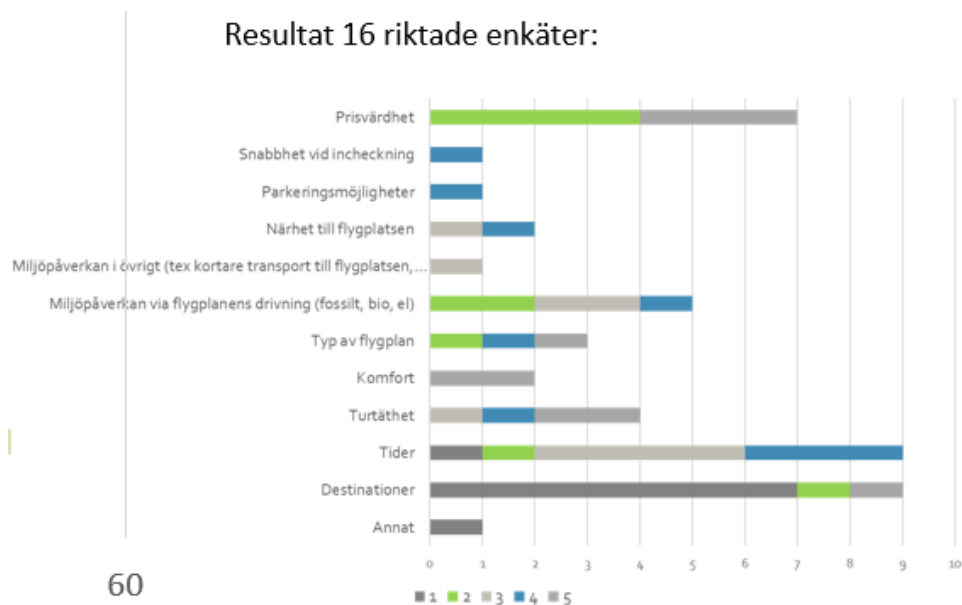


Bild 12: Resultat från 16 riktade enkäter Fråga "Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer?" (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

Som framgår av graferna är företagen både i den stora enkäten och den riktade relativt överens. "Rätt" destinationer och prisvärdhet är viktigast för båda grupperna. Tider, närhet till flygplatsen och minskad miljöpåverkan genom biobränsle eller eldrift framhålls som faktorer som skulle bidra till ökat nyttjande av flygplatsen.

De intervjuade storföretagen gjorde i stort sett samma prioriteringar. På frågan om vad som var viktigast blev svaret destinationer, destinationer och destinationer.....men även prisvärdhet, närhet och minskad miljöpåverkan framhölls som viktiga faktorer.

Rangordningen för de offentliga arbetsgivarna ser annorlunda ut:

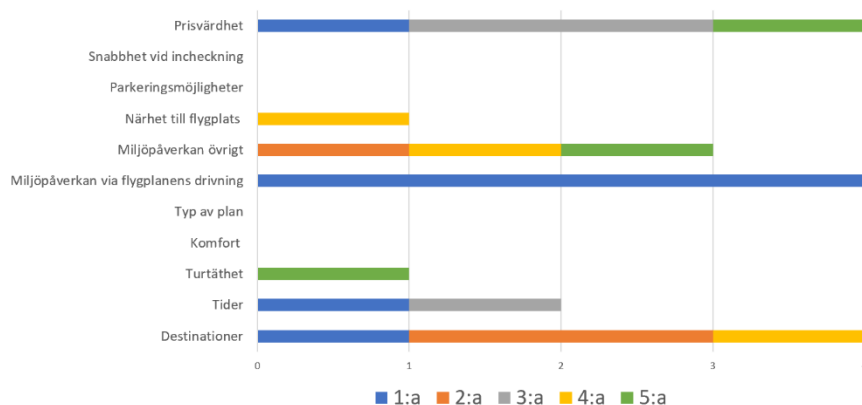


Bild 13: Fråga "Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer?" (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

För dem är miljöpåverkan klart viktigast, följt av destinationer och prisvärdhet.

”Vilka fördelar och nackdelar ser du med att flyga från Dala Airport och från Arlanda?”

De största företagen ombads att förtydliga vilka för- och nackdelar de upplevde med att flyga från Dala Airport och Arlanda. Gruppen var enig i sina svar:

Fördelar		Nackdelar	
Dala Airport	Arlanda	Dala Airport	Arlanda
Nära	Enkelt att ta sig dit med tåg	Fel/få destinationer	Längre avstånd
Läget	Rätt destinationer	Ingen linje till Köpenhamn	Tar längre tid
Parkering	Linje till Köpenhamn	Ingen direktlinje till Kina/Hong kong	Utbud och avgångstider
Bra, nära	Internationell	Få destinationer	Tar längre tid
Nära, möjlighet till hemmaplan	Smidigt att åka tåg, på rätt sidan stan	Inget utbud och dyrt	
Nära, effektivt, allt går fortare	Serviceutbud, avgångar	Inga destinationer	
		Destinationer, tåg/bil är billigare till Arlanda	
		Utbud, service	

Bild 14: Fråga ”Vilka fördelar och nackdelar ser du med att flyga från Dala Airport och från Arlanda?”
(Källa: Intervjuer, nio storföretag)

Alla enkäter avslutades med frågan: ”Övrigt du vill tillägga om Borlänge flygplats?”

Den stora enkäten med 197 respondenter hade relativt många fria kommentarer som kan grupperas enligt följande:



Bild 15: Fråga ”Övrigt du vill tillägga om Dala Airport?” (Källa: Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter)

Flera av företagen som intervjuades framhöll flygplatsen som viktig, inte minst som en del i regionens attraktivitet och som en del i att kunna locka expertkompetens till regionen och företaget. Däremot påpekade flera att de själva nog inte skulle bli någon stor resekund. Några förslag lämnades, Citat:

- ” om man öppnar upp för reguljärtrafik till en internationell hub bör man hitta en affärsmodell/samarbete med företag som ”comittar” sig att resa från Dala Airport”
- ” Kartlägg industrier/företags behov inom en 15 mils radie och se eventuella mönster. Koppla ihop det med besöksnäringen till exempel att danskarna kan flyga till Romme”

3.2.4 Charterflyg och övrigt flyg

Chartertrafik har funnits på Dala Airport sedan 2006. Flera av de stora researrangörerna har rest från Borlänge sedan dess. Under en kortare period kunde man resa till Thailand men i övrigt har resorna gått till destinationer runt medelhavet samt Kanarieöarna. Volymen har de senaste åren stabiliserats kring 60 avgångar per år. Avtalen med researrangörerna tecknas per säsong. På grund av pandemin har de under senare tid tecknats mera ad hoc, med kortare varsel.

Chartertrafiken är en betydande verksamhet för Dala Airport. Det är en bra kund då den genererar relativt höga start och landningsavgifter och köper relativt många kringtjänster av flygplatsorganisationen (läs mer i delrapport 4. *Ekonomiska förutsättningar Dala Airport*). Det är i första hand i samband med charterresor som allmänheten i dag nyttjar flygplatsen (innan pandemin).

Även om Dala Airport inte har någon reguljärtrafik i dag innebär en öppen flygplats att det finns möjlighet för företag och organisationer att flyga till och från regionen i chartrade plan, privatplan eller med flygtaxi.

Av Transportstyrelsens statistik över Dala Airports olika rörelser (*delrapport 4 "Ekonomiska förutsättningar Dala Airport"*) framgår att det under 2019 landade 52 taxifyg och 1 281 privatflyg i Borlänge. Under pandemiåret 2020 minskade taxifyget till endast 4 landningar medan privatflygen fortfarande svarade för 1 023 rörelser.

Möjligheten att kunna erbjuda anpassade flygtransporter för personer i ledande ställning, från länder i Europa eller från övriga världen, har framhållits i flera intervjuer som viktigt både för enskilda företag och/eller för regionens utveckling.

Möjligheten att chartra plan nyttjas också av hockeyslag, vid särskilda evenemang med internationella deltagare och av stora organisationer vid speciella tillfällen. I de fall regionen ansöker om internationella evenemang kan tillgången till en närbelägen flygplats vara en konkurrensfördel.

3.2.5 Närheten till Stockholm-Arlanda flygplats

Närheten till Stockholm-Arlanda flygplats, 2h 30 min med bil och 1h 58 min med tåg gör det relativt enkelt för resande från Falun-Borlångeregionen att flyga från Arlanda. Närheten tillsammans med det stora utbudet av flyglinjer, gör att Stockholm-Arlanda är en konkurrerande flygplats till Dala Airport när det gäller reguljärtrafik.

I vår enkätundersökning valde ett stort antal respondenter Arlanda på frågan om önskade destinationer. Det var troligen inte för att de önskade ta sig till Stockholm genom att flyga till Arlanda, utan för att de önskade flyga vidare till sin slutdestination. Vissa skulle möjligen föredra att flyga från Dala-Airport till Stockholm-Arlanda eftersom det är snabbare än både tåg och bil, och dessutom med mindre risk för förseningar (trafikolyckor eller försenade/inställda tåg). Men som tidigare beskrivits är det viktigast att hela resan från start till mål är smidig och går så fort som möjligt. Det innebär att ska flyget kunna konkurrera med bil till Arlanda så måste det erbjudas många avgångar att välja mellan. Ju närmare avstånd till destinationen, desto fler avgångar måste finnas. Ju längre bort destinationen är desto mindre frekventa avgångar krävs.

3.2.6 Sammanfattning

Kartläggningen av näringslivets behov har skett i nära samarbete med Dala-flyget. Vid tidpunkten för utredningsuppdraget planerade Dala-flyget utskick av en företagsenkät med anledning av att det fanns aktörer som visat intresse för att erbjuda persontrafik från Dala Airport. Vi enades därför om att gå ut med en enkät som täckte in samtliga önskade frågeställningar.

Vi kan konstatera att osäkerheten om det framtida resandet är stor men att de flesta tror på minskat resande, framför allt minskat flygresande. Precis som de flesta bedömare tror respondenterna på minskat flygresande till följd av fler digitala möten, ökat fokus på hållbart resande, osäkerhet/misstro gällande miljövänligt flyg (många positiva till att resa med det när det finns tillgängligt) och ökat tågresande (ersätter delvis ej miljövänligt flyg).

De stora företagen, med många tjänsteresor, är tydliga vad som prioriteras för personresor: *Vi ska resa på det mest effektiva och säkra sättet vid varje givet tillfälle!* Miljöaspekten har ännu inte slagit igenom helt hos de privata företagen, däremot hos de offentliga organisationerna.

Det tydliga fokuset på effektivitet innebär att ju kortare avståndet är till destinationen desto viktigare är det för en flygplats att ha hög frekvens i antalet avgångar för att flyget skall vara intressant. Det är en svår ekvation att få ihop för en region som Dalarna, med begränsat antal möjliga resenärer. Det viktigaste för de som kan tänka sig att resa med flyg är att flygtransporten minskar restiden, från dörr till dörr, och därmed blir kostnadseffektivt. Ju längre sträckor, desto mera konkurrenskraftigt blir flyget.

Destinationerna är den enskilt viktigaste anledningen till att välja Dala Airport. Det är stor spridning gällande vilka destinationer som efterfrågas men de större företagen är tydliga med att Köpenhamn är en viktig destination. Från Köpenhamn kan man flyga vidare ut i världen och på så sätt spara in en mellanlandning och tjäna mycket tid. Göteborg är också en destination som framhålls av företag och offentliga organisationer. Det finns också önskemål om flyg till norra Sverige, men då till flera olika destinationer: Luleå, Kiruna, Skellefteå, Umeå, Haparanda

De viktigaste faktorerna hos företagen för att välja flyget från Dala Airport är: Destinationer, Prisvärdhet, Närhet, Tider och Minskad miljöpåverkan. De offentliga arbetsgivarna angav Minskad miljöpåverkan som viktigast följt av destinationer och prisvärdhet.

Många har också blivit vana att flyga från Arlanda. De flesta åker bil dit men vikten av goda tågförbindelser lyfts också fram

I rådande läge, med så många osäkerhetsfaktorer skulle det vara en mycket stor utmaning att starta upp reguljärt flyg igen. Utifrån intervjuer och enkätsvar tycks en destination som ligger relativt långt bort och som fungerar som en interkontinental hub vara enda alternativet. Dessutom bedömer några av storföretagen:

- ” om man öppnar upp för reguljärtrafik till en internationell hub bör man hitta en affärsmodell/samarbete med företag som ”comittar” sig att resa från Dala Airport”
- ” Kartlägg industrier/företags behov inom en 15 mils radie och se eventuella mönster. Koppla ihop det med besöksnäringen till exempel att danskarna kan flyga till Romme”

Trots att det inte var en fråga i enkäten har flera angivit intresse för Charterresor.

3.3 Övriga intressenters olika behov samt flygplatsens funktioner

Idag finns en lång rad aktörer som bedriver verksamhet av skilda slag på Dala Airport. Nedan beskrivs de olika intressenterna och de verksamheter som bedrivs på och omkring Dala Airport.

- **POLIS**, polisen använder flygplatsen för en rad olika ändamål. Bland annat vid spaning, eftersök och trafikövervakning. Man använder då i första hand självbetjäningssanläggningen för flygbränsle till sina helikoptrar. Anläggning har väsentligt ökat möjligheten att använda flygplatsen. Man använder också flygplatsen för markövningar av olika slag och hyr lokaler för administration, utbildning och vila för personal i tjänst.
- **STATENS GEOLOGISKA UNDERSÖKNINGAR, SGU**. Väster om landningsbanan finns 4 kalibreringsplattor som byggdes av SGU i slutet av 1970-talet, då flygplatsen var en militärflygplats. Plattorna kalibrerar instrument för att mäta förhöjda halter av torium, uran och kalium. Kalibreringen görs en gång per år, inför mätsäsongen, både för flygmätningar och markinstrument. Det är en unik anläggning i Europa, och få i världen. SGU upphandlar flygtjänster vart 5:e år. Nuvarande leverantör är stationerad på Dala Airport. SGU ansvarar också för nukleär beredskap mot kärntekniska olyckor och terrorishändelser med nukleärt material. För detta utförs beredskaps- och funktionstester.
- **LANTMÄTERIET**, genomför kartfotografering i hela landet under säsongen, april till september. Under denna period flyger man alla dagar som vädret tillåter. Man upphandlar tjänsten vart femte år. Wermlandsflyg är nuvarande leverantör (se nedan) Verksamheten flyttade till Dala Airport från Gävle när flygplatsen där lades ner.
- **SVENSK LUFTAMBULANS/HELIKOPTER** ansvarar för att driva ambulanshelikopterverksamhet åt medlemmarna i Svensk Luftambulans: Värmland, Dalarna, Västra Götaland, Uppsala, Norrbotten och Västerbotten. Verksamheten har sin bas i Mora men använder i snitt självbetjäningssanläggningen i Borlänge en gång per vecka. Dala Airport är viktig och ligger strategiskt varför den också används som reservlandnings-plats vid dåligt väder. Med luftambulansen levereras både patienter och

livsviktiga organ till och från Falu lasarett. Region Dalarna står för läkarbemannning under resan.

- **AMBULANSFLYG**, det finns också ett stort behov av ambulansflygplanstransporter bland annat för transporter till specialistsjukhus. Dessa transporter är ofta så specifika och akuta att de inte kan lösas på något annat sätt. Dala Airport har drygt 100 ambulans transporter per år. Brådskande sjuktransporter sker på dygnets alla timmar och kräver en organisation som är flexibel 24/7.
- **FÖRSVARET**, Flygvapnet har kontinuerligt använt flygplatsen. De senaste två åren har Luftstridsskolan (LSS) haft sina slutövningar på Dala Airport. Både för LSS och återupprättade Upplands Flygflottilj - F16 är flygplatsen en närliggande, strategisk plats. Flygplatsen lämpar sig också för transporter av materiel med t ex Herculesplan. Skaraborgs Flygflottilj använder också Dala Airport kontinuerligt för övning med transportflyg. Det finns en färdig infrastruktur för militär verksamhet och möjlighet för att träna konceptet att landa på väg. Vid övning använder man förutom landningsbanan lokaler men också restaurangen för mathållning för de ca 100 man som finns på plats under 10 dagar. Flygplatsen har ca 200 militära rörelser per år.
- **BRANDFLYG**, brandövervakning ombesörjes vanligtvis av flygklubbarna. Tidigare har Borlänge flygklubb övervakat närregionen i ett samarbete med Ludvika och Avesta flygklubbar. 2021 lämnade ett kommersiellt bolag in ett anbud och då regelverket inte tillåter de lokala flygklubbarna att konkurrera, tappade de uppdraget från 2021. Vid släckningsarbete nyttjas flygplatsen för tankning av helikoptrar och flygplan i tjänst.
- **FLYGKLUBBAR, Borlänge Flygklubb** har ca 150 medlemmar från kommunerna runt Borlänge. Klubben äger sin klubblokal och två hangarer och hyr ytterligare en. Klubben arrenderar gräsplanen för start och landning av segelflyg samt marken för klubblokal och egna hangar av Dala Airport. De har två egna motorseglare, tre segelplan och två motormaskiner. Flygklubben utför brandinspektion på uppdrag av MSB. Från 2021 inspekterar man över ett nytt område (då man tappade närregionen – se ovan), österut mot Gävle tillsammans med två klubbar i Gävleborg. Andra samhällsnyttiga insatser sker via Frivilliga Flygkåren (FFK) som utför uppdrag för MSB, Länsstyrelser, Räddningstjänster och Försvarsmakten. Medlemmar som är med i FFK nyttjar klubbens flygplan och beställaren betalar för flygplanskostnaden. Under 2020 flög man ca 1 400 timmar plus ca 200 privata medlemstimmar.
- **Fallskärmsklubben Dala – Fritt fall** är en aktiv fallskärmsklubb som erbjuder både fallskärmsutbildning och tandemhoppning för allmänheten. De har sin klubblokal granne med flygklubben och delar på skötsel av de gemensamma ytorna.
- **Radioflygklubben Viggen** har funnits vid Dala Airport sedan slutet av 60-talet. Klubben har ett 70-tal medlemmar som tävlar i Sverige eller utomlands. Klubben har sitt modellflygfält på mark som man arrenderar av Dala Airport. Man arrangerar normalt två tävlingar om året med deltagare från andra delar i landet. Innan flygning markeras med semafor, som flygledartornet ser, att flygning ska pågå. Innan flygning

ringer man alltid till flygledartornet för att få tillåtelse att nyttja luftrummet. Om flygledartornet har behov av att öppna upp luftrummet för andra flyg ringer de modellflygfältet och meddelar att de stänger luftrummet för modellflyg.

- **FÖRSVARETS MATERIELVERK**, förutom att upphandla, utveckla och leverera materiel och tjänster till det svenska försvaret säljer man också vidare fri kapacitet på testanläggningar. I vår region gäller det Älvdalens skjutfält. Sedan 2018 har man ett samarbete med Nederländernas försvarsmakt som nyttjar ledig kapacitet på skjutfältet för övning. Både Mora flygplats och Dala Airport används vid dessa övningar. Personal/soldater transporteras till Borlänge för vidaretransport i buss. Flygplan och/eller helikoptrar som deltar i övningen är stationerade i Mora.
- **BORLÄNGE KOMMUN, - biologisk mångfald**, Ett långvarigt trampsitage från marscherande soldater, i kombination med det torra och solexponerade läget och den lättdränerade sanden, har bildat en unik naturtyp runt flygplatsen som är utsedd till naturreservat. De speciella förhållandena har gjort att arter som annars inte finns på dessa breddgrader trivs. Det är bland annat ett av mellansveriges hetaste vildbi-områden. Guldsandbiet som finns på platsen har av miljöministern utsetts till Borlänge kommuns ansvarsart.

Privata företag med verksamhet kopplat till flygplatsen:

- **WERMLANDSFLYG**, Utför upphandlade tjänster för Lantmäteriets och SGUs räkning och har verksamhet på flygplatsen sedan 2019. Bolaget har sitt Säte i Torsby men har både flygplan, piloter, ledande personal och verkstad stationerade i Borlänge. Tre personer vintertid och ca fyra – fem medarbetare under högsäsong. De hyr lokaler (hangar och kontor), och använder flera av flygplatsens tjänster.
- **KUNGSAIR TRAINING** utbildar och fortbildar piloter. De har sedan tidigare verksamhet på två flygplatser och planerar nu att expandera sin verksamhet. I konkurrens med fyra andra alternativ har man beslutat att etablera sig i Borlänge, på Dala Airport.
- **EX-CHANGE PARTS** demonterar stora helikoptrar och säljer reservdelarna till kunder i hela världen. Företaget har funnits på området i 20 år. I dag är tio anställda i Borlänge och ytterligare tio i Stockholm. Efter en intern utvärdering beslutade man att stanna kvar i Borlänge och bygga ut sina egna lokaler vid flygplatsen. I dag hyr man en hangar av flygplatsen.
- **COMPLEXIA LAW GROUP** hyr hangar för eget bolagsplan för personaltransporter. Planet kommer att vara stationerat på Dala Airport från hösten 2021.

3.2.7 Dala Airport – Funktioner av allmännyttig karaktär

- **BEREDSKAPSFLYGPLATS**, Dala Airport är, till följd av pandemin, tillfälligt utsedd till beredskapsflygplats. Det innebär att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Uppdraget har succesivt förlängts under pandemins gång.

I höstens budgetproposition föreslås en förlängd statlig ersättning till temporära beredskapsflygplatser under hela 2022.

Innan pandemin, i december 2019 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att göra en översyn av de svenska beredskapsflygplatserna. Utredningen föreslår att de nuvarande tio permanenta beredskapsflygplatserna utökas med ytterligare nio och att ersättningen höjs för att möjliggöra ökad bemanning och plogning av landningsbanan. Dala Airport är inte en av de föreslagna flygplatserna. I Dalarna är Mora flygplats föreslagen som permanent beredskapsflygplats. Beslut i frågan har ännu inte fattats.

- **ALTERNATIV LANDNINGSBANA TILL ARLANDA FLYGPLATS**, Dala Airport är utsedd av Trafikverket att vara en alternativ landningsbana till Arlanda Flygplats vid exempelvis extremväder eller vid en akut hotbild på Arlanda.
- **GRÄNSÖVERGÅNGSSTÄLLE**, innebär att flygplatsen är utsedda av Polismyndigheten att få ta emot passagerare och gods från länder utanför Schengen. För att flygtrafik från tredje land ska få komma in i EU måste de komma via en yttre gräns, ett gränsövergångsställe. Vid ett gränsövergångsställe kan också Migrationsverket genomföra utvisningsärenden. Man har även använt flygplatsen för immigrationsresor, dock senast 2017. Dala Airport kan också ta emot ambulanstransporter direkt från hela världen med en patient som ska hem till vår region. Polismyndigheten utför kontrollen.

3.2.8 Samhällsviktigt flyg under pandemin

Det samhällsnyttiga flyget har inte påverkats på samma dramatiska sätt som reguljärtrafiken under pandemin. Försvaret och polisen har under 2020 dragit ner på övningar och verksamhet som inte varit av kritisk karaktär. Nederländska försvarets övning på Älvdalens skjutfält, med persontransporter till Dala Airport ställdes också in men stora delar av det övriga samhällsviktiga flyget har bedrivits enligt plan. Försvarets luftstridskola har trots pandemi genomfört slutövningar med värnpliktiga R3- och terminalsoldater två år i rad på Dala Airport.

Brandflyg och polisens övervakning och spaningsarbete påverkats inte av Covid 19. Detsamma gäller för Lantmäteriets och SGUs verksamhet.

Trafiken med ambulanshelikopter och ambulansflyg har däremot ökat markant under pandemin och varit en avgörande del i regionens beredskap för att klara vården av Covidpatienter. Många patienter har flyttats till vårdplatser på andra sjukhus inom regionen men också till och från andra regioner.

3.2.9 Om flygplatsen skulle stängas ned

Intressenterna på flygplatsen är många och behoven skiftande. Det behov som kommunicerats allra tydligast är behovet av självbetjäningstankning. Att kunna gå ner och tanka, alla dygnets timmar, på en geografiskt välplacerad flygplats har gjort stor skillnad för många, inte minst för det samhällsviktiga flyget.

Tankstationen togs i bruk under våren 2020. Projektledningen bekostades av polisen och övrig finansiering kom från MSB och BP. Etableringen har inneburit ett ökat nyttjande av flygplatsen och i stort sett alla aktörer påtalar att man nu kan utföra sina uppdrag mera effektivt. Saknas denna möjlighet blir tiden i luften mycket kortare vid alla sorts utryckningar – brand, polis eller sjukvård, då man måste åka långt för att tanka. Man kan till och med tvingas tacka nej till larm/uppdrag.

Alla framhåller vikten av flygplatsen, men på frågan om vad som faktiskt skulle hända om den lades ner så säger flera att om startbanan och automatstationen finns kvar skulle vi kunna operera ändå utan en flygplats i drift. De tillägger dock att om ingen sköter om anläggningen fungerar det bara under en begränsad period. För sjuktransporter skulle en nedläggning möjligen innebära ett incitament för Region Dalarna att investera i en tankstation på Falu lasarets helikopterplatta, men då skulle inte vara möjligt för övriga aktörer att nyttja den.

Både polisen och Försvarsmakten har framhållit att Dala Airport är en strategiskt viktig plats. Polisen vars fastighetsinvesteringar görs utifrån en strategisk horisont på tio år, har planerat för ytterligare investeringar på flygplatsen men lagt dem på is i väntan på resultatet av utredningen. Skulle flygplatsen läggas ner skulle det få stora och kostsamma konsekvenser då de skulle behöva styra om verksamheten, avveckla sitt engagemang på Dala Airport och investera i anläggningar på annan ort.

När det gäller militära materiel- och persontransporter blir man tvungen att landa på någon annan flygplats längre bort, för vidare transport på väg.

Lantmäteriet, som i relativ närtid flyttat från Gävle då flygplatsen där lades ner har konkret erfarenhet av vad som händer med skötsel och underhåll och menar att man på sikt skulle tvingas flytta verksamheten.

Om en nedläggning av flygplatsen skulle innebära att man återställer marken på och omkring flygplatsen skulle det få mycket stora konsekvenser för SGU. Tillgången till kalibreringsplattorna är unik i Sverige, Norden och till och med i världen. De kalibreringsplattor som finns på området är samhällsviktiga. En flytt skulle kräva ett MYCKET omfattande och kostsamt markarbete. Plattorna är uppbyggda sten för sten och skulle behöva märkas en efter en. Platsen är också särskilt utvald då marken måste ha särskild sammansättning och inte vara strålande.

Naturreservatet runt Rommehed, med dess unika fauna och boplats för hotade vildbin, sköts i dag av personal från flygplatsen genom ett samarbete med Borlänge kommun. Bedömningen är att kommunen, i dagsläget, inte skulle kunna upprätthålla denna skötsel på egen hand.

Vid ett beslut om nedläggning skulle förstås också etableringen av flygskolan och eventuella satsningar på passagerartrafik dras tillbaka.

Sammantaget skulle en nedläggning av Dala Airport påverka många intressenter. Några skulle fortsatt kunna bedriva verksamhet, andra skulle kunna flytta till en annan flygplats utan allt för stora problem. Den samhällsnyttiga verksamheten skulle dock påverkas betydligt mera med sämre beredskap, sämre effektivitet vid utryckning och genomförande av uppdragen till följd.

3.4 Hur kommer återetableringen av ett Dalaregemente att påverka behovet av Dala Airport?

Propositionen ”Totalförsvaret 2021–2025” trädde i kraft den 1 februari 2021, med förstärkningar av Försvarsmaktens grundorganisation på flera platser i landet. Dalregementet I13 var ett av dem. Dalregementet i Falun återetableras för att utbilda två lokalförsvarsskyttebataljoner, med en utbildningskapacitet om cirka 200 - 250 värnpliktiga per år, för skyddet av förbindelserna till Oslo och för skyddet av viktiga totalförvarsanläggningar. Försvarsmakten avsågs också få i uppdrag att redovisa hur hemvärnsverksamheten vid Dalregementsgruppen skulle kunna utvecklas och stärkas.

När det gäller återetableringen av I13s påverkan på Dala Airport har utredningen tagit in synpunkter dels från Mellersta militärregionen (MRM) som har det markterritoriella ansvaret för länet, dels Livgardet som ansvarar för etableringen av det nya Dalregementet samt talat med företrädare för Dalregementsgruppen.

Försvarsmakten har ett intresse i att flygplatsen drivs men om man bara tittar till I13 och Dalregementsgruppens behov beskrivs det som mindre. Projektgruppen för återetableringen av I13 uttrycker det enligt följande:

” Projektgruppens uppfattning är att flygplatsen inte har någon direkt betydelse för återetableringen av Dalregementet. Inriktningen är att soldaterna ska vara regionalt rekryterade och avsikten är att krigsförbanden ska nyttjas i närområdet för att skydda förbindelserna mot Oslo området (enligt försvarspropositionen). Indirekt är det dock bra att det finns en flygplats i närheten till regementet för att kunna möta framtida händelser.”

Ur ett operativt perspektiv finns det tydliga indikationer på att flygplatsen är viktig och att det är önskvärt att den finns i drift. Det är svårt att förutse framtida behov utifrån det säkerhetspolitiska läge Sverige befinner sig i men: ” Däremot så är flygplatser i den centrala och västra delen av landet intressanta ur flera perspektiv och flygplatsen är en möjlighet till handlingsfrihet i just västra delen av mellan Sverige”

3.4.1 Upplands Flygflottilj F16

I propositionen ”Totalförsvaret 2021–2025” beslutades också om en återetablering, under perioden 2021–2025, av Upplands flygflottilj för att skapa en mer robust basorganisation samt skapa förutsättningar för en eventuell tillväxt inom flygvapnet på längre sikt med permanent basering av stridsflyg.

Återetableringen av Upplands flygflottilj F16 bedöms ha en större påverkan av behovet av Dala Airport än återetableringen av Dalregementet I13. I Uppsala finns också Luftstridsskolan – LSS.

Återetableringen sker succesivt under fem år, varför effekten av tillväxten kommer att synas först 2025 och fullt operativt kanske först framåt 2030. Flygbasen arbetar mot att etablera så många start och landningsalternativ som möjligt, för ökad handlingsfrihet.

Luftstridsskolan har haft sina slutövningar på Dala Airport, både under 2020 och 2021. Vid en slutövning finns ca 100 personer på plats under 10 dagar.

På frågan om vilka goda förutsättningar för övningsverksamhet som erbjuds på flygplatsen framhålls bland annat att det är en strategisk plats med en färdig infrastruktur, tillgängliga lokaler och en bra kommunikation med flygplatsledningen. Flygplatsen kan också ta emot stora transportplan som Hercules.

På frågan om hur man ser sitt framtida nyttjande av flygplatsen svarar man:

”Flygplatsen i fråga är en plats som LSS har, och förhoppningsvis kommer att fortsätta öva på, den utgör precis som många andra civila flygplatser en bra övningsplats. Med en Försvarsmakt som bäddar för tillväxt kommer det troligen även fortsättningsvis att vara en plats som vi har intresse av att nyttja i någon omfattning”.

3.4.2 Dala Airport – ett riksintresse

Dala Airport är av Försvarsmakten utsedd till riksintresse. Det innebär att man inte kan vidta åtgärder och/eller förändringar på flygplatsen utan dialog och godkännande från Försvarsmakten.

Om flygplatsen eller kommunen till exempel skulle vilja återställa mark som i dag inte används eller om etableringar i närområdet skulle påverka luftrummet eller inflygningsmöjligheterna måste de först godkännas.

4. Utveckling under de kommande åren

4.1 Passagerartrafik

4.1.1 Reguljärtrafik

Hur flygresandet med reguljärtrafik kommer att utvecklas de kommande åren råder det stor osäkerhet kring. I de 197 företagsenkäterna svarar 50% att de tror på ett minskat resande medan alla de stora företagen och de offentliga organisationerna svarar att de kommer resa mindre.

I Trafikverkets långtidsprognoser, 2020 - 2040, gör man en något annorlunda bedömning. Trots en minskning med drygt 11 procent från 2017 till och med 2019, bedömer man att utvecklingen stabiliseras och att passagerartrafiken ökar svagt mellan 2020 och 2040. Prognoserna har justerats sedan juni 2020, men riktningen ligger fast.

Transportstyrelsen räknar med att en återhämtning kommer i gång mot slutet av det tredje kvartalet 2021, om det via vaccinationer och andra åtgärder uppstår en tillräckligt hög nivå av immunitet bland befolkningen, och att den sedan successivt tilltar under resten av året. Ökningstakten förväntas bli hög under framför allt 2022, då den kan påverkas av ett uppdämt behov, men även under 2023. Senast 2024 räknar Transportstyrelsen med att samhället återgått till något slags "normalläge". (läs mera om Trafikverkets och Transportstyrelsens prognoser i delrapport 3- "Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken").

Som anledning till den förväntade minskningen av flygresor har företagen och de offentliga organisationerna angett beteendeförändringar till följd av pandemin, där fysiska möten troligen kommer att ersättas av virtuella samt klimathänsyn.

Exempel på kommentarer från de stora offentliga organisationerna:

- *"Som ett resultat av erfarenheter från pandemin kommer vår möteskultur att förändras ganska dramatiskt jämfört med fram till och med 2019. Ännu svårt att överskåda det minskade resandet men kan handla om 30 – 40 % utan att veta hur det påverkar enskilda transportslag eller sträckor"*
- *"Vår bedömning är att vi kommer att resa i mindre omfattning och att flyg blir aktuellt endast i undantagsfall"*
- *"Miljön och förändrat beteende för ett mer hållbart resande"*

Trots ett förändrat beteende och en önskan om att resa klimatsmart är flyget fortfarande det enda rimliga transportslaget vid längre resor, inte minst utomlands, för många företag och organisationer. Som beskrivits tidigare i rapporten är ju tidseffektivitet och prisvärdhet högst prioriterat.

Dala Airport har varit utan reguljärtrafik under relativt lång tid. Resenärerna har tvingats lära om och vant sig vid att i stället ta bilen eller tåget till Arlanda. Ska reguljärflyget återigen kunna locka resenärer krävs att tidsvinsten, bekvämligheten och enkelheten är betydande. Enda möjliga reguljära flygtrafiken torde därför vara mellan Dala Airport - Malmö/Köpenhamn och/eller Göteborg där det blir möjligt att resa till önskad destination över dagen. Detta gäller i första hand för affärsresenärer där en flygresor innebär en övernattning mindre. En flygförbindelse från

Dala Airport till Kastrup skulle ge access till en internationell hub för interkontinental trafik samtidigt med möjligheten att snabbt ta sig till Malmö och andra platser i södra Sverige

I dagsläget är det bara Trafikverket som får upphandla flyglinjer. Detta innebär att ett flygbolag som vill starta reguljärtrafik från en flygplats som inte ingår i upphandlingen, får stå hela risken vid en nysatsning. I *Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19* (till Infrastrukturminister Tomas Eneroth, Svenska Regionala Flygplatser AB, 200915) föreslås att man ska ändra på detta och låta regioner och kommuner själva få upphandla flygtrafik.

Sveriges Kommuner och Regioner driver också frågan om förändringar i det svenska systemet. I sin rapport *"Sveriges regionala flygplatser - en översikt av utmaningar och nyttor, 210119"* beskrivs hur Sverige bedömer trafikplikt på ett annat sätt än resten av EU, samtidigt som man inte låter regioner upphandla sin egenflygtrafik. Även om en region kan påvisa behovet av en flyglinje och den regionalekonomiska nyttan av en sådan samt att en upphandling är möjlig enligt EU:s lufttrafikförordning, omöjliggörs detta i praktiken av den nuvarande svenska tolkningen av regelverket. En förändring är därför nödvändig.

Det finns idag aktörer på Dala Airport som sagt sig intresserade av att återuppta passagerartrafik i någon form. Utredningens enkätunderlag kan ligga till grund för vidare diskussioner mellan flygplatsledningen och intressenterna.

Det är utan tvivel en stor utmaning att återuppta reguljärflyg. Behovet är svårbedömt och företagen garderar sig ofta med att "vi tycker det är viktigt med en flygplats, men vi kommer nog inte att nyttja den så jättemycket". Valet av destination och en nära dialog med några av de potentiellt stora köparna bedöms vara helt avgörande.

Snabbhet och robusthet är flygets största fördelar, inget annat trafikslag kommer i närheten. Med en snabb utveckling av ett mer klimatvänligt flyg och en tydlig kommunikation kring flygets faktiska miljöavtryck kan reguljärflyget trots allt ha en plats i vår framtida regionala infrastruktur.

Och när elflygen är i drift kan kartan komma att ritas om helt och hållet.....

4.1.2 Charter

När det gäller charterflyg från Dala Airport hade volymen, innan pandemin, stabiliserats kring 60 avgångar per år, vilket motsvarar det beräknade behovet för de ca 250 000 personer som bor i upptagningsområdet. Flygplatsledningen tror inte på någon större ökning av antalet avgångar de närmsta åren, men räknar med en återgång till "normalläget" efter pandemin. Det tycks inte som om debatten kring flygets negativa miljöpåverkan fick någon nämnvärd påverkan på chartertrafiken fram till pandemins utbrott och med beslutet om Västerås flygplats fortsatta drift kan man inte räkna med någon överflyttning av chartertrafik därifrån.

4.1.3 Taxiflyg/privat charter?

Taxiflyget fungerar i mångt och mycket som en regulator till övrig trafik på flygplatsen. Skulle det åter bli möjligt att flyga med reguljärflyg till någon eller några efterfrågade destinationer från Dala Airport, kommer troligtvis volymen av taxiflyg att sjunka. Om inte, är taxiflyget en viktig servicefunktion för tidseffektiva och prioriterade persontransporter.

Privat chartrade plan används vid tillfällen då övriga färdmedel inte är ett alternativ. Volymen för dessa kommer rimligtvis inte att påverkas av varken digitala mötesalternativ eller reguljärtrafik och därför nyttjas i samma utsträckning.

4.1.4 El-flyg

Utvecklingen av el-flyg och flyg som drivs av förnybara bränslen kommer att ha stor påverkan på framtidens flygtrafik. Det är de flesta överens om. Hur snabbt dessa flyg kan vara i drift och hur omställningen kommer att se ut är svårt att bedöma.

I utredningens delrapport 2 *"Ny teknik och nya drivmedel"* kan man läsa mera om detta. Där sammanställs och beskrivs, med utgångspunkt från befintliga utredningar och rapporter, den förväntade utvecklingen de närmaste 10 - 20 åren. Bedömning är att det inom tio år är möjligt att flyga med till exempel el-flyg på kortare regionala sträckor.

Hur detta kommer att påverka passagerartransporterna kan vi bara spekulera i men i diskussioner med näringslivet, intressenter och flygplatsledningen tror man att elflyget kan innebära flera möjligheter. Följande scenarios har diskuterats:

- Med elflyg skulle mindre "taxiflyg" kunna resa klimatvänligt "on-demand" till en rad flygplatser runt om i landet, utan att behöva passera Arlanda
- Med något större elflyg skulle man kunna mellanlanda på flera flygplatser innan slutdestination.
- Med elflyg skulle det vara möjligt med täta matarflyg till Arlandas internationella avgångar, klimatvänligt – tidseffektivt – robust

Citat från några intervjuer:

"Vi tror mycket på elflyget och vätgasflyget. Det tar tid att utveckla nya tekniker och få dem godkända. Om en handfull år kanske.... tror det kan bli ett lyft för resandet"

"Håll ut! till dess vi får en annan teknik, även om det är låg verksamhet nu. Det kan komma att lyfta branschen på ett sätt vi inte sett på länge"

Dala Airport har visat att man vill ligga i framkant när det gäller möjligheter för el-flyget. I maj 2020 installerades tre laddstolpar för el-flygplan. Ekonomiskt stöd för dessa hade beviljats från Naturvårdsverket via det så kallade "Klimatklivet", ett stöd till lokala och regionala investeringar som minskar utsläppen av koldioxid. Laddstolparna gör det möjligt för Mindre elektrifierade passagerarflyg att landa och ladda sina batterier på flygplatsen. Dala airport är också en del i Svenska Regionala Flygplatsers (SRF) projekt "Grön Flygplats".



Bild 16: Tre laddstolpar installerades på Dala Airport i Maj 2020.

4.2 Samhällsviktigt flyg och befintliga aktörer på Dala Airport

När det gäller Ambulanshelikopter och Flygplansambulans tror intressenterna på ett relativt konstant behov och en återgång till liknade volymer som tidigare. Man är överens om att pandemin har varit en tankeställare bland annat vad gäller vår förmåga till omställning, resursfördelning och beredskapslager. Att flytta patienter har varit en förutsättning för att kunna upprätthålla kapacitet under pandemin men är inte hållbart i ett normalläge, eller ens under sommartid.

Alla är också överens om att pandemin har tydliggjort behovet av nationell samordning. Flera intressenter anser att staten bör ta ett större ansvar med statligt ekonomiskt stöd.

Lantmäteriet och SGUs verksamhet förväntas ligga på ungefär samma nivåer som idag. Wermlandsflyg som i dag utför tjänsten ser ett ökat intresse från andra kunder för kartdata och fotoflygningar. Dessutom har företaget investerat i utrustning för filmproduktion och naturfilmning.

Försvarets materielverk tror på ett fortsatt samarbete med den nederländska Försvarmakten men räknar inte med någon större ökning. Maximalt kan man genomföra 3 - 4 övningar per år.

Polisen ser Dala Airport som en mycket viktig och strategisk anläggning med utvecklingspotential. Man önskar expandera på flygplatsen och ser gärna ett ökat samarbete med till exempel Försvarmakten. Man har planerat för investeringar på flygplatsen men i och med att den politiska ledningen i Falun Borlänge-regionens ägarkommuner annonserade att utredningen av Dala Airport skulle genomföras stoppades de tänkta investeringarna i avvaktan på resultat. Med ett besked om fortsatt drift från politiken har man för avsikt att fortsätta som planerat.

Alla de samhällsviktiga funktionerna framhåller självbetjäningstationen som anledningen till att de ökat sin närvaro på flygplatsen och att de kan utföra sina uppdrag mera effektivt.

Kungsair Training genomför flygutbildningar inom ett brett spektrum, från 1 vecka till tre månader långa. Man har beslutat att expandera och därmed flytta delar av sin verksamhet till Dala Airport. Just nu planeras för en start i mars 2022. Till en början med ca 30 elever. Fullt utbyggt är målet att ha ca 50 elever per år. Många kommer att vara utlandsstudenter med behov att hyra en tillfällig bostad för den period de utbildas i Borlänge. Kungsair kommer att ha behov av både utbildningslokaler, hangarer och utrymme i luftrummet.

Både Wermlandsflyg och Kungsair har tidigare erfarenhet av reguljärflyg och taxitrafik och kan tänka sig att återuppta sådan verksamhet om näringslivet och regionala aktörer efterfrågar det.

Borlänge flygklubb ser, efter några års nedgång ett ökat intresse med nya medlemmar som följd. Flera unga piloter utbildas nu. De tror att elflyget kan komma in i verksamhet så småningom, men de kommer inte vara först. ”Det är en stor investering – men sedan kan det kapa kostnaderna rejält”. Intresset för flygning kan också komma att öka med detta.

5. Slutsatser

Flygtransporterna är en viktig del av vår totala infrastruktur, precis som väg- och tågtransporter, men har under senare år debatterats flitigt. Debatten bidrog till ett minskat flygresande redan innan pandemin. Under pandemin har flygresorna i det närmaste upphört då vi uppmanats att avstå från att resa och personliga möten ersatts av digitala. Hur utvecklingen efter pandemin kommer att se ut är därför mycket svårt att förutsäga.

5.1 Faktorer som påverkar resandet med flyg

Trots större fokus på hållbart resande och ändrade beteenden framhåller näringslivet, framför allt de stora företagen vikten av effektiva, snabba och pålitliga transporter. För långa eller akuta transporter är flyget ofta det enda möjliga transportmedlet.

De stora företagen, med många tjänsteresor, är tydliga vad som prioriteras för personresor:

"Vi ska resa på det mest effektiva och säkra sättet vid varje givet tillfälle"

Säkerhetsaspekten är viktig för de privata storföretagen. Miljöaspekten har ännu inte slagit igenom fullt ut hos de privata företagen, däremot är hållbart resande i fokus hos de offentliga organisationerna.

Det tydliga fokuset på effektivitet innebär att ju kortare avståndet är till destinationen desto viktigare är det för en flygplats att ha hög frekvens i antalet avgångar för att flyget skall vara intressant. Det är en svår ekvation att få ihop för en region som Dalarna, med begränsat antal möjliga resenärer. Det viktigaste för de som kan tänka sig att resa med flyg är att flygtransporten minskar restiden, från dörr till dörr, och därmed blir kostnadseffektivt. Ju längre sträckor, desto mera konkurrenskraftigt blir flyget.

För näringslivet är destinationen den enskilt viktigaste anledningen för att kunna tänka sig att välja Dala Airport. Det är stor spridning gällande vilka destinationer som efterfrågas men de större företagen är tydliga med att Köpenhamn är en viktig destination. Från Köpenhamn kan man flyga vidare ut i världen och på så sätt spara in en mellanlandning och tjäna mycket tid. Göteborg är också en destination som framhålls av företag och offentliga organisationer. Relativt många företag önskar flyg till norra Sverige, men då till flera olika destinationer: Luleå, Kiruna, Skellefteå, Umeå, Haparanda

De fem viktigaste faktorerna hos företagen för att välja flyget från Dala Airport är:

1. Destinationer
2. Prisvärdhet
3. Närhet
4. Tider
5. Minskad miljöpåverkan.

De tre viktigaste faktorerna för de offentliga arbetsgivarna var:

1. Minskad miljöpåverkan
2. Destinationer
3. Prisvärdhet.

5.2 Resande efter pandemin

Osäkerheten kring det framtida resandet är stor men de flesta tror på minskat resande även om svaren går isär när det gäller att kvantifiera den förväntade minskningen. Däremot är de flesta överens om att flygresor kommer att minska mest av de olika transportslagen. De anledningar som anges är:

- fler digitala möten
- Större fokus på hållbart resande
- osäkerhet/misstro gällande miljövänligt flyg (många positiva till att resa med det när det finns tillgängligt)
- ökat tågresande

När det gäller hur stor minskningen kommer att bli går svaren isär, vissa tror på en minskning med 5 procent, andra på en minskning med 50 procent. Vår bedömning är att inriktningen på verksamheten och var företaget är beläget har betydelse. Vår bedömning är att inriktningen på verksamheten och var företaget är belägen har betydelse.

På frågan om vilka flygresor som kommer att minska mest nämns i intervjuer affärsresande med flyg till interna möten. Däremot kommer man fortsatt prioritera att flyga för att träffa kunder i Europa/världen.

Några tror på fortsatt privatrese med flyg (längre sträckor) eftersom ”*det finns inget annat sätt att uppleva världen*”. Trots att det inte var en fråga i enkäten har flera angivit intresse för att åka på Charterresor från Dala Airport.

Hur tillgång till fossilfritt flyg kan komma att påverka passagerartransporterna kan vi bara spekulera i men i diskussioner med näringslivet, intressenter och flygplatsledningen tror man att elflyget kan innebära flera möjligheter. Följande scenarios har diskuterats:

- Med elflyg skulle mindre ”taxiflyg” kunna resa klimatvänligt ”on-demand” till en rad flygplatser runt om i landet, utan att behöva passera Arlanda
- Med något större elflyg skulle man kunna mellanlanda på flera flygplatser innan slutdestination.
- Med elflyg skulle det vara möjligt med täta matarflyg till Arlandas internationella avgångar, klimatvänligt – tidseffektivt – robust

Idag finns ingen reguljärtrafik från Dala Airport. Sedan Dalabanan fick en station på Arlanda, som ligger nära och har ett stort utbud av flyglinjer med täta avgångar, har resenärerna har lärt om och ändrat beteende.

Det finns idag aktörer på Dala Airport som sagt sig intresserade av att återuppta passagerartrafik i någon form trots att det utan tvivel är en mycket stor utmaning att återuppta reguljärflyg. Utifrån intervjuer och enkätsvar tycks en destination som ligger relativt långt bort och som fungerar som en interkontinental hub vara enda alternativet. Dessutom bedömer några av storföretagen:

- ” om man öppnar upp för reguljärtrafik till en internationell hub bör man hitta en affärsmodell/samarbete med företag som ”comittar” sig att resa från Dala Airport”
- ” Kartlägg industrier/företags behov inom en 15 mils radie och se eventuella mönster. Koppla ihop det med besöksnäringen till exempel att danskarna kan flyga till Romme”

Invest in Dalarna liksom flera av företagen som intervjuades framhöll flygplatsen som viktig, inte minst som en del i regionens attraktivitet och som en del i att kunna locka expertkompetens till regionen och företaget. Däremot påpekade flera ”att de själva nog inte skulle bli någon stor resekund”.

Snabbhet och robusthet är flygets största fördelar, inget annat trafikslag kommer i närheten. Med en snabb utveckling av ett mer klimatvänligt flyg och en tydlig kommunikation kring flygets faktiska miljöavtryck kan reguljärflyget trots allt ha en plats i vår framtida regionala infrastruktur.

5.3 Miljöfrågor

Hos de offentliga arbetsgivarna var miljöfrågan tydligt i fokus i deras resepolicy. Hos näringslivet var säkerhet och effektivitet prioriterat men de flesta trodde att det bara är en tidsfråga innan miljön fick större fokus.

Hur företag och offentliga arbetsgivare på så sätt styr vilka transportmedel som används kommer på sikt att påverka efterfrågan. Om samtliga stora arbetsgivare i regionen har resepolicy som säger att man bör välja miljövänliga alternativ, skulle det kunna göra att fossilfria alternativ efterfrågas i större utsträckning. Och om Dala Airport är snabb i omställningen och kan erbjuda det före Stockholm-Arlanda kan det absolut vara en konkurrensfördel.

5.4 Vilka blir de viktiga flyghubbarna i Norden?

Det råder stor osäkerhet kring återhämtningen av utrikesflyget efter pandemin. Innan pandemin hade SAS beslutat att använda Köpenhamn, Kastrup som hub för bolagets interkontinentala resor.

I intervjuerna med de nio storföretagen var det mycket tydligt att deras behov av flygförbindelser avsåg Köpenhamn. Eller närmare bestämt huben för de interkontinentala

resorna. Om SAS i stället skulle välja Oslo skulle den önskade destinationen vara Gardemoen. Budskapet var tydligt: för att företagen ska välja att flyga från Dala Airport krävs att man tjänar in minst en mellanlandning.

Skulle SAS däremot välja Arlanda som hub för sina resor är vår bedömning att många företag skulle fortsätta resa med tåg och bil till Arlanda för vidare transport därifrån. El-flyg skulle kunna bli ett alternativ i framtiden, förutsatt att det finns ett stort antal avgångar.

Helsingfors är även det en hub för interkontinentala resor för Finnair. Ett av de större företagen har annonserat behov av flyg till Helsingfors, men inte för vidare transport ut i världen.

5.5 Aktörernas behov av Dala Airport

Intressenterna på flygplatsen är många och behoven skiftande men alla intervjuade är mycket nöjda med verksamheten och vill vara kvar. Det behov som kommunicerats allra tydligast är behovet av självbetjäningstankning. Att kunna gå ner och tanka, alla dygnets timmar, på en geografiskt välplacerad flygplats har gjort stor skillnad för många, inte minst för det samhällsviktiga flyget.

Dala Airport flera funktioner av allmännyttig karaktär:

- Beredskapsflygplats
- Alternativ landningsbana för Stockholm-Arlanda
- Gränsövergångsställe

Om flygplatsen skulle stängas ned säger några aktörer att om startbanan och automatstationen finns kvar skulle de kunna operera ändå utan en flygplats i drift. De tillägger dock att om ingen sköter om anläggningen fungerar det bara under en begränsad period.

För sjuktransporter skulle en nedläggning möjligen innebära ett incitament för Region Dalarna att investera i en tankstation på Falu lasarets helikopterplatta, men då skulle det inte vara möjligt för övriga aktörer att nyttja den. Under pandemin har också trafiken med ambulanshelikopter och ambulansflyg ökat markant och varit en avgörande del i regionens beredskap för att klara vården av Covidpatienter. Många patienter har flyttats till vårdplatser på andra sjukhus inom regionen men också till och från andra regioner.

Polisen och Försvarsmakten framhåller Dala Airport som en strategiskt viktig plats. Polisen vars fastighetsinvesteringar görs utifrån en strategisk horisont på tio år, har planerat för ytterligare investeringar på flygplatsen men lagt dem på is i väntan på resultatet av utredningen. Skulle flygplatsen läggas ner skulle det få stora och kostsamma konsekvenser då de skulle behöva styra om verksamheten, avveckla sitt engagemang på Dala Airport och investera i anläggningar på annan ort.

Om en nedläggning av flygplatsen skulle innebära att man återställer marken på och omkring flygplatsen skulle det få mycket stora konsekvenser för SGU. Tillgången till kalibreringsplattorna som finns på Dala Airport är unik i Sverige, Norden och till och med i världen. De kalibreringsplattor som finns på området är mycket samhällsviktiga. En flytt skulle kräva ett

mycket omfattande och kostsamt markarbete. Plattorna är uppbyggda sten för sten och skulle behöva märkas en efter en. Platsen är särskilt utvald då marken måste ha särskild sammansättning och inte vara strålande.

Naturreseptatet runt Rommehed, med dess unika fauna och boplats för hotade vildbin, sköts i dag av personal från flygplatsen genom ett samarbete med Borlänge kommun. Bedömningen är att kommunen, i dagsläget, inte skulle kunna upprätthålla detta på egen hand.

Vid ett beslut om nedläggning skulle förstås också den planerade etableringen av flygskolan och eventuella satsningar på passagerartrafik dras tillbaka.

Sammantaget skulle en nedläggning av Dala Airport påverka många intressenter. Några skulle fortsatt kunna bedriva verksamhet, andra skulle kunna flytta till en annan flygplats utan allt för stora problem. Den samhällsnyttiga verksamheten skulle dock påverkas betydligt mera med sämre beredskap och sämre effektivitet vid utryckning och genomförande av uppdragen.

5.6 Dala Airport - en väl fungerande flygplats

Som framgår i delrapport 4: *Ekonomiska förutsättningar Dala Airport*, har man kontinuerligt effektiviserat organisationen utifrån de krav som ställs på en flygplats och den verksamhet som åligger flygplatsen genom ägardirektiv samt de önskemål som kommer från aktörer som verkar på flygplatsen. Detta har man gjort genom en flexibel medarbetarorganisation, prismetvetna inköp och ett nära samarbete med intressenterna.

I intervjuerna med intressenter är det två förutsättningar som framhölls särskilt ofta som positiva med att bedriva verksamhet på Dala Airport: Möjligheten att alltid ha tillgång till flygbränsle genom självbetjäningstationen och det goda samarbetet med flygplatsledningen.

Självbetjäningstationer finns bara på några få platser i landet och är enligt flera aktörer anledningen till att man ökat sin närvaro på flygplatsen. Den är i dagsläget en klar konkurrensfördel gentemot andra flygplatser som saknar liknande utrustning. Många har också poängterat den goda kommunikationen med flygledningen. - ”Det är aldrig något problem”, - ”Det är enkelt, vi förstår varandra han talar vårt språk” är några citat som framkommit under intervjuerna. Det är så klart en stor tillgång att ha personal som får så goda omdömen men det är också en risk när relationerna tycks så personrelaterade. Någonting styrelsen bör beakta i sitt långsiktiga strategiska arbete.

Intressenterna vittnar också om en välutrustad flygplats med bra lokaler, bra öppettider, lätt inflygning med gott om plats i luftrummet, tillgänglig med bra anslutningskommunikationer samt en bra samordning mellan aktörerna. Kort sagt en väl fungerande flygplats. På frågan om flygplatsens nackdelar eller om man saknade något fick vi inga konkreta svar.

En av intressenterna angav tre anledningar till att man beslutade att etablera sig på Dala Airport, i konkurrens med andra flygplatser:

- ✓ Bra förutsättningar i lokaler/hangar
- ✓ Bra utrymme i luftrummet
- ✓ Bra kommunikation med flygplatsledningen

6. Referenser/källor

Dialoger:

- Möten med Dala-flygets och Dala Airports personal
- Input från intervjuer och dialoger som gjorts inom ramen för övriga delleveranser.
- Intervjuer:

Borlänge flygklubb	Bent Persson
Borlänge Kommun	Matilda Elgerud, biolog
Compexia Law Group AB	Richard Olsson
Dala Airport	Flygplatsledningen
Dala-flyget	VD, ekonom, marknadsansvarig
Försvarmakten, MRM, Dalregementsgruppen	Daniel Banck, Johan Svensson, Mikael Lundin, Henrik Nordberg
eX-Change Parts AB	Rickard Jansson, Louise Hülphers
Flygvapnet	Rickard Weman, Juha Kenttäkumpu
	Anita Viksten
Försvarets Materielverk	Markko Miljanic
Kungsair Training AB	Mikael Boström
Länsstyrelsen - krisberedskap och civilt försvar	Thomas Fredby
Polisen, fastigheter	Magnus Hagström
Polisflyget Nationella Operativa Avdelningen	Göran Kessell
Radioflygklubben Viggen	Petter Carlberg
Region Dalarna, Ledningsenheten	Tomas Riman
Statens Geologiska undersökningar (SGU)	Henrik Johansson
Svensk Luftambulans	Lennart Tapper
Wermlandsflyg	Mats Olsson

Rapporter och webbplatser:

- Dala Airport och den regionala utvecklingen, Transek, 2003-12-09
- Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland, Region Västernorrlands utredning, 210325
- Transportstyrelsens rörelsestatistik från alla svenska flygplatser - statliga, kommunala och privata.
Flygplatsstatistik - Transportstyrelsen
- Resandeprognos för flygtrafiken 2040, Trafikverket, Ärendenummer: 2017/111007, 2020-06-15
- Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19 till Infrastrukturminister Tomas Eneroth, Svenska Regionala Flygplatser AB (SRF), 200915

- [Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, Sveriges Kommuner och Regioner, 210119](#)
- Totalförsvaret 2021 - 2025 (regeringen.se)

Bilagor:

- Bilaga 1. Dala Airport – resultat enkäter