FALUN BORLÄNGE
REGIONEN

17 september 2021



Flygutredning
Dala Airport

FALUN BORLÄNGE REGIONEN

Sammanfattning

Dala Airport - en del av det svenska transportsystemet
I denna utredning behandlas flygplatsdriften vid Dala Airport, hur den fungerar idag, hur den har fungerat de senaste åren och hur framtidsutsikterna ser ut. Utredningen redogör dessutom för tre alternativa vägval för framtiden. Utredningens fokus är Dala Airport, men flygplatsen verkar i ett system, det svenska transportsystemet, och därför redovisas förutsättningar inom systemet som bedöms ha en påverkan på Dala Airport.

Dala Airport påverkas också av omkringliggande flygplatser som i vissa avseenden kan ses som konkurrenter. I Dalarna finns Mora och Sälens flygplats och Arlanda ligger så pass nära att många i regionen har vant sig att flyga därifrån. Hur närliggande flygplatser utvecklas påverkar Dala Airport liksom utvecklingen av andra transportslag som tåg och bil. Till många av de destinationer som efterfrågas av resenärerna i regionen är restiden med tåg mer än tio timmar vilket inte kommer att förändras inom överskådlig framtid. Därför kommer flyget säkerligen att vara en viktig del av regionens transportsystem även i framtiden, både gällande passagerartrafik och samhällsviktig verksamhet. Däremot är det oklart hur många flygplatser som behövs för att upprätthålla flygsystemet i Sverige.

Under hela 2000-talet har passagerartrafiken på Dala Airport dalat. Reguljärtrafiken lades ned 2018 och innan pandemin fanns endast drygt ett femtiotal charteravgångar per år. Idag nyttjas flygplatsen i första hand för en rad samhällsviktiga verksamheter.

Dala Airport och Mora flygplats drivs gemensamt av AB Dalaflyg som ägs av kommunerna Borlänge, Falun och Mora samt av Region Dalarna. Precis som många andra flygplatser i Sverige har man svårt att få ekonomin att gå ihop, att hålla Dala Airport öppen kostar ägarna 15 - 18 miljoner varje år.

Avsaknad av nationell finansieringsmodell för det svenska flygplatsnätet
Idag äger staten genom Swedavia ett basutbud av flygplatser (10 flygplatser). Det omfattar de stora och vinstdrivande flygplatserna och Swedavia gjorde under 2019 en vinst på närmare en halv miljard kronor. Övriga 30-talet svenska flygplatser ägs av regioner eller kommuner, tillsammans är deras underskott lika stort som Swedavias vinst (2019).

Sverige, Norge och Finland är jämförbara länder; glest befolkade med långa avstånd vilket gör flyget viktigt. Samtidigt har endast stora navflygplatser nära större städer lyckats nå lönsamhet. I Norge och i Finland är dock nästan alla flygplatser statliga och överskotten från de vinstdrivande flygplatserna finansierar övriga flygplatser och säkerställer deras överlevnad och ett heltäckande nationellt flygnät.

De flesta flygplatser bedriver samhällsviktig verksamhet i olika stor omfattning. På Dala Airport bedriver såväl Försvaret, Sjukvården, Polisen, Brandflyget, Statens Geologiska Undersökningar som Lantmäteriet verksamhet. Dala Airport är också utsedd av Trafikverket till alternativ landningsbana för Arlanda, men får bara ersättning för det de gånger ett flyg från Arlanda landar. Under pandemin blev Dala Airport utsedd till tillfällig beredskapsflygplats och fick för det ett visst statligt bidrag.

Idag bedrivs följaktligen en omfattande samhällsviktig verksamhet på Dala Airport, men flygplatsen kompenseras inte fullt ut för kostnaderna av de befintliga aktörerna och har därmed inte ekonomiska förutsättningar att få ekonomin att gå ihop. Det svenska systemet där staten äger de vinstdrivande flygplatserna och överlåter driften av övriga flygplatser till kommuner och regioner, bör ses över.

Utredningens bedömning är att flygplatsdriften på Dala Airport idag bedrivs på ett kostnads-effektivt sätt. Man har en minimal personalstyrka och köper in begagnad utrustning, allt för att hålla kostnaderna nere.

Till skillnad från större flygplatser har man inga fasta kostnader för hantering av passagerartrafik (incheckнings-, ramp-, säkerhetspersonal), eftersom man hyr in de flesta funktioner vid behov samt att befintlig personal (med flera olika roller) hjälper till.

En flygplats verksamhet är regelverksstyrd vilket väsentligt påverkar möjligheterna att reducera kostnader. Oavsett flygvolymer kvarstår fasta kostnader för lokaler, personal och säkerhet vilket gör det svårt att påverka ekonomin i någon större utsträckning. Flygplatsens ekonomi skulle därför inte förbättras nämnvärt om man helt slutar med passagerartrafik, däremot skulle man förlora möjligheterna att öka intäkter genom fler flygrörelser och tilläggstjänster från passagerarflyg, vilka flygplatsens ledning bedömer är de bästa möjligheterna att öka intäkterna.

Hur kommer flygtrafiken att utvecklas och när blir flyget miljövänligt?
Dessa två frågor hänger ihop: om flyget blir mer hållbart kommer troligen efterfrågan att öka, men den totala utvecklingen påverkas också av andra faktorer som ändrat beteende, utbud och pris. Redan innan pandemin märktes en nedgång i flygresandet, i Sverige framförallt inrikesflyget.

Hållbarhetsfrågorna är alltmer i fokus vilket innebär att företags och myndigheters resepolicy skrivs om och resenärers beteende förändras. Under pandemin gick flygresandet ned till ett minimum. Vårt beteende har ändrats och bedömningen är att digitala möten till viss del kommer att ersätta fysiska möten även efter pandemin. Samtidigt indikeras att ett visst resande kommer att återupptas, personliga möten är viktiga, både i affärssammanhang och privat. Vår bedömning är att miljöaspekten kommer att vara fortsatt viktig och eftersom det idag är svårt att bedöma när hållbart flygresande blir möjligt, blir det än svårare att göra en prognos för flygtrafikens utveckling.

Sverige är ett geografiskt vidsträckt land och det är troligt att både bil, tåg och flyg behövs för att säkerställa landets och regionens behov av transporter. I dagsläget, när flyget ännu inte är miljövänligt, kommer efterfrågan knappast att återgå till tidigare nivåer. Men när miljövänligt flyg blir tillgängligt kan efterfrågan komma att öka, förutsatt att prisnivåerna inte förändras alltför mycket. Många bedömare tror att elflyg kommer att finnas i kommersiell drift i Sverige inom tio år, drivkraften hos flygbolag och flygplanstillverkare att bli klimatvänliga snabbar på den tekniska utvecklingen och därmed även elflygets etablering. I det läget när flygresande är mer hållbart, finns det bättre förutsättningar att göra en prognos av flygtrafikens framtida utveckling.

Samtidigt som hållbarhet blir allt viktigare är fortfarande ”en snabb, effektiv och prisvärd transport från dörr till dörr” viktigt, framförallt för näringslivet. I vår undersökning konfirmerades detta: destinationer, prisvärdhet, närhet, tider och miljöpåverkan var de fem viktigaste faktorerna för att man skulle välja att flyga från Dala Airport. Därför är det viktigt att incheckning mm går snabbt och smidigt samt att antalet mellanlandningar hålls nere om flyg från Dala Airport skall kunna konkurrera.

Det är inte bara utvecklingen av flygtrafiken (antalet flygrörelser och passagerare) det råder stor osäkerhet kring, det råder även stor osäkerhet kring hur flygbranschen kommer att utvecklas. Vi vet att de första elflygplanen i kommersiell drift lär vara mindre plan med kortare räckvidd. Detta skulle kunna ändra systemet helt från dagens flygsystem med stora hubbar som Arlanda där stora maskiner startar och landar, till ett mer nätverksbaserat system med fler mindre flygplatser och mindre plan som flyger kortare sträckor.

I denna utredning har mycket av fokuset på miljövänligare flyg legat på elflyg för där pågår den mest omfattande utvecklingen just nu. Samtidigt är det i ett livscykelperspektiv svårt att göra en bedömning av vad som är miljövänligt flyg med tanke på vad som krävs för att producera batterier mm. En liknande debatt har pågått under en längre tid gällande elbilar. För elbilar, som redan produceras i stora mängder, har forskarna fortfarande inte enats om hur man skall räkna på livscykelperspektivet. Att då försöka göra en livscykelberäkning för elflyg låter sig helt enkelt inte göras i dagsläget, men förhoppningsvis längre fram.

Tre alternativa vägval för Dala Airport

Denna utredning har fokuserat på att beskriva läget utifrån rådande förutsättningar, med viss tillbakablick på de senaste åren eftersom nuläget påverkas av den pågående pandemin. Det som är och har varit är fakta, och vi har valt att utgå från det i stället för att basera hela rapporten på en oviss prognos. Vi har dock redogjort för de bedömningar som finns gällande de osäkra faktorer som kommer att påverka flygets och flygplatsens förutsättningar i framtiden.

Utredningens uppdrag är att lämna ett väl underbyggt underlag för att fatta beslut i frågan om flygets framtid på Dala Airport. Utredningen har också haft i uppdrag att presentera några alternativa vägval samt de konsekvenser som varje alternativ kan väntas få.

Nedan beskrivs tre alternativa vägval gällande flygplatsens framtid med en kortfattad summering av konsekvenserna av respektive alternativ. I rapporten finns ett utvecklat resonemang gällande kostnader, intäkter och påverkan på befintlig verksamhet utifrån de olika alternativa vägvalen.

<u>Fortsatt drift - med passagerartrafik</u>

Detta alternativ innebär att fortsätta med flygplatsdriften lika tidigare, dock med en ambition att få verksamheten att gå ihop ekonomiskt. Redan innan pandemin var passagerartrafiken på Dala Airport begränsad. Många av regionens flygresenärer har vant sig att flyga från Stockholm-Arlanda som ligger relativt nära och har ett brett utbud av flyglinjer. Däremot genomfördes 60-talet charteravgångar per år samt även flygningar med chartrade plan, privatplan eller med flygtaxi som tillsammans stod för mer än 1 000 flygrörelser per år vid Dala Airport.

Chartertrafiken har varit inkomstbringande för flygplatsen och det är flygplatsledningens bedömning att det är från passagerartrafiken som flygplatsen har bäst möjligheter att öka

intäkterna och på så sätt förbättra det ekonomiska resultatet. Med nuvarande förutsättningar är det svårt att få ekonomi i den samhällsviktiga verksamheten, enligt flygplatsledningen finns små möjligheter att höja priserna för att öka intäkterna.

Kort sikt utan klimatvänligt flyg (upp till 5 år):
Det är svårt att estimera behovet av flygresor i närtid efter pandemin. Många förutspår färre flygresor till följd av fler digitala möten och ett ökat klimatfokus. Samtidigt har vi konstaterat att det finns ett behov av personliga möten, om än i mindre omfattning än tidigare.

Eftersom det inte fanns reguljärflyg på Dala Airport innan pandemin är det tveksamt om underlaget i regionen är tillräckligt, även om det finns aktörer som har visat intresse för att starta upp trafik från Dala Airport. Om man väljer att återuppta reguljärflyg bör det, enligt de företag och myndigheter vi har tillfrågat, i första hand vara till destinationer som både kan serva resenärer som ska resa vidare interkontinentalt och täcka behovet av flyg till södra Sverige. En dialog bör föras med företag och myndigheter i regionen gällande vad som är ett attraktivt utbud av linjer för dem. För resenärerna är snabbt och effektivt resande dörr till dörr viktigast, den som kan erbjuda det har bäst möjlighet att lyckas.

När det gäller charterflyg finns det större chanser och att återgå till liknande nivåer som innan pandemin. Charterflyg från Dala Airport efterfrågades faktiskt i enkäterna, trots att vi inte frågade om det. Troligen finns även fortsatt potential för chartrade plan, privatplan och flygtaxi.

Längre sikt, med klimatvänligt flyg (5 till 10 år):
Hållbara transporter blir allt viktigare. Utifrån regionens geografiska läge är tåget inte ett alternativ till alla efterfrågande destinationer med anledning av avstånd och tidsåtgång.

Om man kan erbjuda hållbara flygresor, till efterfrågade destinationer, prisvärda och snabba resor, kan det finnas intresse att flyga från Dala Airport. Redan idag finns laddstationer för elflyg på Dala Airport. Som vi tidigare har nämnt är det svårt att bedöma hur flygbranschen kommer att utvecklas efter pandemin och med de möjligheter elflyg och annat fossilfritt flyg ger. Möjligen kan mindre flygplatser som hanterar mindre flyg som flyger kortare sträckor bli mer intressanta eftersom de första elflygplanen är små och har kort räckvidd.

Om alternativet med fortsatt drift av flygplatsen med passagerartrafik föredras, bör ägarna av flygplatsen driva frågan om finansiering av det svenska flygplatsnätet, som idag till stor del finansieras av ägarna av de regionala flygplatserna.

<u>Fortsatt drift - endast samhällsviktig verksamhet</u>
Man skulle kunna tro att genom att driva flygplatsen vidare utan passagerartrafik, kan man uppnå besparingar och få ekonomin i balans. Men efter en ingående genomgång med flygplatsledningen om flygplatsens ekonomi, är det utredningens bedömning att det endast finns små möjligheter till ytterligare kostnadsbesparingar för Dala Airport genom att helt sluta med passagerartrafik. Flygplatsen har redan idag den minsta bemanning som krävs för att driva en flygplats och oavsett flygvolymer kvarstår fasta kostnader för lokaler och personal. Om man stänger dörren för passagerartrafik förlorar man dessutom möjligheten att öka intäkterna genom fler flygrörelser och ökade kringtjänster. Flygtrafiken är regelstyrd och det kostar att upprätthålla licenser och certifieringar samt är det ännu dyrare att skaffa dem igen när de har gått ut.

I dagsläget är det inte möjligt att driva flygplatsen med endast samhällsviktig verksamhet och få ekonomin att gå ihop, men skulle fördelningspolitiken för Sveriges flygplatser förändras och en nationell finansieringsmodell för flygplatsdrift införas, kanske det kan bli möjligt att bedriva den samhällsviktiga verksamheten utan ägartillskott.

Om detta vägval förespråkas är det utredningens rekommendation att ägarna driver frågan om finansiering av driften av flygplatsnätet. Dessutom bör frågan om myndigheternas betalningsmodell ses över eftersom de idag inte täcker kostnaderna för flygplatsdriften. Dessutom bör de exakta konsekvenserna av att stänga ned passagerartrafik utredas lite mer ingående för att säkerställa att förväntat resultat uppnås om man väljer att driva flygplatsen vidare utan passagerartrafik.

Nedläggning av flygplatsen

En nedläggning av Dala Airport påverkar många intressenter. Några aktörer skulle fortsatt kunna bedriva sin verksamhet, andra flytta till en annan flygplats utan alltför stora problem. Den samhällsnyttiga verksamheten skulle dock påverkas med sämre beredskap, sämre effektivitet vid utryckning och genomförande av uppdrag till följd.

En nedläggning av flygplatsen skulle på sikt ge en besparing för ägarna när ägarbidrag inte längre betalas ut. Samtidigt är det oklart vilka kostnader det medför att stänga flygplatsen (lite beroende på om man vill frakta bort asfalten och sanera marken eller inte). Om man låter området ligga orört skulle man hålla kostnaderna för avveckling nere och samtidigt möjliggöra för en återöppning av flygplatsen (om man så vill). Dock kan en återöppning bli kostsam (lite beroende på hur lång period det rör sig om).

Vid nedläggning tvingas många aktörer att flytta sin verksamhet, hur påverkar det regionen? Dessutom är Dala Airport utsedd till riksintresse av Försvarsmakten, dialog med dem krävs.

Om detta vägval förespråkas är det utredningens rekommendation att de exakta konsekvenserna av en nedläggning utreds mer ingående, dels planering så att nedläggningen genomförs på bästa sätt, dels för att få fram en mer exakt bedömning av kostnaderna, beroende på hur man tänker använda området efter nedläggningen.

I denna utredning har vi redogjort för flygplatsdriften idag. Dala Airport är en väl fungerande flygplats och vår bedömning är att verksamheten bedrivs på ett kostnadseffektivt sätt och att aktörerna på flygplatsen är nöjda. Det är viktigt att ge besked om flygplatsens framtid för att befintliga aktörer skall kunna planera och genomföra investeringar och sin verksamhet. Politisk enighet vore önskvärt för ett långsiktigt beslut.

Slutligen kan vi från utredningens sida konstatera att det är ett svårare läge än någonsin tidigare för att fatta beslut om en flygplats framtid. Det är inte bara en utan flera av de faktorer som påverkar förutsättningarna för flygplatsdrift som det råder mycket stor osäkerhet kring just nu.

Arbetsgruppen,
September 2021

1. Inledning 8
1.1 Bakgrund 8
1.2 Syfte 8
2. Uppdrag 9
2.1 Omfattning 9
2.2 Avgränsningar 9
2.3 Underlag och metod 9
2.4 Medverkande och finansiering 10
2.5 Intressenter 10
2.6 Begrepp/definitioner 10
3. Flygplatsdrift på Dala Airport 11
3.1 Historik Borlänge flygplats/Dala Airport 11
3.2 Passagerartrafikens utveckling 11
3.3 Flygplatsdriften idag 12
4. Näringslivets och civilsamhällets behov 14
4.1 Vilket behov har privata näringslivet och offentliga arbetsgivare av en flygplats? 15
4.2 Vilka behov har de befintliga aktörerna på Dala Airport? 23
4.3 Kommer återetableringen av Dalregemente och F16 påverka behovet? 24
4.4 Eventuell nedläggning av Dala Airport 25
5. Ny teknik och nya drivmedel 27
5.1 När kommer fossilfritt flyg? 27
5.2 Vad kan vi vänta oss av elflyget? 29
5.3 När kan vi ha tillgång till fossilfritt flygbränsle? 30
5.4 För- och nackdelar med fossilfritt flyg 30
5.5 Hur kan fossilfritt flyg påverka våra preferenser och resmönster? 32
5.6 Framtidsscenarier 34
5.7 Potential för fossilfritt flyg från Dala Airport 35
6. Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken 36
6.1 Förutsättningar för flyget i Sverige (jämfört med Norge och Finland) 36
6.2 Ekonomiska förutsättningar 37
6.3 Samhällets behov av flygplatser 38
6.4 Framtiden för regionala flygplatser 38
6.5 Hur påverkas flygtrafiken av tågtrafikens utveckling? 39

6.6 Prognoser för flygtrafikens utveckling nationellt 42
6.8 Dala Airports förutsättningar 47
7. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften 49
7.1 Utveckling flygrörelser 49
7.2 Resultatjämförelse år 2017 - 2020 50
7.3 Kan drift och underhåll av flygplatsen effektiviseras? 51
8. Påverkande faktorer 55
8.1 Resandeutveckling efter pandemin 55
8.2 Miljöfrågor, tåg, bil eller flyg? 56
8.3 Elflygets utveckling 58
8.4 Nuvarande aktörers fortsatta behov 59
8.5 Nationell strategi för flygplatser som del av transportsystemet 60
8.6 Närheten till Arlanda 61
8.7 Bedömningar 62
9. Alternativa vägval 64
9. 1 Fortsatt drift - med passagerartrafik 65
9.2 Fortsatt drift – endast samhällsviktig verksamhet 69
9.3 Nedläggning av flygplatsen 70
10. Avslutande reflektioner 74
10.1 Dala Airport en väl fungerande flygplats 74
10.2 Vikten av att fatta ett beslut om flygplatsens framtid 74
10.3 Flygplatsens roll för regionens framtid? 75
11. Referenser 76

1. Inledning

Flygplatsen i Borlänge, Dala Airport, är en del i regionens infrastruktur och har många intressenter, allt från det 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 mer ansträngd ekonomi hos kommuner och regioner gör att flygplatsens regionala och kommunala finansiering sätts under lupp och prövas.

1.1 Bakgrund

Borlänge flygplats (BLE), även kallad Dala Airport, drivs av AB Dalaflyg som ägs av kommunerna Borlänge, Falun och Mora samt av Region Dalarna. Utmaningarna för flyget och flygplatsen i Borlänge är flera och att hålla flygplatsen öppen kostar ägarna 15 - 18 miljoner varje år.

I tider då kommunerna står inför ekonomiska utmaningar och då flyget och dess klimatpåverkan ifrågasätts, finns ett behov att belysa flygplatsdriften ur flera olika aspekter för att kunna fatta väl underbyggda beslut gällande flygplatsens framtid.

Falun Borlänge-regionen AB har därför fått i uppdrag av sina ägare (kommunerna Falun, Borlänge, Gagnef och Säter) att genomföra denna utredning som förväntas presentera ett objektivt väl underbyggt och överskådligt material som kan använda för att fatta beslut i frågan om flygplatsens framtid. Utredningen skall även innehålla förslag till alternativa vägval samt de konsekvenser som varje alternativ kan väntas få.

1.2 Syfte

Syftet med uppdraget är att ta fram ett objektivt och väl underbyggt beslutsunderlag som kan användas för att fatta beslut i frågan om Dala Airports framtid.

2. Uppdrag

2.1 Omfattning

Uppdraget handlar om att först redogöra för den nuvarande situationen, hur flygplatsdriften fungerar idag och har fungerat under de senaste åren samt hur utsikterna för framtidens flyg och flygplatsdrift ser ut utifrån ett antal olika perspektiv som redovisas i fyra delrapporter:

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

I denna rapport presenteras delrapporterna översiktligt tillsammans med de insikter som framkommit under utredningen. Här redogörs också för den osäkerhet som råder gällande ett antal faktorer som: utveckling av flygtrafiken generellt efter pandemin, framtida behov av resande (både privat och affärsresor) samt elflygets utveckling m.fl. Slutligen presenteras tre alternativa vägval gällande flygplatsens framtid:

A. Fortsatt drift - med passagerarflyg
B. Fortsatt drift - endast samhällsviktig verksamhet
C. Nedläggning av flygplatsen

2.2 Avgränsningar

Uppdraget gäller driften av Dala Airport vilken idag sköts av AB Dalaflyg som ägs av kommunerna Borlänge, Falun och Mora samt av Region Dalarna. Driften av Mora flygplats ingår också i AB Dalflygs uppdrag, men Mora flygplats omfattas inte av denna utredning.

Ägare av Borlänge flygplats är AB Dala Airport, bolaget ägs av Borlänge och Falun kommun samt Region Dalarna. I bolaget bedrivs ingen verksamhet och man har bara en kund: AB Dalaflyg som hyr flygplatsen. AB Dala Airport gör noll-resultat varje år och omfattas därför inte av denna utredning, det bara är AB Dalaflyg som har behov av ägarbidrag.

2.3 Underlag och metod

Underlaget för utredningen har varit omfattande. Källorna har varierat en del mellan de olika delrapporterna (se referenslistan i varje delrapport samt i denna huvudrapport).

Ett stort antal djupintervjuer har genomförts med representanter från näringslivet i regionen, experter inom flygtrafik samt med de flesta av dagens aktörer på Dala Airport. Representanter från AB Dalaflyg har intervjuats, framför allt om flygplatsdriften och ekonomin.

Utöver detta har omfattande studier gjorts framför allt gällande flygtrafikens utveckling och fossilfritt flyg. Slutligen har en omfattande enkätundersökning besvarats av representanter från näringslivet samt kommuner och myndigheter i regionen för att få ett kvantitativt underlag gällande behovet av reguljärflyg från Dala Airport (se *Dala Airport resultat enkäter*).

2.4 Medverkande och finansiering

Uppdraget *Flygutredning Dala Airport* har beställts och finansierats av ägarna till Falun-Borlängeregionen AB genom styrelsen. Utredningen har genomförts av Falun Borlänge-regionen AB under ledning av en extern projektledare: Gabriella Blombäck från Agio AB. Utöver projektledaren har Eva-Lena Palander, Mats Lindqvist och Sofia Berglund, Arne Johansson, Lars Bergman och Henrik Olsson utgjort arbetsgruppen.

2.5 Intressenter

Det finns två grupper av intressenter med koppling till flygplatsen, dels de som reser via flygplatsen: flygresenärer av olika slag, dels de som använder flygplatsen för sin verksamhet: aktörer av olika slag. En komplett lista med identifierade aktörer finns i delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*, nedan en översikt över vilka intressenter som ingår i de olika grupperna:

resenärer: privatresenärer, affärsresenärer, charterresenärer, resenärer med privatflyg

aktörer på flygplatsen: flygbolag, försvaret, polisen, sjukvården, andra myndigheter, föreningar

2.6 Begrepp/definitioner

AB Dala Airport – äger flygplatsen, ägs av Borlänge och Falun kommun samt Region Dalarna.

AB Dalaflyg/Dalaflyget – ansvarar för driften av Borlänge flygplats samt driften av Mora flygplats. Bolaget ägs av kommunerna Borlänge, Falun och Mora samt av Region Dalarna.

Borlänge flygplats (BLE) – Transportstyrelsens namn på Dala Airport, BLE är IATA-koden.

Charging Scheme – ersättning från trafik som använder flygplatsens navigationsutrustning

Dala Airport – Den fysiska flygplatsen i Borlänge

GAS (Gemensamma Avgiftssystemet för Säkerhetskontroll) – Ersättning för de kostnader Dala Airport har för säkerhetskontroll av passagerare och bagage.

MSB - Myndigheten för Samhällsskydd och Beredskap

SGU - Sveriges Geologiska Undersökningar

SKR - Sveriges Kommuner och Regioner

SRF - Sveriges Regionala Flygplatser

3. Flygplatsdrift på Dala Airport

3.1 Historik Borlänge flygplats/Dala Airport

Platsen för Dala Airport är en historiskt viktig plats och har varit militärt område sedan 1700-talet. År 1908 flyttades verksamheten till Falun och området kunde användas till annat. Den första flygningen ägde rum 1913, vilket blev starten på flygfältets historia. 1926 bildades Flygvapnet och fältet fick status som militärt mellanlandningsfält.

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-Bromma via Borlänge till Östersund.

Flygplatsen övergick till den nya kommunen Borlänges ägande 1971 och i och med att flygresandet ökade i hela Sverige satsade man stort på flygplatsen, med inköp av ny mark och anläggning av en ny terminal. 1972 invigdes Dala Airport. År 1985 tog Luftfartsverket över flygtrafiktjänsten vid Dala Airport. I slutet av 1980-talet presenterades planerna på Arlandabanan vilket skulle göra det möjligt att åka tåg från Borlänge till Stockholm-Arlanda. Trots att Transportrådet 1990 publicerade en utredning om Arlandabanan där man gjorde bedömningen att flyglinjer till orter inom 20–25 mil från Arlanda inte kommer att behövas, trodde många att flygtrafiken på Dala Airport skulle fortsätta att öka. Arlandabanan öppnade 1999 och utvecklingen blev den motsatta, antalet resenärer gick ner, och inför riksdagsvalet 2006 pågick en debatt om flygplatsens framtid.

3.2 Passagerartrafikens utveckling

I slutet av1980-talet och början av 1990-talet hade flygplatsen sin allra intensivaste period med omkring 200 000 resenärer årligen. Reguljärflyget från Dala Airport har trafikerat, förutom Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma, ytterligare ett antal destinationer bland annat Köpenhamn, Oslo, Malmö och Göteborg.

År 1992 avreglerades inrikesflyget i Sverige vilket innebar att alla svenska företag som så önskade hade möjlighet att starta inrikes flygtrafik, och bestämma priserna själva. I praktiken innebar avregleringen att konkurrensen ökade på de mest trafikerade inrikeslinjerna och biljettpriserna sjönk på dessa linjer, medan priserna däremot steg på linjer med färre passagerare. Tio år senare 2002, var antalet resande nere på 50 000 passagerare per år på Dala Airport.

Omkring 2006 startades charterflyg från Dala Airport vilket höll uppe passagerarsiffrorna på flygplatsen trots att inrikestrafiken fortsatte att minska. I och med att charterflygningarna ökade i volym byggde man under 2012 om avgångs-och ankomsthallarna på flygplatsen för att förbättra passagerarflödena vid utrikesflygningar.

Under 2018 lades reguljärtrafiken ner, avgångarna till Göteborg i maj och turerna till Malmö i november, efter flera år av minskat resande.

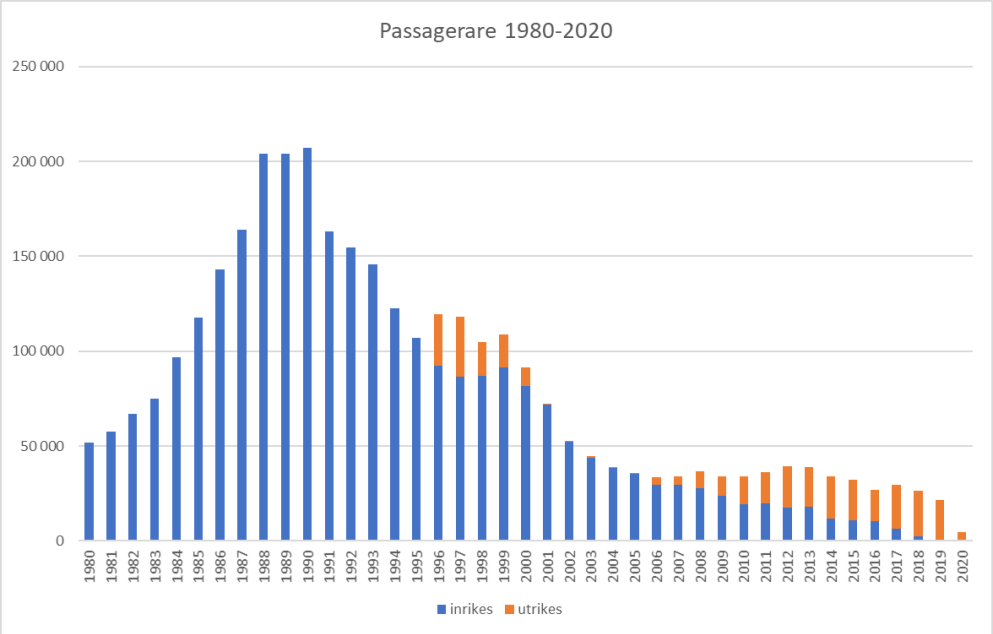


Bild 1: Utveckling passagerare Dala Airport åren 1980-2020
(Källa: Flygplatsstatistik, passagerare, Transportstyrelsen
https://www.transportstyrelsen.se/sv/Luftfart/Statistik/Flygplatsstatistik-/2020-1998)

Idag trafikerar ingen reguljärtrafik flygplatsen. Förutom charterflyget, som fram till pandemin hade omkring 60 avgångar per år, privatcharter plan och små privata flygplan nyttjas flygplatsen numera i första hand för en rad samhällsviktiga verksamheter.

3.3 Flygplatsdriften idag

Ändamålet för AB Dalaflygs verksamhet beskrivs i delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar för Dala Airport* och kan sammanfattas som:

att verka för flygets utveckling och därigenom främja

den sociala och ekonomiska utvecklingen i Dalarna

Bolaget ska för detta ändamål och med iakttagande av EU:s statsstödsregler:

1. Utföra en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse genom att ta emot alla aktörer som vill starta och landa till rådande kommersiella villkor under publicerade öppethållandetider,

2. Bedriva icke subventionerad, annan ekonomisk verksamhet som har ett naturligt samband med drift av flygplats såsom exempelvis parkering, café- eller restaurangverksamhet,

3. Bedriva icke ekonomisk verksamhet såsom exempelvis flygkontrolltjänst, brand- och räddningstjänst, säkerhetskontroll och skydd för civil luftfart samt tillhandahålla faciliteter som gör det möjligt för polis och tull att genomföra sin verksamhet vid flygplatserna.

Ändamålet är också att möjliggöra allmännyttiga tjänster vid utnyttjande av flygplatserna såsom exempelvis:

1. Sjuktransporter, ambulansflyg och flyg vid organdonationer

2. Räddningsinsatser och annan samhällsberedskap för kriser och extraordinära händelser.

Verksamheten ska bedrivas enligt affärsmässiga principer och i förekommande fall, med iakttagande av den kommunala likställighets- och självkostnadsprincipen. Likvideras bolaget ska dess behållna tillgångar fördelas mellan aktieägarna. Fördelningen motsvaras i första hand av tillskjutet kapital och därutöver i förhållande till aktieägarnas inbördes relation av aktieinnehav i bolaget vid tidpunkten för likvidationen.

4. Näringslivets och civilsamhällets behov

I delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov* beskrivs näringslivets och civilsamhällets behov av Dala Airport idag och de kommande åren (efter pandemin). Delrapporten har en bred ansats, ambitionen har varit att så många som möjligt som verkar på Dala Airport idag eller har intresse av flygplatsen, skall få komma till tals. Underlaget består av en lång rad intervjuer och besvarade enkäter, dels gällande behovet av att resa med flyg, dels gällande behovet av en flygplats för andra ändamål än reguljärflyg.

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

Bild 2: Översikt respondenter intervjuer och enkätundersökningar

Att hela 213 företag besvarade enkäten tolkar vi som ett bevis på att flygplatsen, och dess vara eller icke vara, engagerar.

Möjliga eller tänkbara framtida intressenter har inte ingått i utredningen.

Idag bedrivs ingen reguljärtrafik på Dala Airport, trots det finns en mängd olika aktörer som bedriver verksamhet på och i anslutning till flygplatsen. Den breda samhällsnyttan av flygplatsen märks sällan i debatten om flygplatsens framtid.

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 (se *delrapport 4 "Ekonomiska förutsättningar Dala Airport"*) framgår att det under 2019 landade 52 taxiflyg och 1 281 privatflyg i Borlänge. Under pandemiåret 2020 minskade taxiflyget 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 hockeylag, 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.

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

Flygtransporter är en viktig del av vår totala infrastruktur precis som väg- och tågtransporter, men flyget har under senare år debatterats flitigt inte minst ur ett miljöperspektiv. Under pandemin har flygresorna i det närmaste upphört och personliga möten har ersatts med digitala.

Under intervjuerna framhåller, framför allt de stora företagen, vikten av effektiva, snabba och pålitliga transporter. För långa och akuta transporter är flyget ofta det enda möjliga transportmedlet. Den snabba utvecklingen vad gäller miljövänliga flygbränslen och utvecklingen av elflyg med dess 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*).

Idag finns ingen omfattande passagerartrafik på Dala Airport. Att en flygplats har passagerartrafik har ett symbolvärde men det är också en möjlighet att utöka verksamheten och därmed öka intäkterna och förbättra ekonomin (läs mer om det i delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport)*. Därför har vi i delrapport 1 undersökt vad näringslivet i regionen har för behov av flygresor idag och de kommande åren (efter pandemin).

4.1.1 Värdet av en flygplats i regionen

Generellt har en aktiv flygplats ett stort symbolvärde och stärker en plats eller regions attraktionskraft vilket verifierades både under intervjuerna med representanter från näringslivet och Invest in Dalarna. Invest in Dalarna menar att en regional flygplats stärker en plats attraktionskraft, speciellt i ett stort och glesbefolkat land som Sverige. Under kontakter med utländska aktörer som vill undersöka möjligheterna till att investera i regionen, lyfts också alltid närheten till Arlanda upp ”en internationell flygplats inom två timmar”. Det är främst behovet av att transportera människor som lyfts, inte varor.

I utredningen om flygplatserna i Västernorrland (*Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland*, Region Västernorrland 210325) pekar man på att det finns ett starkt 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 krav på och bidrar till bra transportmöjligheter. Hur stor påverkan blir i praktiken beror på en rad olika faktorer. Som exempel nämns hur stor flygplatsen är och på vilket avstånd den finns från kommunen, om det finns andra transportslag som kan ersätta flyget, hur stort näringslivets flygberoende är och regionens långsiktiga mål. De branscher som har störst nytta av tillgänglighet med flyg är kunskapsintensiv tjänstesektor, men även för tillverkande företag spelar tillgängligheten till flyg en stor roll.

I denna utredning har vi valt att genom enkäter och intervjuer 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 när de återgått till det ”nya normala”. Resultatet från enkäterna i sin helhet finns att ta del av i *Dala Airport resultat enkäter.*

4.1.2 Resor innan pandemin

När vi frågande om resande visade det sig att många företag främst reste med bil, hela 93 företag svarade att de gjorde mer än 75 procent av sina resor med bil. Viktigt att komma ihåg är att fåmansföretag (1 - 5 anställda) utgjorde mer än hälften av respondenterna (53 procent).

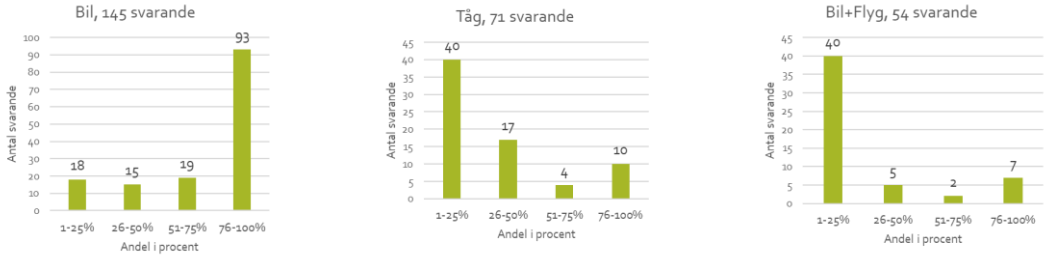


Bild 3: Uppskatta hur stor andel av resandet som gjordes med respektive trafikslag innan pandemin? (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

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

Tio företag och fem av de stora offentliga organisationerna hade fler än 500 resor per år som var längre än 30 km.

I enkäten frågade vi också om man innan pandemin tog emot besökare som kom längre bort ifrån än 30 mil? Av de större företagen svarade de flesta ja. Tio företag och två offentliga arbetsgivare angav att de hade fler 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 är belägen.

De större företagen och de offentliga organisationerna fick frågan om de tidigare reste med de reguljära linjerna från Dala Airport? Svaren varierade, en av de offentliga organisationerna svarade att man frekvent reste Dala Airport – Göteborg och Dala Airport - Malmö. Några få påpekade hur smidigt det var att flyga från Dala Airport och att man kunde komma hem tidigt och snabbt trots en sen flight.

Många av respondenterna hade dock ingen erfarenhet alls av att resa från Dala Airport. Det övergripande intrycket är att man ställt om och anpassat sig till de nya förutsättningarna. Någon kommenterade att det är betydligt viktigare att tåget till Arlanda är stabilt och modernt än att man kan flyga dit.

4.1.2 Resor efter pandemin

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

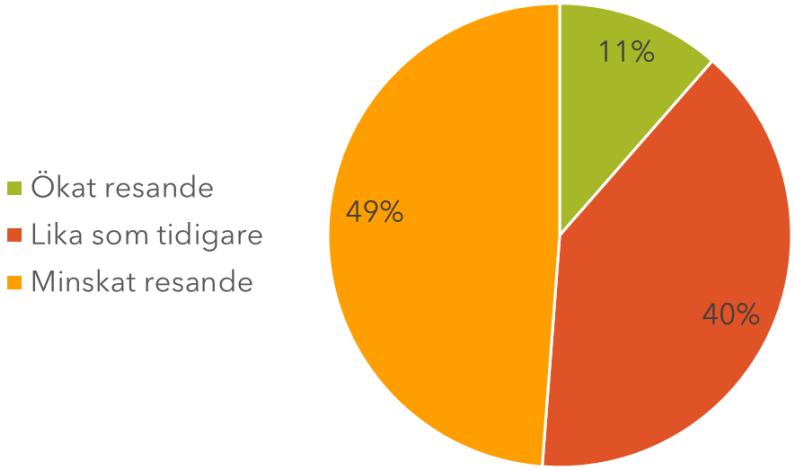


Bild 4: Hur tror du att det 'nya normala' efter pandemin kommer att vara?
(Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

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

På frågorna om hur stor minskningen kommer att bli och vilket transportslag som kommer att drabbas går svaren isär. Här tror vi att inriktningen på verksamheten man bedriver och var verksamheten är belägen har betydelse. De flesta gör bedömningen att flyget är det transportslag som kommer att minska mest medan bilen tycks vara det transportmedel som kommer att påverkas minst.

Hur stor 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 vilket fungerar alldeles utmärkt. De nya miljömålen nämns också som en orsak.

En respondent utvecklade sitt resonemang:

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

4.1.3 Destinationer

När vi intervjuat de stora företagen som gör många tjänsteresor, har inriktningen varit tydlig:

Vi ska resa på det mest effektiva och säkra sättet som är möjligt vid varje givet tillfälle

Kravet på tids- och kostnadseffektivitet är gemensamt i resepolicyn för samtliga bolag. Några har därtill säkerhetskrav som gör att medlemmar i ledningsgrupper och arbetsteam inte bör resa i samma plan/bil. Miljöaspekten har ännu inte haft så stor påverkan på bolagens resepolicy, men man är överens om att det kommer. Här skiljer det sig mellan de privata och de offentliga organisationerna, i de offentliga organisationerna har miljöpåverkan redan skrivits in i resepolicys.

Det tydliga fokuset på effektivitet gör att ju kortare avståndet till destinationen är 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 potentiella resenärer.

För företagen i regionen är det önskvärt med snabba och pålitliga transporter liksom att vara tillgängliga för att ta emot kunder, mötesdeltagare eller andra 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 40 mil. Tidseffektivitet framhålls både i enkätsvar och inte minst i tilläggskommentarer.

Som svar på frågan: ”Vilka av dessa destinationer kommer ni ha ett behov av att flyga till?” fanns sex alternativ att välja bland: Arlanda, Göteborg, Malmö, Köpenhamn, Annat och Inget behov. Relativt många har angett alternativet Arlanda, medan alla respondenter vi har talat med har varit mycket tydliga i att de inte har något behov alls av att flyga från Dala Airport 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.

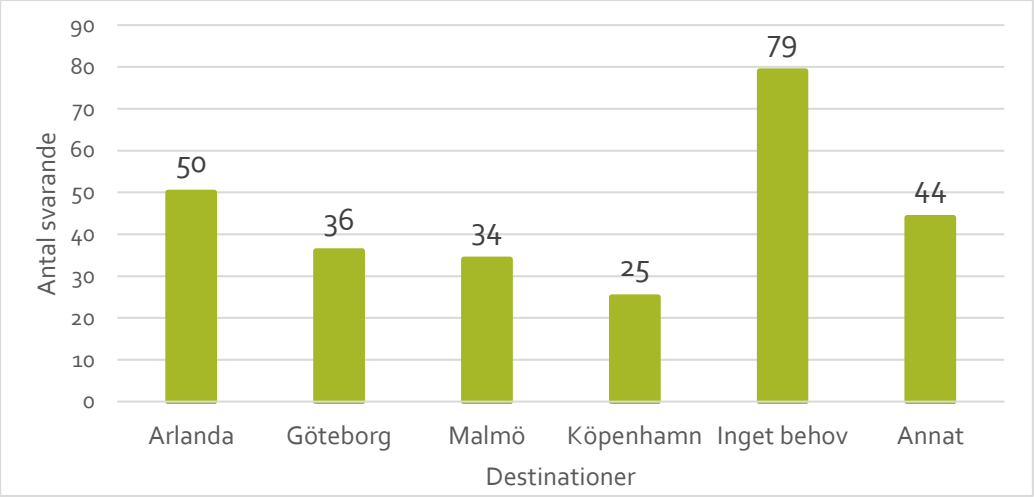


Bild 5: Vilka av dessa destinationer kommer ni att ha ett behov av att flyga till?
(Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

I den stora enkäten, med 197 respondenter, svarade hela 74 företag att man inte hade något behov alls av flygtransporter. 114 av de 197 företagen är små och lokala 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”. Tre av de sju offentliga organisationerna svarar att de inte har något behov av flyg från Dala Airport.
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 har 63 företag/organisationer sagt sig ha behov av resor till Köpenhamn/Malmö.

Under alternativet ”Annat” har företagen angivit nedanstående destinationer.

Norra Sverige i topp:
Luleå 5
Umeå 4
Europa 4
Norrland 3
Oslo 3
Kiruna 2
Amsterdam 2
Varje svensk region 2
Kalmar 2

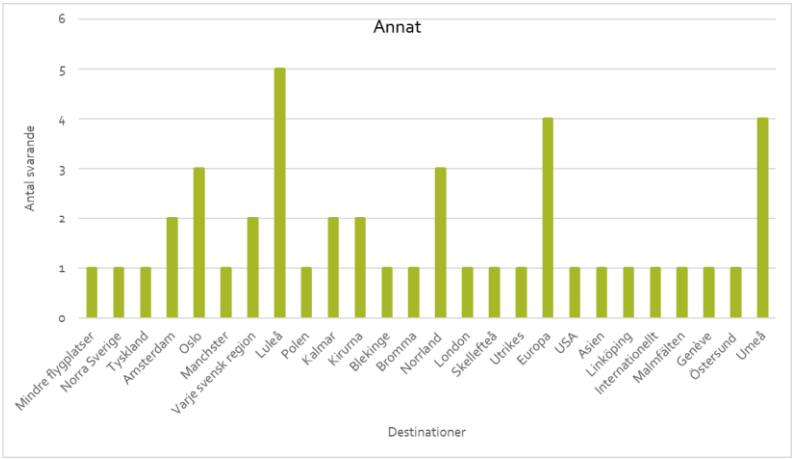


Bild 6: Vilka av dessa destinationer kommer ni att ha ett behov av att flyga till? – de som valt alternativet ”annat” (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

Vid intervjuerna med de nio stora företagen är det största 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.

4.1.4 Viktiga faktorer för att välja Dala Airport

I enkäten ställdes också en fråga om vad som skulle kunna göra att man nyttjade Dala Airport mer? Respondenterna ombads att rangordna de fem viktigaste faktorerna, där 1 är den viktigaste.

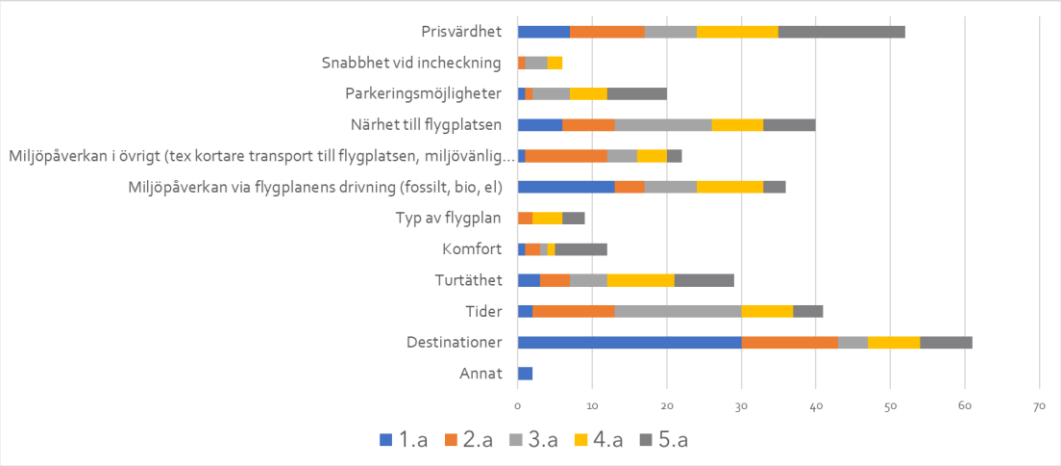


Bild 7: Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer? Respondenter från näringslivet (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

Som framgår av Bild 7 är företagen relativt överens. ”Rätt” destinationer och prisvärdhet är de viktigaste parametrarna följt av tider, närhet till flygplatsen samt minskad miljöpåverkan. Minskad miljöpåverkan genom till exempel biobränsle eller eldrift framhålls av många som faktorer som skulle kunna bidra till ökat nyttjande av flygplatsen.

Bilden för de offentliga arbetsgivarna ser annorlunda ut, där är miljöpåverkan klart viktigast följt av destinationer och prisvärdhet.

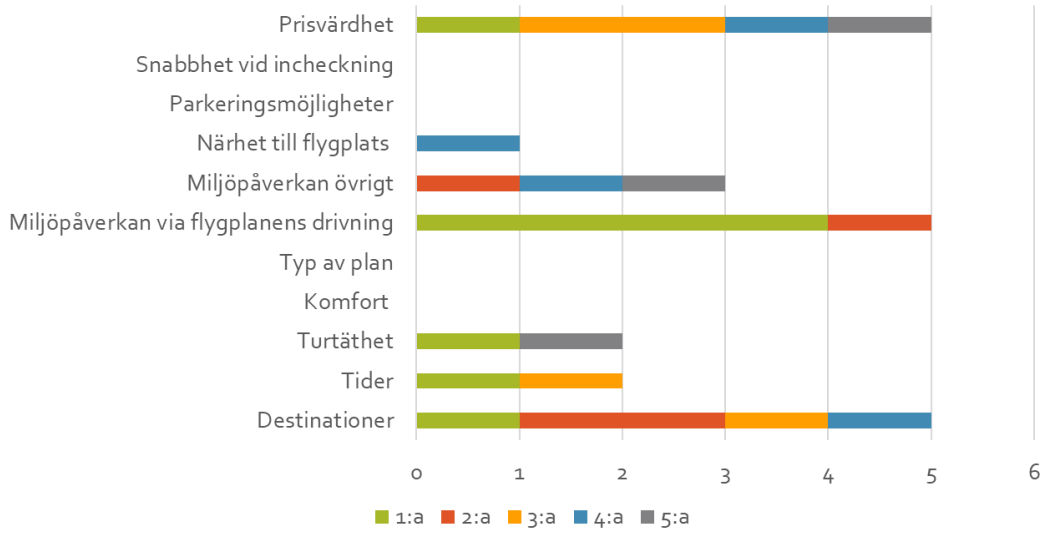


Bild 8: Svar på frågan: Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer? respondenter från offentliga arbetsgivare (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

Respondenterna ombads att ange vilka för- och nackdelar de upplever med att flyga från Dala Airport och Arlanda. Gruppen var relativt enig:

Fördelar

Dala Airport	Arlanda
Nära	Enkelt att ta sig dit med tåg
Läget	Rätt destinationer
Parkering	Linje till Köpenhamn
Bra, nära	Internationell
Nära, möjlighet till hemmaplan	Smidigt att åka tåg, på rätt sidan stan
Nära, effektivt, allt går fortare	Serviceutbud, avgångar

Nackdelar

Dala Airport	Arlanda
Fel/få destinationer	Längre avstånd
Ingen linje till Köpenhamn	Tar längre tid
Ingen direktlinje till Kina/Hong kong	Utbud och avgångstider
Få destinationer	Tar längre tid
Inget utbud och dyrt	
Inga destinationer	
Destinationer, tåg/bil är billigare till Arlanda	
Utbud, service	

Bild 9: Vilka fördelar och nackdelar ser du med att flyga från Dala Airport och från Arlanda? (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

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

Den stora enkäten med 213 respondenter hade relativt många fria kommentarer som kan grupperas enligt följande:



Bild 10: Övrigt du vill tillägga om Borlänge flygplats? (Källa: *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 kanske inte skulle bli någon stor resekund.

4.1.5 Närheten till Stockholm-Arlanda

Närheten till Stockholm-Arlanda flygplats: 2h 30 min med bil, 1h 58 min med tåg gör det relativt enkelt för resande från Falun-Borlängeregionen att flyga från Arlanda. Närheten till Arlanda och möjligheten att enkelt ta sig dit med bil eller tåg, 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 till Arlanda och därefter 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 angivits är det viktigaste att hela resan från start till mål är smidig och går så fort som möjligt. Det innebär att om flyget ska 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.

Utifrån genomförda intervjuer och enkäter kan vi konstatera att det skulle vara en stor utmaning att starta upp en reguljärtrafik från Dala Airport. I enkätsvaren efterfrågas ett antal olika destinationer i Sverige och Norden, från Köpenhamn till Kiruna. Utmaningen i en glest befolkad region som Dalarna är att nå ett tillräckligt stort underlag av resenärer för att göra det lönsamt att trafikera linjen.

Därför bör en eventuell intressent föra en dialog med de stora organisationernas som gör många resor per år. De krav som framhålls är framförallt att resan är tidseffektiv. Man önskar direktflyg

till en interkontinental hub för att på så sätt slippa resa via Arlanda. SAS interkontinentala hub är idag Köpenhamn, en destination som också skulle kunna täcka behovet av snabba resor till sydsverige. Förutom destinationer är tidtabell och prissättning frågor som borde behandlas i nära dialog med näringslivet.

4.2 Vilka behov har de befintliga aktörerna på Dala Airport?

Idag finns en lång rad aktörer som bedriver verksamhet av skilda slag på Dala Airport. I delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov* beskrivs de olika intressenterna och deras verksamheter på och omkring Dala Airport. Nedan en lista med några av de olika aktörerna som har intervjuats:

Ambulansflyg	sjukvård
Svensk Luftambulans/Helikopter	sjukvård
Försvaret (flyget och armen)	försvaret
Försvarets materielverk	försvaret
Polis	polis
Brandflyg	samhällstjänst
Lantmäteriet	myndighet
Statens Geologiska undersökningar SGU	myndighet
Kungsair Training	flygutbildning
Fallskärmsklubben Dala Fritt fall	förening
Borlänge-Domnarvets Flygklubb	förening
Radioflygklubben Viggen	förening

Bild 11: Aktörer verksamma på Dala Airport

4.2.1 Funktioner av allmännyttig karaktär

Dala Airport har idag flera funktioner av allmännyttig karaktär.

Beredskapsflygplats - Dala Airport är för tillfället utsedd till beredskapsflygplats (av MSB med anledning av pandemin). Det innebär att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet.

Alternativ landningsbana till Arlanda Flygplats - Dala Airport är utsedd av Trafikverket till en alternativ landningsbana till Arlanda Flygplats till exempel vid dåligt väder eller vid en hotbild på Arlanda.

Gränsövergångsställe - innebär att flygplatsen är utsedd 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 in via en yttre gräns. Vid ett gränsövergångsställe kan Migrationsverket genomföra utvisningsärenden. Man har även använt flygplatsen till immigrationsresor, dock senast 2017. Dala Airport kan också ta emot ambulanstransporter från hela världen med en patient som ska hem till vår region. Det är Polismyndigheten som utför denna kontroll.

4.2.2 Uppskattad självbetjäningstankning och laddstolpar för elflyg

Intressenterna på flygplatsen är många och verksamma inom helt skiftande områden. Den service som kommunicerats allra tydligast är självbetjäningstankningen. 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. Tack vare etableringen vittnar i stort sett alla om att man nu kan utföra sina uppdrag mera effektivt. Saknades denna möjlighet kan man vara i luften mycket kortare tid än idag vid alla sorts utryckningar – brand, polis eller sjukvårdvård, då man måste åka långt för att tanka. Man kan till och med tvingas tacka nej till larm/uppdrag

På Dala Airport finns även laddstationer för elflygplan sedan maj 2020 (Källa: *Först ut i Sverige – här kan man ladda sitt el-flygplan* DI 2020-05-15). Lösningen med laddstolparna är projekterad och installerad av Hybrida i samarbete med Batteriladdningsbolaget CTEK.

Investeringen finansierades av Naturvårdsverket via ”Klimatklivet”, ett stöd till lokala och regionala investeringar för att minska utsläppen av koldioxid. Tanken är att mindre elektrifierade passagerarflyg ska kunna landa och ladda sina batterier på flygplatsen.

4.2.3 Samhällsviktigt flyg under pandemin

Det samhällsnyttiga flyget har inte alls påverkats på samma sätt som passagerartrafiken under pandemin. Försvaret och polisen har under 2020 dragit ner något på övningar och verksamhet som inte varit av kritisk karaktär. Försvarets luftstridskola har trots pandemin genomfört slutövningar med värnpliktiga R3- och terminalsoldater två år i rad på Dala Airport.

Brandflyg och polisens övervakning och spaningsarbete har inte påverkats av Covid 19. Detsamma gäller för Lantmäteriets och SGU:s verksamhet.

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

4.3 Kommer återetableringen av Dalregemente och F16 påverka behovet?

I oktober 2020 togs beslut om förstärkningar av Försvarsmaktens grundorganisation på flera platser i landet, Dalregementet I13 var en av dem. När det gäller hur återetableringen påverkar på Dala Airport har utredningen haft dialog med Mellersta militärregionen, Livgardet samt företrädare för Dalregementsgruppen.

Den samlade bedömningen är att återetableringen inte kommer att ha någon betydande påverkan på trafiken på Dala Airport, även om man kan tänkas nyttja flygplatsen vid behov. 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.

Även Upplands flygflottilj F16 kommer att återetableras för att skapa en mer robust basorganisation samt skapa förutsättningar för en eventuell tillväxt inom flygvapnet på längre sikt. Flygbasen arbetar mot att etablera så många start- och landningsalternativ som möjligt, för ökad handlingsfrihet. Återetableringen sker succesivt under fem år, varför effekten av tillväxten kommer att synas först 2025 och vara fullt operativ kanske först framåt 2030. Den återetableringen bedöms ha en större påverkan på behovet av Dala Airport än Dalregementet. I Uppsala finns också Luftstridsskolan (LSS).

På frågan om vilka goda förutsättningar för övningsverksamhet som erbjuds på Dala Airport framhålls att det är en bra flygplats 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 på 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.

4.3.1 Dala Airport – ett riksintresse

Dala Airport är av Försvarsmakten utsedd till riksintresse. Detta 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 av flygplatsen eller om etableringar i närområdet skulle påverka luftrummet eller inflygnings-möjligheterna, måste detta godkännas.

4.4 Eventuell nedläggning av Dala Airport

Alla aktörer framhåller att flygplatsen är viktig, Polisen och Försvarsmakten framhåller också att Dala Airport är en strategiskt viktig flygplats.

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 denna utredning. 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 någon annan flygplats.

När det gäller militärt materiel och persontransporter måste man vid nedläggning gå ner på annan flygplats längre bort, för vidare transport på väg.

Lantmäteriet, som nyligen flyttat från Gävle (när den flygplatsen lades ned) har konkret erfarenhet av vad som händer med skötsel och underhåll när en flygplats stängs, och menar att man på sikt skulle tvingas flytta verksamheten.

För sjuktransporter skulle en nedläggning möjligen vara ett incitament för Region Dalarna att investera i en tankstation på Falu lasaretts helikopterplatta, men då skulle andra aktörer inte kunna nyttja den.

Några säger att om flygplatsen lades ner skulle de kunna operera ändå, bara startbanan och automatstationen fanns kvar skulle de kunna operera ändå utan en flygplats i drift. De tillägger dock att om ingen sköter om anläggningen fungerar det inte till slut.

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 samansättning 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 detta 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 samhällsviktiga verksamheten skulle dock påverkas betydligt med sämre beredskap och sämre effektivitet vid utryckning och genomförande av uppdragen.

5. Ny teknik och nya drivmedel

Sveriges regering ser flyget som bidragande i klimatomställningen. Flyget har en idag en negativ påverkan på miljön där den globala flygbranschen bidrar med ca 2 procent av det globala utsläppet av koldioxid och med 4,9 procent till den globala uppvärmningen om höghöjdseffekter inräknas (se *Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, SKR 2021*).

I *Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna* beskrivs Sveriges klimatmål: att Sverige efter år 2045 ska vara klimatpositiva, det vill säga bidra till ett nettoupptag av växthusgaser. De nationella målen bidrar till det internationella Parisavtalet samt det europeiska målet om 85-90 procents minskning av utsläppen till år 2050. Utsläppen för inrikes transporter exklusive inrikes flyg ska vara 70 procent lägre år 2030 jämfört med 2010

Flyget har under ett antal år arbetat för att förbättra miljön, genom till exempel bränslesnålare flygplan, gröna flygningar (hur flygplanet flygs miljövänligt), minimerat buller, klimatvänliga markfordon och minskat användandet av farliga kemikalier. Omställning sker successivt till en situation där flygplan kommer att nyttja biobränsle och nyutvecklade flygplan använder vätgas eller el som drivkälla.

Trots det behöver flygets utsläpp av växthusgaser minska ytterligare för att Sverige ska klara det långsiktiga klimatmålet om att nettoutsläppen år 2045 ska vara noll samt för att klara åtagandet enligt Parisavtalets 1,5-gradersmål. Í delrapport *2. Ny teknik och nya drivmedel* beskrivs de möjligheter som en introduktion av elflyg kan tänkas innebära samt även andra möjligheter att bedriva fossilfri flygtrafik, till exempel genom användning av biodrivmedel och vätgas. I rapporten ges en översiktlig bild av för- och nackdelar med dessa sätt att bedriva flygtrafik, vikten av att inte bara se på utsläpp av klimatgaser utan även andra faktorer som buller, andra luftföroreningar, markanvändning och restidsvinster/restidsförluster med mera. Även flygplatser behöver anpassa sig till den nya situationen gällande drivmedel och hur service och drift av nya flygplanstyper ska ske. Detta både rent tekniskt och praktiskt men också kompetensmässigt.

I denna rapport har vi inte gjort någon bedömning om hur tillgång till fossilfria bränslen kan komma att förändra efterfrågan på flygtrafik, varken generellt eller för Dala Airport.

5.1 När kommer fossilfritt flyg?

Utveckling av fossilfritt flyg pågår och även om det pratas mest om elflyg finns andra alternativ som tillsammans med elflyg/batterielekriskt flyg beskrivs nedan.

I rapporten Regionala flygplatser *En översikt av utmaningar och nyttor* (SKR 2021), finns följande resonemang gällande flygtransporten: en global skatt på flygbränsle skulle kunna vara ett alternativ ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Flera länder har utvecklat en distansbaserad skatt på flygpassagerare för både inrikes och utrikes flygresor. En sådan typ av skatt genererar inte mer teknikutveckling, men kan dämpa efterfrågan och därigenom emissionerna. Potentiellt skulle man kunna införa ett system med ökande skatter ju mer man flyger.

Omställning sker nu successivt till en situation där flygplan kommer att nyttja biobränsle och nyutvecklade flygplan använder vätgas eller el som drivkälla. Det påverkar även flygplatserna som behöver anpassa sig till den nya situationen gällande drivmedel och service.

Batterielektriskt flyg
På grund av utmaningen i att utveckla batterier lämpade för flygplansdrift, kommer de första elflygen troligen att vara för ett färre antal passagerare (1 - 12) och flyga kortare sträckor (upp till 400 km). Utvecklingen av batterier kommer i första skedet att öka räckvidden för befintliga modeller av elflyg. Utvecklingen möjliggör också att planen kan öka i storlek, men det kräver utveckling och certifiering av nya flygplan, vilket är en process som tar många år. (Se delrapport *2. Ny teknik och nya drivmedel*, avsnitt *3.1 När kommer elflyget?).*

Mycket av debatten om hållbart flyg handlar om elflyg med anledning av att utvecklingen går snabbt framåt inom det området. Samtidigt vet vi att komponenter till dagens batterier är en bristvara. Ett annat problem är också den dåliga arbetsmiljö som ofta råder på de platser där råvaran till batterierna tas fram. Slutligen är livscykelanalys för batterier och elflygplan en fråga som ännu inte har besvarats (klimatpåverkan från brytning av råvara fram till skrotning). Eftersom forskarna ännu inte har enats om hur livscykelperspektivet på elbilar ska beräknas, har vi inte ens försökt att göra en livscykelanalys på elflyg i dagsläget, vilket förhoppningsvis kan göras längre fram eftersom det är en viktig fråga.

Flyg med bränsleceller
Lagring och transport av vätgas är mycket utrymmeskrävande och kräver cirka fyra gånger mer utrymme än konventionellt flygbränsle. Vätgas förekommer inte naturligt utan behöver produceras, men man tror ändå att bränslecellsdrivna flygplan har förutsättningar att bli en viktig del av framdrivningstekniker som innebär mindre klimatpåverkan. Däremot levererar nuvarande vätgaslösning inte tillräcklig effekt för flygets stigningsfas och behöver därför kompletteras med ett batteri. Mycket forskning, utveckling och regelanpassning återstår innan tekniken är på plats. Förutom flygplan drivna med batterier eller vätgas, finns några andra alternativ, men de bedöms inte som troliga i närtid (se varför nedan).

Biodrivmedel – biodrivmedel som uppfyller kraven för jetbränsle enligt gällande standard kan redan idag användas i den existerande drivmedelsinfrastrukturen. Dock betraktas den beräknade utsläppsminskningen från den så kallade reduktionsplikten (en ökad inblandning av biodrivmedel i fordonsbränslet) vara ett osäkert kort enligt nyligen presenterade fakta (*Ny teknik, nätupplaga 2021-03-30*.) Biodrivmedel för flyg i dagsläget mer än dubbelt så dyrt som vanligt drivmedel, därför är efterfrågan låg. Hur priset utvecklas beror dels på tillgång och efterfrågan dels på skatter och avgifter, därför är det svårt att göra en bedömning av prisutvecklingen. Dessutom är det oklart hur mycket biodrivmedel som går att framställa globalt. Därför är det enligt Naturvårdsverket viktigt att satsa ytterligare på elektrifiering och effektivare transporter (*Ny teknik, nätupplaga 2021-03-3)0*.

Samtidigt har IATA (den internationella flygtransportorganisationen) konstaterat att biojetbränslen är det enda alternativet på kort och medellång tidshorisont (2020–2050) för att uppnå en utsläppsminskning på den ambitionsnivå IATA har accepterat (att utsläppen av koldioxid ur ett livscykelanalysperspektiv minskas med 80 procent genom användning av alternativa jetbränslen i stället för konventionella bränslen). Uttalandet gäller inte biobränsle

baserat på palmolja och sojabönor (som snarare kan öka utsläppen) och de framhåller hur viktigt det är med rätt produktionssätt och rätt gröda eller biprodukt vid användande av alternativa bränslen (*Regionala flygplatser - En överblick av utmaningar och nyttor. Utredning SKR 2021*).

Hybridlösningar – kombination av eldrift och förbränningsmotor. Förklaras inte vidare här eftersom fokus ligger på lösningar där fossilfritt bränsle inte alls används.

Solcellsdrivna flygplan – utvecklingen av denna typ av flygplan tycks ha avstannat.

5.2 Vad kan vi vänta oss av elflyget?

I dagsläget har eldrivna flygplan endast använts i begränsad omfattning. 2019 genomfördes en demonstrationsflygning av en till eldrift ombyggd DHC-2-Beaver. Det planet har kapacitet för sex passagerare och räckvidden är omkring 160 km. Certifieringsprocessen för att få använda det till kommersiell passagerartrafik beräknas ta två år.

Den utveckling som sker idag baseras främst på hybriddrift, förutom utveckling av riktigt små elflygplan med plats för 2 - 4 passagerare.

Viktigt i diskussionen om elflyg är att göra skillnad på olika begrepp om räckvidd:

Teoretisk räckvidd - redovisar hur långt planen kan flyga i normal hastighet tills dess att motorerna stannar.

Faktisk räckvidd - där hänsyn tas till att nödvändiga reserver finns för flygning till alternativ flygplats i händelse av exempelvis dåligt väder.



Bild 12: Heart Aerospaces elflygplan Heart ES-19

Några exempel från den pågående utvecklingen av elflygplan:

Heart Aerospace - svenska Heart Aerospace utvecklar flygplanet Heart ES-19 som förväntas kunna ta 19 passagerare och ha en räckvidd på 400 km. Ambitionen är att detta flygplan ska bli certifierat för serieproduktion och kunna tas i drift under 2026. Flygplanet har batterielektrisk framdrivningsteknik.

Eviation Alrice – är ett israeliskt flygplan för nio passagerare som uppges ha en räckvidd på 1 000 km (540 nautiska mil + 45 minuters reserv). Målsättningen har varit att ha ett certifierat flygplan färdigt år 2022, men projektet har drabbats av bakslag vilket kan innebära kraftiga förseningar.

ZeroAvia – baserat i Silicon Valley uppger att de har genomfört en flygning med en passagerarkapacitet som är tillräckligt stor att användas i reguljär trafik. Målet är ett flygplan för 19 passagerare där elen produceras av en bränslecell i stället för ett batteri redan 2023 samt ett elflyg med plats för 50 till 100 personer runt 2030 och med plats för 200 personer 2040.

Lilium - flygplanstillverkare i München, Tyskland med ambitionen att utveckla ett elbaserat flygplan med s.k. VTOL (vertikal start och landning). Målet är att ha ett elflyg med 7 säten i kommersiell trafik 2024-2025 som ska användas för regionala flygningar kortare sträckor.

Se delrapport *2. Ny teknik och nya drivmedel* för ytterligare och mer utförlig beskrivning av pågående utvecklingsprojekt.

5.3 När kan vi ha tillgång till fossilfritt flygbränsle?

Fossilfritt flygbränsle finns redan tillgängligt idag vilket nämns ovan under *5.1 När kommer fossilfritt flyg/Biodrivmedel*. Swedavia berättar att deras bränsleleverantör kan leverera fossilfritt flygbränsle om någon flygoperatör beställer det. Swedavia köper sedan 2016 årligen bioflygbränsle motsvarande förbrukningen vid bolagets egna tjänsteresor och de bjuder in andra organisationer till att gemensamt upphandla bioflygbränsle för att minska resandets klimatpåverkan och bidra till flygets långsiktiga klimatomställning. Men som nämns ovan är biodrivmedel mer än dubbelt så dyrt som vanligt drivmedel och därför är efterfrågan mycket liten. Dessutom råder oklarheter gällande hur mycket biodrivmedel det går att framställa globalt. Idag används biodrivmedel framför allt till bilar/bussar/lastbilar, men flyget använder helt andra kvantiteter.

Dala Airports fordon (ej flygplanen utan arbetsfordonen) drivs idag med HVO (Fossilfri diesel) eller med el. Hela 25 procent av fordonen är eldrivna och när tekniken medger så kommer de att övergå till el för ännu fler fordon (till exempel eldrivna brandbilar).

5.4 För- och nackdelar med fossilfritt flyg

I denna utredning har vi främst gjort kvalitativa jämförelser eftersom underlag för att göra kvantitativa jämförelser eller beräkningar saknas. I delrapport *2. Ny teknik och nya drivmedel* utreds

frågan mer i detalj men nedan är en översikt över fossilfritt flygs fördelar, nackdelar, neutrala effekter samt effekter som är svåra att bedöma.

Fördelar

+ Lägre drift- och underhållskostnader enligt flygplanstillverkarna

+ Därmed (se ovan) lägre kostnader för flygoperatörer

+ Mindre miljöpåverkan, ett allt viktigare krav i företagens resepolicy

+ Möjligt intresse (med anledning av ovanstående) för helt nya flyglinjer

+ Elflyg kan bli ett alternativ till tåg eftersom det är mer tidseffektivt, speciellt på medellånga sträckor

+ Mer miljövänligt alternativ än bil eller buss som drivs med fossila bränslen, även på kortare sträckor, och därmed ha en positiv klimatpåverkan

+ Elflyg har inga direkta förbränningsutsläpp vilket ger en positiv effekt gällande luftföroreningar. Det kan förekomma vissa partikelutsläpp (vid start och landning) men dessa bedöms vara så små att de kan bortses från.

Nackdelar

- Med dagens batteriteknik krävs brytning och användning av metallerna kobolt, silver och litium. Produktionen av batterier är resurskrävande och omdebatterad, även om den har förbättrats under senare år.
- Markanvändningen kan komma att öka om bränslecellsplan introduceras på marknaden eftersom vätgas kräver större tankar (både på marken och i flygplanen).

Neutral effekt

- Trängsel eller förseningar - elflyg bedöms inte ha någon större påverkan då luftrummet inte är så pass trafikerat på merparten av de linjer som kan komma att etableras.
- Säkerhet – kraven på flygsäkerhet är högt ställda idag och det är osannolikt att elflyg kan undantas och därmed öka olycksrisken.
- Buller - elflyg har tystare motorer, men små plan flyger på lägre höjder och propellerljudet kommer att vara kvar. Vissa uppgifter tyder dock på att elflyg kan ha en lägre bullernivå.
- Markanvändning - neutral effekt för flygplan som drivs med batterier som också klarar sig med kortare start- och landningsbanor. Sannolikt tillkommer inga nya flygplatser att anläggas med anledning av tillgång till elflyg, och då påverkas inte markanvändningen.

Svåra att bedöma

Statsfinansiella effekter är svåra att beräkna eftersom effekterna beror på stöd och stödnivåer till exempel om staten av klimatskäl skulle subventionerar start- och landningsavgifter för elflyg.

5.5 Hur kan fossilfritt flyg påverka våra preferenser och resmönster?

För att bedöma hur dessa förändringar kommer att påverka våra preferenser och resmönster behöver vi titta på några viktiga utvecklingsområden som kan anses vara kritiska för ett framtida regionalt fossilfritt flyg.

5.5.1 Räckvidd flyg

I källorna från litteraturstudien har det inte helt klart framgått hur olika intressenter definierar räckvidden (se *5.2 Vad kan vi förväntas oss av elflyget?* för definition av teoretisk och praktisk räckvidd). Dagens flyg har stränga krav på tillräckligt flygbränsle för att kunna nå en alternativ flygplats. När det gäller elflyg pratar flera aktörer om 400 km som ”en lämplig räckvidd”, vilket tyder på att elflygplan främst är lämpliga att användas för lite kortare resor, upp till 400 km. Nedanstående figur visar en radie på 400 km från Dala Airport.



Bild 13: En radie på räckvidd 400 km från Dala Airport

Nedan listas avstånd (fågelvägen) från Dala Airport till efterfrågade destinationer (se delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*). Fågelväg är inte att likställa med flygväg.

- Stockholm-Arlanda 170 km
- Göteborg 370 km
- Umeå 450 km
- Skellefteå 550 km
- Malmö 560 km

- Köpenhamn 560 km
- Luleå 660 km
- Kiruna 850 km

5.5.2 Flygbränsle

Fossilfritt flyg är ingen avlägsen utopi, det finns tillgängligt redan idag. Se resonemang under *5.1 När kommer fossilfritt flyg?/Biodrivmedel* samt *5.3 När kan vi ha tillgång till fossilfritt flygbränsle?*. I dagsläget är biodrivmedel mer än dubbelt så dyrt finns bara en mycket liten efterfrågan. Det råder också stor osäkerhet gällande hur mycket biodrivmedel det går att framställa globalt?

5.5.3 Storlek på flygplan

Utifrån den information vi har idag kommer flygplan med 15 - 20 passagerare troligen att vara lämplig storlek på elflygplan, i alla fall initialt.

5.5.4 Utveckling av batterier

Komponenter i dagens batterier är en bristvara. Flera bilfabrikanter har fått stoppa produktionen av fordon då s.k. halvledare är en bristvara.

5.5.5 Tänkbart scenario regional flygtrafik

Idag går majoriteten av inrikesflyget i Sverige via Stockholm-Arlanda (ARN) eller Stockholm-Bromma (BMA). Som vi ser i kartan på Bild 13 och listan med destinationer och avstånd från Dala Airport, är många avstånd mer än 400 km vilket är för långt för elflyg initialt. Tankar finns därför om att dela upp en sträcka i två kortare sträckor tex. Stockholm-Örnsköldsvik-Luleå i stället för att flyga direkt Stockholm-Luleå.

Om Sverige verkligen vill ha fossilfritt flyg så kommer de längre inrikesflyglinjerna att behöva kortas ned till två sträckor i alla fall initialt så länge som räckvidden för elflyg är 400 km. Då kommer nätet med flyglinjer att se ut på ett annat sätt.

Dessutom har elflyget kortare start och landningssträcka och är enligt vissa bedömare *”mycket mindre bullerpåverkande”*, vilket innebär att flygplatser i städer med snabb anslutning kan bli attraktiva igen med hänsyn till tidsvinsten. Med elflyget kan större flygplatser få mindre betydelse och mindre flygplatser större betydelse för inrikesflygnätet. Se delrapport *3. Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken* (avsnitt *3.10 Bromma*) om vikten av de mindre flygplatserna för Sveriges inrikesflyg.

Ovanstående resonemang går delvis emot det behov resenärerna anger (se delrapport *1*) att:

Resandet skall vara snabbt och effektivt

Mellanlandningar gör att resandet tar längre tid och start och landning är ett störande moment under resan i och med de speciella regler som gäller. Å andra sidan beror det på vad man jämför med. Det är något mer tidskrävande att flyga från Dala Airport via Örnsköldsvik till Luleå än att flyga direkt från Dala Airport till Luleå. Men, om man jämför med att åka tåg vilket tar drygt 12h mellan Luleå och Borlänge, så är elflyg med en mellanlandning absolut ett snabbt och effektivt sätt att resa.

5.6 Framtidsscenarier

Eftersom elflyget kräver utveckling under en relativt lång tidsperiod görs ingen prognos på kort sikt (2023). I stället presenteras bedömningar ur femårsperspektiv (2026) samt tioårsperspektiv (2031).

I denna utredning har vi fokuserat på batterielektrisk framdrift samt framdrift med bränsleceller (vätgas) som båda sker helt utan fossila drivmedel. I ett avlångt land som Sverige är det viktigt att olika transportslag såsom järnväg, vägfordon, flygtrafik samt sjöfart kan samverka. En utveckling av ett fossilfritt flyg kan bidra till denna utveckling.

5.6.1 Fem års sikt 2026

Utifrån tillgänglig batterikapacitet kan endast mindre plan som flyger sträckor uppemot 400 km bli elektrifierade på några års sikt exempelvis med svenska Heart ES-19. Den förväntande ökningen av energitätheten i batterierna kommer i första skedet möjliggöra att räckvidden ökar. Men som vi påvisat under *5.2 När kan vi förväntas ha elflyg?* finns riskmoment kopplade till utvecklingen och även mindre störningar i tidplanerna kan leda till stora förseningar.

Bränslecellsdrivna flygplan har på sikt förutsättningar att vara en framdrivningsteknik som innebär mindre klimatpåverkan, med det återstår mycket forskning, utveckling och regelanpassning innan tekniken är på plats, vilket inte förväntas ske inom fem år till 2026.

5.6.2 Tio års sikt 2031

Ökad energitäthet möjliggör att flygplanen kan öka i storlek, men det krävs utveckling och certifiering av nya flygplan vilket är en process som tar många år. En annan utmaning för det batterielektriska flyget är att öka flygplanens hastighet utan att ge avkall på räckvidden vilket gör att det är en utmaning att tillverka elflyg som är konkurrenskraftiga på längre avstånd inom tio år. Amerikanska Wright Electric arbetar med att utveckla ett elflygplan för 186 passagerare som inledningsvis har en räckvidd på drygt 500 km och målsättningen är att den skall vara i trafik under 2030.

Bränslecellsdrivna flygplan behöver kompletteras med batteri för att kunna leverera tillräcklig effekt för flygets stigningsfas. Nuvarande bedömning är att bränslecellsdrivna 19-sätesplan kan vara i drift om cirka tio år.

Även när det gäller uppställda förväntningar på vad som kan ha i satts i drift inom en tioårsperiod finns samma typ av riskmoment som gäller för utvecklingen inom fem år.

5.7 Potential för fossilfritt flyg från Dala Airport

Potentialen för att flyga fossilfritt till/från Dala Airport kan först bedömas om man inkluderar den framtida efterfrågan på flyg som transportsätt från regionen, dvs en kombination av resultatet från delrapport *2. Ny teknik och nya drivmedel* och delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*. Troligen kommer potentialen att finnas i nya reguljära flyglinjer, om sådana kan etableras. Chartertrafik och den trafik som till exempel MSB med flera myndigheter kommer att bedriva kommer sannolikt inte att ersättas av eldrift under överskådlig tid. Exempelvis torde brandsläckning av skogsbränder - med krav på transport av stora mängder vatten - inte att kunna ske på ett rimligt och kostnadseffektivt sätt med den utveckling av elflygets transportförmåga som i dagsläget har aviserats.

Redan idag finns laddstolpar för mindre elflyg på Dala Airport (se *4.2.2 Uppskattad självbetjäningstankning och laddstolpar för elflyg*) vilket gör att flygplatsen i alla fall till viss del är redo att ta emot elflyg.

6. Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken

Delrapport *3: Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken* har fokus på flygtrafiken utifrån ett svenskt nationellt perspektiv gällande politik, ekonomi och regional utveckling. I delleveransen beskrivs även hur flygtrafiken påverkar och påverkas av järnvägsresandet. En övergripande bedömning om flygresandets utveckling görs också. Delrapporten analyserar endast i mindre utsträckning förhållanden specifika för Dala Airport, vilket görs mer utförligt i andra delrapporter.

6.1 Förutsättningar för flyget i Sverige (jämfört med Norge och Finland)

Flyget och flygplatsers utveckling baseras på ett antal förutsättningar:

- politik
- ekonomi (kostnader, kundintäkter, övrig finansiering)
- klimatperspektivet
- regional utveckling
- näringslivets behov
- befolkningstäthet
- avstånd
- kommunala och regionala mål
- digitaliseringens möjligheter

Vissa förutsättningar är samma över hela Sverige baserat på den politik och de ekonomiska förutsättningar som beslutas av riksdag och regering, andra förutsättningar är baserade på regionala och kommunala beslut. Under 2020, 2021 och en period framåt påverkar även Coronapandemin.

Sverige, Norge och Finland är jämförbara länder; glest befolkade med långa avstånd vilket gör flyget viktigt, samtidigt som lönsamhet endast har varit möjligt för stora navflygplatser nära ländernas större städer.

I Norge och i Finland är nästan alla flygplatser statliga och överskotten från de vinstdrivande flygplatserna finansierar övriga flygplatser och säkerställer deras överlevnad. På så sätt skulle man kunna säga att flyget är en del av samhällets kollektivtrafik med syfte att säkra transporter även till platser där det är svårt att bygga, eller tar lång tid att ta sig med tåg eller bil.

I Sverige är upplägget ett annat, staten äger och driver de stora flygplatserna via Swedavia (se lista i Bilaga 1 *Svenska flygplatser i statliga Swedavias ägo*) och kommuner och regioner (i huvudsak) får ta ansvar för, driva och finansiera övriga flygplatser (se lista i Bilaga 2 *Övriga svenska flygplatser - SRF Ett flyg för alla eller bara för vissa?*) Stockholm-Arlandas intäkter finansierar de statliga flygplatsernas verksamhet, samtidigt som ägarna till de icke-statliga flygplatserna till största del får bekosta sin verksamhet själva. Det gör att beslut som påverkar det nationella flygplatsnätet till viss del fattas på regional eller kommunal nivå.

6.1.1 Trafikplikt och upphandling av trafik

Varje EU-land kan själva bestämma vilken eller vilka offentliga aktörer som kan köpa regelbunden flygtrafik, EU:s lufttrafikförordning reglerar under vilka förutsättningar och på vilket sätt. Enligt Sveriges tolkning av regelverket är det idag endast Trafikverket som får upphandla flyglinjer.

Enligt SKR är det ett problem att inte kommuner och regioner får upphandla flygtrafik (se *Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, SKR 210119*). Också i *Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19* (till Infrastrukturminister Tomas Eneroth) föreslås att låta regioner och kommuner själva få upphandla flygtrafik.

Om regioner och kommuner fick möjlighet att upphandla flygtrafik skulle det kunna möjliggöra en bättre spegling av regionala behov och ge bättre förutsättningar för ekonomisk och miljömässig hållbarhet.

6.2 Ekonomiska förutsättningar

De stora flygplatserna har förutsättningar att skapa vinster, Stockholm-Arlanda i runda tal 1,5 miljarder per år (innan pandemin) samtidigt som de mindre regionala flygplatserna, som matar de större flygplatserna med trafik, visar minusresultat på totalt omkring 500 miljoner/år (innan pandemin). Se delrapport *3: Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken* för mer utvecklat resonemang kring detta. Innan pandemin gick det svenska flygplatssystemet (totalt sett) med överskott, men det statliga driftstödet täckte inte de regionala flygplatsernas underskott.

Sveriges Regionala Flygplatser (SRF) har kommit ut med en rapport: *Ett flyg för alla - eller bara för vissa* (Svenska Regionala Flygplatser AB, SRF, 2108-06-19). Rapporten handlar mycket om de ekonomiska svårigheterna för regionala flygplatser i Sverige med nuvarande system. I rapporten finns en sammanställning av ekonomiskt resultat för bastjänster samt investeringsbehovet för Sveriges regionala flygplatser. Den visar att de samlade underskotten för bastjänster för de regionala flygplatserna är 562 mkr. och att investeringsbehovet är 1 576 mkr. Ingen regional flygplats uppvisar ett positivt netto på basverksamheten vilket innebär att samtliga ägare (kommuner och regioner) skjuter till medel för att kompensera underskottet.

Som nämns ovan överskrider (i normalläget före pandemin) överskottet som genereras vid de statligt ägda flygplatserna underskottet hos de regionala. SRF:s rapport förespråkar därför att de statliga driftbidragen borde utökas till att omfatta alla icke-statliga flygplatser och höjas till en nivå som täcker flygplatsernas verkliga underskott.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att förstatliga de regionala flygplatserna, men en möjlig konsekvens av detta är att regioner och kommuner då riskerar att förlora möjligheten att påverka flygplatsens utveckling och fortlevnad i regionen.

6.3 Samhällets behov av flygplatser

De regionala flygplatserna tillhandahåller verksamheter som kan ses som stöd till samhället. Olika flygplatser tillhandahåller olika typer av verksamheter i större eller mindre omfattning (läs mer om det i allmänhet i delrapport *3: Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken* samt om Dala Airport specifikt i delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*).

Nästan alla icke-statliga flygplatser är bas för allmänflyg (flygklubbar). Allmänflyget bedriver flygutbildning men är också en viktig resurs för brandflyg, kraftnätsinspektioner och annat stöd till samhället.

Några flygplatser har basering för ambulansflyg, både med flygplan och helikoptrar. Nästan alla flygplatser medverkar till att säkerställa akuta sjukvårdstransporter (patientflygningar eller organtransporter).

Flera svenska myndigheter nyttjar de regionala flygplatserna. Förutom Polis, Kustbevakning, Lantmäteriet och SAR-transporter (Search And Rescue) nyttjar också Kriminalvården (fångtransporter) och Migrationsverket (avvisningar) icke-statliga flygplatser. Eftersom både fångtransporter och avvisningar har en hög riskfaktor väljer myndigheterna ofta flygplatser med mindre reguljär trafik.

Vissa flygplatser är nationella centra, till exempel är Örebro Sveriges nationella centrum för större humanitära hjälpsändningar, Sundsvall Sverige största postflygplats efter Arlanda och Västerås Sveriges största flygplats för utbildning och stödfunktioner för flygföretag med fem flygskolor och verksamheter för flygunderhåll. Vid Ljungbyhed finns Trafikflyghögskolan och kvalificerad flygteknikutbildning. Några flygplatser har konkreta projekt i den satsning som görs på grönt flyg.

Den högre beredskapen och utvidgade försvarsplaneringen både inom det civila försvaret och inom Försvarsmakten innebär troligen konsekvenser för alla flygplatser, både för att säkra transportmöjligheter av personal och materiel, flygbaser i händelse av krig och förövning i fredstid samt tillgång till fritt luftrum att öva i.

Förväntningen är att samhällets och försvarets behov uppfylls, även av de regionala flygplatserna vilka till största del finansieras av kommuner och/eller regioner.

6.4 Framtiden för regionala flygplatser

Flera studier (bl.a. Ferguson och Forslid) har visat att flyget har betydelse för den regionala ekonomin, det finns ett kartlagt samband mellan flyg och kommunal utveckling i Sverige. Samtliga studier är dock gjorda innan pandemin och vi kan därför inte säkert säga att sambandet gäller även fortsättningsvis.

Samhället utvecklas via möten mellan människor och utbyten av tjänster och varor. Om en region är attraktiv drar den till sig den kompetens och krafter som vill bidra till ytterligare utveckling. En attraktiv region ställer krav på och bidrar till bra transportmöjligheter.

Sveriges Kommuner och Regioner (se *Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, 210119*) menar att många studier visar på ett starkt positivt samband mellan flygutbud och ekonomisk utveckling i en region. Frågan är om det är flygutbudet som driver tillväxten eller om det snarare är så att hög tillväxt i en region leder till större flygutbud? SKR konstaterar att de flesta studier visar att effekterna är dubbelriktade men att det främst är flyget som har en högre positiv påverkan på tillväxten än tvärtom.

Med anledning av svårigheterna att få ekonomin att gå ihop för de regionala flygplatserna, är frågan om flygplatsernas framtid ofta uppe för diskussion och olika utredningar (likt denna) har gjorts för att utreda olika flygplatsers framtid.

I våras presenterades resultatet av en utredning om flygplatserna i Västernorrland (Sundsvall Timrå Airport, Örnsköldsvik Airport och Höga Kusten Airport) *Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland (Region Västernorrland 210325).*

I april beslutade Infrastrukturdepartementet om ett uppdrag att ta fram underlag inför en avveckling av driften av och verksamheterna vid Bromma flygplats. Utredningens uppgift är att beskriva och redovisa åtgärder för att säkra nödvändig kapacitet vid Arlanda flygplats vid en avveckling av verksamheten. Uppdraget redovisades den 31 augusti 2021 (*Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet Ds2021:25*).

Gällande Västerås flygplats ville den styrande majoriteten i Västerås lägga ned flygplatsen med anledning av kostnaden för det ekonomiska underskottet som funnits under många år. Där genomfördes våren 2021 en folkomröstning i frågan där alternativet att inte lägga ned flygplatsen fick flest röster och i och med det kommer flygplatsen inte att läggas ner.

Att frågan är uppe på så många ställen visar hur viktig den ekonomiska frågan är. De olika angreppssätt som valts för att besluta om flygplatsernas framtid visar hur svår denna fråga är.

6.5 Hur påverkas flygtrafiken av tågtrafikens utveckling?

En parameter som innan pandemin minskade flygresandet till förmån för resor med järnväg var den s.k. ”flygskammen” kopplat till flygets negativa miljöpåverkan. Med stor sannolikhet kommer efterfrågan på hållbart resande att påverka både affärs- och privatresor också efter pandemin, dock oklart i vilken omfattning.

Precis som flygresorna har järnvägsresorna minskat under pandemin. Tron är att de kommer att återupptas, men precis som för flyget är det ännu oklart i vilken omfattning och i vilken takt. Kan ökningen innan pandemin (kopplat bland annat till miljöperspektivet) uppnås igen?

Flera saker kan påverka utvecklingen av tågresandet:

- Affärsresor och pendlingsresor minskar när man har konstaterat att det fungerar att arbeta på distans.
- Privatresor kan öka när man har upptäckt att Sverige är ett bra land att semestra i.

- Det kan finnas ett uppdämt behov (både affärsresor och privatresor) av att träffas igen och resandet tar fart.
- Trenden att flytta ut från stadskärnorna kan innebära att behovet av både pendlingsresor och längre resor till och från arbetsplatsen ökar.
- Den spårburna trafiken kan komma att skapa gemensamma lösningar med andra transportslag.
- Önskan om ett mer hållbart reande gynnar resande med järnväg.
- Uppmaningen under pandemin att minimera kollektiva resor, vilket bland annat inneburit att människor i stället använt bilen, kan vara till nackdel för tåget. Både fortsatt smitträdsla och bekvämlighetsskäl kan innebära att vissa inte återgår till tåget.
- Successivt ökat nyttjandet av miljövänliga vägfordon skulle kunna innebära att klimatorsaken till att välja tåget minskar.

Tidsperspektiv och tillgänglighet är viktiga faktorer att beakta (vilken vikt näringsliv och samhälle lägger vid detta beskrivs mer utförligt i delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*). Innan det fanns en tågförbindelse till Arlanda via Dalabanan, fanns bättre förutsättningar för flygtrafik från Dala Airport till och från Stockholm (både Arlanda och Bromma) och andra orter både i Sverige och utomlands. Nu är det en självklarhet för de flesta att ta sig med bil eller tåg till Stockholm-Arlanda och flyga därifrån.

6.5.1 Järnvägstrafik till och från Dalarna

Samma tänkbara scenarier för järnvägsresor efter pandemin som gäller generellt för Sverige, kan också antas gälla för resor till och från Dalarna.

Sedan flera år pågår en upprustning och förbättring av Dalabanan (Dalarna-Uppsala) och sträckan Örebro-Gävle. På Dalabanan kommer förbättringarna att innebära en restid på 93 minuter Uppsala-Borlänge, vilket är en minskning med 7 minuter från dagens 100 minuter. Om fler planerade förbättringar genomförs, minskar tiden med ytterligare 4 minuter, till totalt 89 minuter. På sträckan Gävle-Borlänge medför förbättringarna förkortade restider med 5 - 7 minuter och på sträckan Borlänge-Frövi kortade restider med 3 - 11 minuter.

Även SJ (som för närvarande kör det mesta av persontrafiken till och från Dalarna) genomför förbättringar; under 2022 och 2023 införs timmestrafik på sträckan Mora-Borlänge, under 2025 ersättas nuvarande loktåg med snabbtåg vilket innebär utökad trafik och kortare restider.

Det har skett, sker och kommer (se ovan) att ske förändringar inom järnvägen som påverkar restiderna till och från Dalarna, inte minst möjligheten att resa med tåg till och från Arlanda.

Oavsett pandemin kan följande konstateras/antagas:

1. Flygtrafiken Dala Airport - Arlanda försvann succesivt när tågen från Dalarna började passera Arlanda.

2. När flygtrafiken Dala Airport - Göteborg försvann har det troligen inneburit att fler resenärer tar tåget. Eventuellt tar vissa resenärer tåget Dalarna-Arlanda och flyger till Göteborg därifrån.

3. Vissa av de resenärer som flög Dala Airport - Malmö kan resa med dag-eller nattåg alternativt tåg till Arlanda och flyg Malmö därifrån.

4. Direkttågstrafiken Dalarna - Göteborg kan ha lockat resenärer till tåget från flyget.

5. Nattågstrafik som tidigare passerade Dalarna för resor till södra Sverige lades ner eftersom den var olönsam.

Det är svårt för flyg från Dala Airport att konkurrera (utifrån tids-, kostnads- och miljöperspektiv) med järnvägen vid transporter till och från Arlanda. I och med de investeringar som Trafikverket (infrastrukturförbättringar) och SJ (snabbare och bekvämare tåg) gör som medför kortare restider, kommer det att bli ännu svårare att för flyget att konkurrera.

Men, i en framtid med fossilfritt flyg från Dala Airport skulle flyget möjligen återigen kunna konkurrera på sträckan Dala Airport - Stockholm-Arlanda, tack vare tidsvinsten.

6.5.2 Tidsåtgång vid tågresor

Tidsperspektivets påverkan, dvs. den tid det tar att resa med järnväg jämfört med flyg, blir mer påtagligt på längre sträckor; till exempel tur och retur Malmö, Göteborg, Kastrup eller Oslo. I dagsläget innebär en resa med tåg från Borlänge till Göteborg eller Malmö att en affärsresenär behöver åka dagen före för att kunna medverka vid ett möte som startar tidig förmiddag, vilket även medför en extra kostnad på grund av en extra övernattning.

Med fossilfritt reguljärflyg mellan Dala Airport och Göteborg/Malmö där man kan resa på morgonen och komma hem i rimlig tid på kvällen, skulle troligen vissa resenärer välja detta alternativ i konkurrens med järnvägen, utifrån ett tidsbesparingsperspektiv. På motsvarande sätt skulle en flygförbindelse från Dala Airport till Kastrup utifrån ett tidsbesparingsperspektiv kunna ”vinna” över en resa med järnväg. Inte enbart för vidare flygresor från Kastrup utan också tack vare möjligheten att snabbt ta sig vidare till södra Sverige. Motsvarande tidsbesparingsperspektiv gäller även för Oslo.

Att fler väljer tåg i stället för flyg för resor inom landet, gäller framförallt kortare sträckor där tåget tidsmässigt matchar flyget, tex. Stockholm-Göteborg.

Stockholm C – Göteborg C 3h 05 min

När det gäller längre sträckor är tåget idag inte lika konkurrenskraftigt, framför allt med anledning av tidsåtgången och att man i flera fall behöver göra byten. Och när tågresorna innebär extra övernattningar är det troligen än mindre lockande att åka tåg om flyg finns. Nedan visas några exempel på hur lång tid (nattågen baserat på SJ:s tidtabell för 210906), det tar att åka tåg från Borlänge till ett antal destinationer (de som efterfrågas enligt delrapport *1. Näringslivets och civilsamhällets behov*)

• Stockholm	2h 13 min	
• Göteborg	5h 41 min	nattåg 14h 3 min (2 byten)
• Umeå	6h 25 min	nattåg 7h 59 min (1 byte)
• Malmö	6h 52 min	nattåg 11h 02 min (2 byten)
• Köpenhamn	7h 40 min	nattåg 10h 48 min (2 byten)
• Skellefteå	11h 07 min	nattåg 14h 15 min (3 byten)
• Luleå	12h 05 min	nattåg 12h 23 min (1 byte)
• Kiruna		nattåg 15h 04 min (1 byte)

Miljöaspekten är en viktig parameter som kan innebära att både privatresenärer och affärsresenärer, antingen av egen vilja eller via resepolicys, styrs bort från flygresor till dess att flyget betraktas som klimatvänligt (el, vätgas eller biobränsle).

Om nattågstrafik skulle återinföras mellan Dalarna - Göteborg och/eller Dalarna – Malmö skulle det kunna vara ett lockande alternativ. För närvarande har SJ dock inga planer på att åter etablera nattågstrafik Dalarna – Göteborg/Malmö eftersom det inte varit kommersiellt hållbart.

6.6 Prognoser för flygtrafikens utveckling nationellt

I Sverige är det framför allt tre aktörer som gör prognoser för flygtrafiken:

Swedavia - långsiktig prognos, den senaste från juni 2019 sträcker sig till 2050, *Swedavias långtidsprognos 2019-2050* (Swedavia 2019-06-30).

Trafikverket - långsiktigt perspektiv, den senaste prognosen från juni 2020 sträcker sig till 2040, *Resandeprognos för flygtrafiken 2040* (Trafikverket, Ärendenummer: 2017/111007, 2020-06-15). Trafikverkets prognos utgår från Swedavias och Transportstyrelsens prognoser och är skapad utifrån tillgängliga förutsättningar i december 2019, dvs. innan pandemin.

Transportstyrelsen - kortsiktigt perspektiv, ungefär fem-sex år framåt i tiden. Transportstyrelsen gör prognoser två gånger per år, den senaste är från april 2021, *Passagerarprognos 2021 - 2027 Trafikprognos för svensk luftfart* (Transportstyrelsen, Dnr TSL 2021 - 2038, april 2021).

Pandemin skapar en stor osäkerhet i flygresandets utveckling de kommande åren. Eftersom Swedavias senaste prognos är daterad 2019-06-30, dvs. innan pandemin, är prognoserna i det dokumentet inte relevanta här. Inte heller Trafikverkets rapport från juni 2020, vilken baseras delvis på Swedavias rapport, bör användas för att göra prognoserna på 5 – 10 år.

Denna utredning har ett tidsmässigt närmare fokus. Utgångspunkten har därför varit att använda Transportstyrelsens prognoser. Dess prognoser över passagerarantal tas fram för att utgöra underlag för Transportstyrelsens avgiftssättning, men också för att ge omvärlden Transportstyrelsens bedömning av flygtrafikens utveckling på kort och medellång sikt. Prognosen omfattar perioden 2021–2027.

Normalt baseras Transportstyrelsens prognoser på historiska samband, men under rådande omständigheter med pågående pandemi och fortsatt osäkerhet, så fungerar de traditionella modellerna inte.

Flygindustrin befinner sig i den värsta kris som branschen någonsin utsatts för och följdverkningarna är i dagsläget svåra att överblicka. Flygbolag har gått i konkurs, andra är under rekonstruktion och i stort sett alla bolag har gjort betydande förluster. Prognosförutsättningarna är alltså fundamentalt annorlunda än under mer normala förhållanden.

Därför har Transportstyrelsen delat upp prognosperioden i två olika faser:

1. Återhämtning – Fas 1, åren 2021 till 2023, anses pga. pandemin vara svårbedömd.
2. Fas 2 - från 2024 och framåt, man tror att denna period är enklare att bedöma eftersom man tror att samhället i stort sett kommer att återgå till ett mer normalt beteende, varför den vanliga prognosmodellen med BNP som främsta förklarande variabel då kan användas.

6.6.1 Passagerarutveckling de senaste åren

Redan innan pandemin syntes en minskning av flygtrafiken (se *Passagerarprognos 2020-206 Trafikprognos för svensk luftfart*, Transportstyrelsen Dnr TSL 2020-683, oktober 2020).

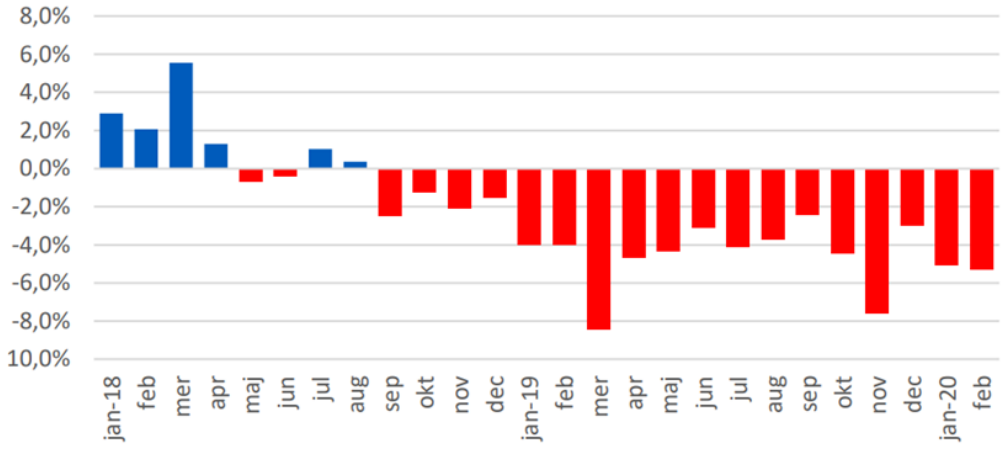


Bild 14: Avresande passagerare, förändring jämfört med samma månad året före i procent (Källa: *Passagerarprognos 2020-2026 Trafikprognos för svensk luftfart*, Transportstyrelsen Dnr TSL 2020-683, oktober 2020)

Det är inrikestrafiken som svarat för större delen av nedgången under perioden, både i absoluta och i relativa tal. Transportstyrelsen menar att det finns ett par saker som skulle kunna förklara skillnaderna. Den kanske viktigaste faktorn är de relativt stora kapacitetsminskningar som gjorts, framför allt inrikes. En ytterligare förklaring kan vara att den miljödebatt som varit har påverkat färdmedelsvalet, vilket påverkat utrikes resor mindre eftersom det oftast saknas alternativa färdmedel.

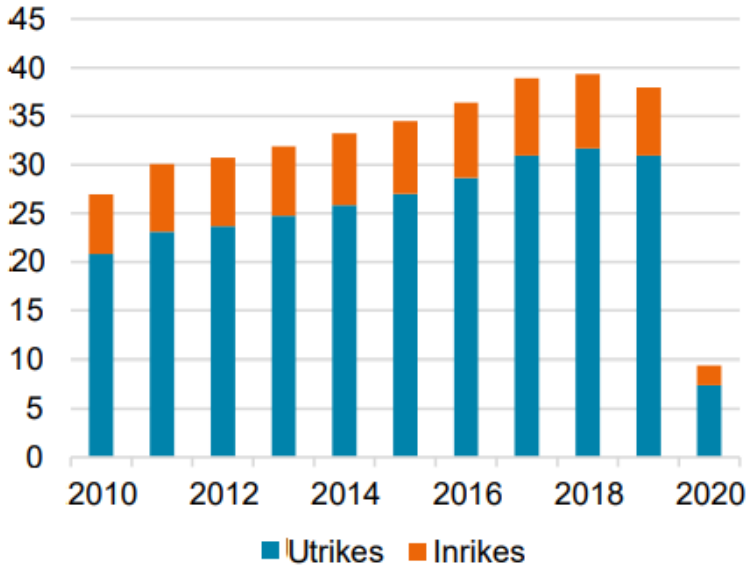


Bild 15: Antal passagerare i Sverige, utrikes- och inrikesflyg, 2010 – 2020 (Källa: *Luftfart 2020*, Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2020/luftfart-2020.pdf)

I Trafas officiella statistik syns nedgången från 2019 jämfört med 2018, och i en kommentar till statistiken (Källa: *Luftfart 2019 Trafikanalys*) nämns följande:

Jämfört med föregående år är det en minskning av antalet utrikes passagerare med drygt 2 procent medan antalet inrikes passagerare minskat med nästan 9 procent. Det tyder på ett trendbrott för antalet som reser med flyg, speciellt inrikes. Det är ett trendbrott som kan ha samband med en allmänekonomisk avmattning men även med den ökade medvetenheten om klimathotet.

6.6.2 Passagerarutveckling under pandemin

I Transportstyrelsens rapport (*Passagerarprognos 2020-2026 Trafikprognos för svensk luftfart*) beskrivs att under 2020 minskade antalet avresande passagerare på de svenska flygplatserna med 75 procent jämfört med 2019, ned till cirka 5,6 miljoner avresande passagerare. Det motsvarar ett tapp på drygt 16,8 miljoner avresande passagerare.

Efter att WHO i mitten av mars 2020 klassade virusutbrottet som en pandemi införde länder restriktioner av olika slag vilket slog hårt mot hela reseindustrin. Under drygt fyra veckor med början i mitten av mars rasade flygresandet. Botten passerades vecka 15 med endast 5 000 passagerare. Det kan jämföras med motsvarande vecka 2019 då antalet avresande räknades till 482 000. Därefter följer en period av långsamt ökande trafik, för att fram emot slutet av året åter börja minska på grund av att nya restriktioner införs som en följd av en andra våg av smittspridning. I figuren nedan visas passagerarutvecklingen på de svenska flygplatserna fördelat per vecka från 2020 och framåt.

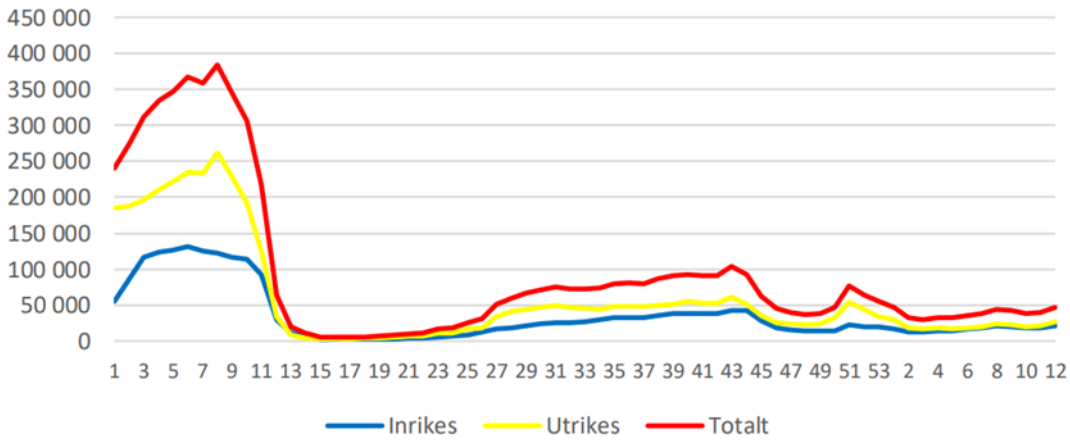


Bild 16: Avresande passagerare på svenska flygplatser från och med vecka 1, 2020 (Källa: *Passagerarprognos 2020–2026 Trafikprognos för svensk luftfart*).

6.6.3 Prognos återhämtningsfas 2021 - 2023

Ännu råder fortsatt smittspridning. Det finns en risk att nya muterade virusvarianter kan utvecklas som befintliga läkemedel inte skyddar mot, vilket skulle slå hårt mot en redan ansträngd flygindustri.

En annan osäkerhet rör frågan om pandemin kan medföra bestående beteendeförändringar, där till exempel affärsresor även på sikt ersätts av virtuella möten. Någon säker kunskap om detta finns inte och det är stor spännvidd mellan olika uppfattningar.

En tredje osäkerhet är hur flygindustrin kommer att se ut efter pandemin. Samtliga flygbolag har gjort stora ekonomiska förluster och stater har tvingats gå in med olika typer av offentligt stöd för att undvika konkurser. Detta har samtidigt inneburit att många bolag dras med stora skulder och tvingats krympa sina verksamheter. Även på den svenska inrikesmarknaden har det skett betydande förändringar. Samtidigt har andra (mindre) flygbolag flyttat fram sina positioner. Inrikesmarknaden kommer sannolikt att präglas av små marginaler under en längre tid, vilket innebär en minskad riskbenägenhet som i praktiken betyder att ytterst få aktörer kommer att vara villiga att starta nya linjer. Hur konkurrensen mellan flygbolagen kommer att utvecklas kan ha betydelse för hur snabbt marknaden återhämtar sig.

Transportstyrelsens bedömning, givet att vaccinationsplanen håller och att en tillräckligt hög immunitet bland befolkningen uppnås under hösten, är att återhämtningen kommer i gång i slutet av tredje kvartalet 2021 och sen tilltar under resten av året. Ökningstakten förväntas bli hög under framför allt 2022 men även under 2023. Det beror på det låga utgångsläget, men Transportstyrelsen tror också att det finns ett stort uppdämt resebehov.

6.6.4 Prognos passagerarutveckling 2023 - 2027

Vid tidigare kriser har återhämtningen tagit 4 till 5 år innan man varit i kapp. Denna gång räknar Transportstyrelsen att det tar längre tid och att 2019 års passagerarvolymer inte kommer att nås under prognosperioden. Det beror bland annat på krisens djup och att Transportstyrelsen antar ett visst mått av bestående beteendeförändringar (ett grundantagande i prognosen). Det senare gäller framför allt affärsresandet, där fysiska möten i ökad utsträckning troligen kommer att ersättas av virtuella.

Omfattningen av bestående beteendeändringar är mycket svåra att uppskatta. Senast 2024 räknar Transportstyrelsen med att samhället återgått till något slags ”normalläge”. Därmed skulle de mer traditionella prognosmodellerna kunna användas igen, bland annat genom att ta vara på det starka samband som finns mellan ekonomisk utveckling och efterfrågan på flygresor.

Den förväntade utvecklingen av antal passagerare visas, tillsammans med några års tillbakablick, i tabellen nedan.

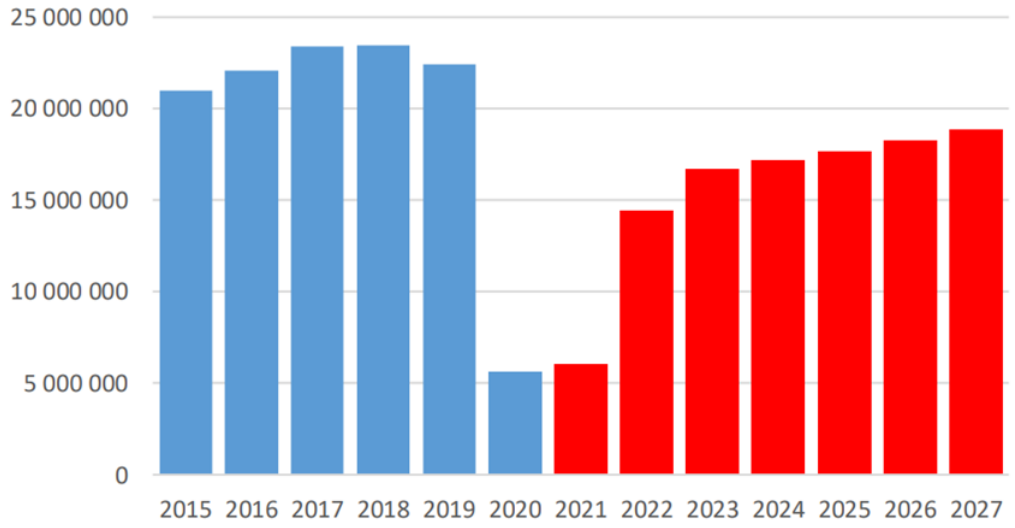


Bild 17: Utfall och förväntad utveckling av passagerarantal 2015 - 2027(Källa: *Passagerarprognos 2020–2026 Trafikprognos för svensk luftfart, Transportstyrelsen* Dnr TSL 2020-683, oktober 2020)

6.6.5 Pandemins påverkan på flyget

I dagsläget har en successiv öppning av samhället påbörjats efter Coronapandemin. Men det är fortfarande oklart om resandet med flyg återkommer till den nivå den var på före pandemin eller om nivån blir lägre eller rent av högre för att människor har ett uppdämt behov av att resa (privat, semester och affärer)? Det är även oklart om oviljan att resa med flyg med anledning av klimatpåverkan kommer att bestå eller om behovet av att resa gör att man flyger ändå?

Coronapandemin har slagit hårt mot flyget. Periodvis har charter- och reguljärflyget varit nästintill obefintligt. Många flygbolag med persontrafik har ekonomiska problem och behov av

stöd och/eller finansiella tillskott på olika sätt. Inrikesflyget och de regionala flygplatserna har drabbats hårt. Vissa flygplatser har fortfarande ingen charter- eller reguljärtrafik i gång.

Regionala flygplatser har under pandemin förväntats upprätthålla de samhällsviktiga funktionerna. Regeringen har under pandemin utsett flygplatser till så kallade beredskapsflygplatser. Överenskommelsen innebär att flygplatserna dygnet runt ska hålla en beredskap att ta emot flygtransporter som utför akuta eller av annat skäl prioriterade transporter för hälso- och sjukvården. Flygplatserna har fått viss extra finansiering och staten har även tillskjutit extra medel som tillfälligt driftstöd, men det täcker inte de extra kostnaderna (se delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport)*. Under pandemin kan konstateras att det finns en skillnad i hur de statligt ägda flygplatserna och icke statligt ägda flygplatserna har hanterats, till exempel stödet till flygtrafikledning (se *Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19, SRF 200915*).

Oavsett i vilken takt och omfattning flyget återhämtar sig, kommer det att krävas tålamod och uthållighet av de regionala flygplatserna. Eftersom de grundläggande förutsättningarna inte har förändrats är det troligt att när statens stöd, med anledning av pandemin, försvinner har man samma ekonomiska förutsättningar som före pandemin. En snabb återhämtning av flygtrafiken skulle hjälpa upp ekonomin men de regionala flygplatserna kommer även fortsatt att drivas med ett underskott i sin basverksamhet (se *6.2 Ekonomiska förutsättningar*).

6.8 Dala Airports förutsättningar

Dala Airport har samma problem som övriga ej statligt ägda flygplatser i Sverige: de lyckas inte få balans i ekonomin. Som nämnts under *6.1 Förutsättningar för flyget i Sverige* och *6.2 Ekonomiska förutsättningar*, går flygplatsdriften i Sverige plus varje år totalt sett, där staten som driver de stora flygplatserna har ett överskott och kommuner och regioner som driver regionala flygplaster dras med årliga underskott, trots att de regionala flygplatserna bidrar till överskottet i och med att de matar trafik till de större flygplatserna. Det gör att beslut som påverkar det nationella flygplatsnätet till viss del fattas på regional eller kommunal nivå.

I SRF:s rapport förespråkas att de statliga driftbidragen borde utökas till att omfatta alla icke-statliga flygplatser och höja driftstödet till en nivå som täcker flygplatsernas verkliga underskott.

Ett annat alternativ skulle kunna vara att förstatliga de regionala flygplatserna, men en möjlig konsekvens av detta är att regioner och kommuner då riskerar att förlora möjligheten att påverka flygplatsens utveckling och fortlevnad.

Detta är alternativ som ägarna av Dala Airport bör fundera över och möjligen driva tillsammans med andra ägare av regionala flygplatser.

6.8.1 Närheten till Arlanda

Det geografiska läget och avståndet till andra större flygplatser med internationell trafik har betydelse för hur en regional flygplats används. Ett visst avstånd (km och/eller tid) till den

större flygplatsen är en brytpunkt för när man i stället för att flyga inrikesflyg till den större flygplatsen hellre reser med vägtransport eller tåg. Närheten till andra regionala flygplatser och dess utbud av destinationer och turtäthet påverkar en specifik flygplats.

Antalet möjliga resenärer är också av stor vikt. Här beaktas både resenärer som är boende i upptagningsområdet men också de som i affärer, av privata skäl eller som turist, reser in till området.

Antalet möjliga resenärer och kategorier av resenärer är avgörande för en flygplats eftersom det påverkar flygplatsens möjligheter att locka till sig flygbolag och flyglinjer.

6.8.2 Vikten av beslut om framtiden

Behovet av en flygplats behöver sättas i relation till ägarnas långsiktiga mål och strategi. Ägarna behöver klargöra om goda flygförbindelser är viktiga för att realisera ägarnas mål. Ägarna behöver också klargöra om flygplatsen är en del av strategin för att uppnå målen (och därmed bör få de resurser som behövs), eller om flygplatsens resursbehov innebär att andra av ägarna prioriterade områden får mindre resurser, dvs. att det finns diskrepans mellan flygplatsens behov och strategin.

En klar och tydlig strategi, politiskt oberoende, skapar en långsiktig trygghet både för de som nyttjar och avser att nyttja flygplatsen (näringsliv och privatpersoner) och aktörerna på flygplatsen (flygbolag, samhällsaktörer, hyresgäster med flera).

7. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften

Delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport* redogör för kostnader och intäkter på Dala Airport idag och under de senaste åren (2017 - 2020). Personal inom driftbolaget AB Dala Airport har varit mycket hjälpsamma och bidragit med underlag. Driftbolaget ansvarar även för driften av Mora/Siljan flygplats, men siffrorna som anges i denna rapport avser endast driften av Dala Airport.

Under *3.5 Flygplatsdriften idag* beskrivs AB Dalaflygs uppdrag med driften av Dala Airport.

7.1 Utveckling flygrörelser

Idag finns ingen reguljär flygtrafik på Dala Airport, trots det sker en rad olika typer av flygrörelser (start- och landningar) på flygplatsen:

- utrikesflyg
- polis
- ambulansflyg
- militär
- gods
- brandflyg
- flygklubbar

Se delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport* för mer ingående beskrivning av de olika flygrörelserna. Prislistan är ”benchmarkad” och är den samma för samtliga aktörer under ordinarie öppettider, oavsett om det är samhällsnyttiga transporter eller om det är charter.

Det totala antalet flygrörelser har inte förändrats så mycket se senaste åren. Det man kan se är att inrikesflyget minskade under 2018 när flyglinjerna till Malmö och Göteborg lades ner (se Bilaga 3 *Flygrörelser 2020 - 2017* för detaljerad översikt). En ökning av antal rörelser har skett för skol- och privatflyg.

De flesta privatflygare har ett startårskort som innebär att de landar och startar utan avgift. Merparten av de som flyger mycket har ett start- och landningskort via Swedavia (ca 5 500 kr). Dala Airport får ingen förtjänst för dessa såvida inte flygplanet är baserat på Dala Aiport, då får de en liten del från Swedavia. Det finns även ett lokalt landningskort som i dagsläget kostar 1 000 kr som enbart gäller för Dalaflygets två flygplatser. Eftersom det landningskortet är begränsat, väljer de flesta att köpa Swedavias årskort.

I övrigt så baseras avgifterna i mångt och mycket på flygplanets maxvikt. Dvs stora tunga flygplan betalar mer samt behöver fler tjänster som tex catering, toatömning osv. Små lätta privatflygplan betalar lite eller inget alls om man har startårskort.

	2020	2019	2018	2017
Antal flygrörelser totalt	2 418	2 555	2 433	2 436

Bild 18: Översikt flygrörelser Dala Airport 2017 - 2020

7.2 Resultatjämförelse år 2017 - 2020

Detta avsnitt behandlar Dala Airports ekonomi åren 2017-2020, där år 2017-2019 kan ses som ”normalår” medan 2020 är påverkat av pandemin och ser därmed annorlunda ut. Driftbolaget redovisar sina intäkter som momsbelagda (MB) eller momsfria (MF). Konton benämnda med MF som ändelse avser ej mervärdesskattepliktiga intäkter (rör flygbolag med sin huvudsakliga verksamhet utanför Sverige), övrigt är momsbelagt med 25% och betecknas MB.

Nedan listas summering av intäkter och kostnader (intäkt- och kostnadsposter över 500 tkr) från Dala Airports del i Dala Flygets resultatrapport för åren 2017-2020, för fullständig redovisning, se Bilaga 3 *Översikt kostnader och intäkter 2017-2020*.

	2020	**2019**	**2018**	**2017**
Rörelsens intäkter	11 394 514	11 799 655	13 682 444	13 081 043
Rörelsens kostnader	-28 113 944	-29 536 151	-28 603 326	-28 185 643
Resultat efter finansiella poster = ägarbidrag	**-16 719 430**	**-17 736 496**	**-14 920 882**	**-15 104 600**

Bild 19: Kostnader, intäkter, ägarbidrag Dala Airport 2017 - 2020

7.2.1 Ägarbidrag

År 2020 var verksamhetsanslaget på 16,7 miljoner fördelat på flygplatsens fyra olika ägare Borlänge (38,2 %), Falun (20,8 %), Region Dalarna (40,8 %) och övriga (0,2%). Av de 16,7 miljonerna var 11,1 miljoner ”tjänst av allmänt ekonomiskt intresse” och 5,6 miljoner var ägartillskott för ”icke ekonomisk verksamhet”.

Med ”Icke ekonomisk verksamhet” menas sådant som inte kan konkurrensutsättas och som Dala Airport är skyldiga att ha för att bedriva en flygplats tex flygledartorn, navigeringsutrustning, tull, brand- och räddningstjänst, skydd för civilluftfart och säkerhetskontrollen.

AB Dalaflyget lämnar årligen in en budget till ägarna som ligger till grund för utbetalning av tillskott. Bolaget redovisar sedan årligen sina kostnader och intäkter till ägarna för ställningstagande om bolaget utfört den verksamhet som ägarna förordnat.

7.2.2 Statligt/regionalt bidrag

Dala Airport får årligen ett driftbidrag från staten (hanteras numera via länsplanen och Region Dalarna). För Dala Airport är det 1 971 tkr per år, en summa som kvarstår från det tidigare direkta statliga stödet. Under pandemiåret 2020 fick Dala Airport ytterligare ett driftbidrag på 1 424 tkr av Trafikverket för att fungera som beredskapsflygplats. Statligt/regionalt stöd 2020 var totalt 3,4 miljoner.

Dala Airport är en alternativ landningsplats till Arlanda vid tex bombhot eller extremväder.

7.2.3 Kostnader för beredskap och säkerhetskrav

SKR skriver i rapporten *Regionala flygplatser, En översikt av utmaningar och nyttor, 210119* att de regionala flygplatserna har stor betydelse för Sveriges civila och militära beredskap. Räddningstjänst och ambulans- och sjuktransporter är viktiga för regionernas invånare. Men även staten har ett stort intresse av att flygplatser runt om i landet har beredskap. Många flygplatser används till exempel av Migrationsverket, polisen, MSB och försvaret. Staten betalar ingen ersättning för detta förutom landningsavgifter.

GAS-systemet (Gemensamma Avgiftssystemet för Säkerhetskontroll) är ersättning för de kostnader Dala Airport har för att utföra säkerhetskontroll på passagerare och bagage. Charging Scheme är ersättning Dala Airport får via överflygande trafik som använde flygplatsens navigationsutrustning.

År 2020 uppgick kostnaden för den ”Icke ekonomiska verksamheten” till 7,7 miljoner, av dessa kostnader täcks 971 tkr av GAS-systemet och 1,1 miljoner av Charging Scheme. Resterande täcks av ägartillskott på 5,6 miljoner.

Även internationell lagstiftning ökar kostnaderna. Ett exempel är ny lagstiftning från EASA som ersätter Transportstyrelsens tidigare krav och administrativa rutiner för flygplatser. Lagarna ställer större och fördyrande krav bland annat kring utbildning och krav på brandbilar. Annan säkerhetslagstiftning som har skärpts rör skydd mot spionerі, sabotage och terrorism, informationssäkerhet samt personalsäkerhet. Här finns också högre krav på bevakning av yttre gräns-er, vilket medfört kraftigt ökade kostnader för flygplatser, utan ersättning via GAS-systemet (gemensamt ersättningssystem för säkerhetskostnader).

Alla åtgärder innebär högre kostnader, och det enda flygplatsen kan göra är att följa lagstiftningen.

7.3 Kan drift och underhåll av flygplatsen effektiviseras?

7.3.1 Möjlighet att öka intäkter

Flygplatsens möjligheter att öka intäkterna ligger främst i att öka antalet flygrörelser samt öka försäljningen av tilläggstjänster som tex catering, tömma toaletter, städning och tankning samt öka uthyrningen av befintliga lokaler.

Passagerartrafiken, både reguljärflyg och charter, har gett goda intäkter. Inrikesflyget genererade drygt 3,1 miljoner kronor i start/landningsavgifter inklusive tilläggsavgifter år 2017, 2019 hade motsvarande intäktspost sjunkit till 600 tkr.

Chartertrafiken gav en intäktsökning för utrikesflyg inklusive tilläggstjänster på nästan 2 miljoner kronor 2018 jämfört med föregående år. Följande år 2019 minskade intäkterna något för att under pandemiåret 2020 minska markant. Charterflyget har på så sätt har varit en bra affär som gett en bra avkastning och minskat behovet av ägartillskott.

Dala Airports prislista är avstämd mot marknaden och ligger i linje med branschpraxis. Det finns en tydlig branschsmärtgräns för både tilläggstjänster och start- och landningstjänster. Att öka intäkterna kan de främst göra genom att öka antalet flygrörelser, inte genom att höja priset.

Övriga intäkter avser bland annat hyror och parkeringsintäkter. Hyresintäkterna kommer från uthyrning av de lokaler som AB Dalaflyget inte disponerar för eget bruk och den intäkten har ökat väsentligt på senare år. En intäktspost som 2017 var 1,5 miljon kronor hade år 2020 ökat till närmare 2,4 miljoner.

En annan möjlig intäkt skulle kunna vara att använda stora ytor för att fånga upp solenergi genom solfångare på intilliggande obrukbar mark, den dag när tekniken har utvecklats så att det inte är flygsäkerhetspåverkande.

En annan möjlighet är att öka antalet ägare, för att fördela behovet av verksamhetsanslag på flera kommuner. Många kommuner tycker att det är bra med en flygplats men få vill betala. Frågan om samordning och eventuellt fler ägarkommuner skulle kunna hanteras av region Dalarna.

Enligt flygplatsledningen gör man redan idag allt man kan för att öka intäkterna, man skulle kanske kunna använda fastigheten mer och hyra ut fler lokaler och andra ytor. Dala Airport har under åren stegvis ökat sina övriga intäkter främst genom uthyrning av lokaler. En intäktspost som 2017 var 1,5 miljon kronor hade år 2020 ökat till närmare 2,4 miljoner.

7.3.2 Möjlighet att reducera kostnader

En flygplats verksamhet är mycket regelverksstyrd, vilket väsentligt påverkar hur man kan reducera kostnaderna. Dala Airports enskilt största kostnadspost är personalkostnaderna. Dala Airport har i dag den minimibemanning som krävs för att driva en flygplats. Personalen har flera roller som exempelvis incheckningspersonal och säkerhetskontrollanter, ramppersonal, flygplatsbrandmän, snö- och fältröjare. Vid charteravgångar och andra toppar tas extra personal in som jobbar på timme. Trots det är personalkostnader Dala Airports enskilt största kostnadspost.

Dala Airport är kostnadsmedvetna och reparationer såväl av byggnader som av material görs i möjligaste mån av egen personal. Begagnad utrustning som tex flygplatsbrandbil, trappor etc. köps mestadels från Swedavias flygplatser till en bråkdel av nypriset.

Dalaflyget AB är en gemensam driftorganisation som betjänar Mora och Borlänge flygplats vilket gör att personalen kan ta stöd av varandra och det är ekonomiskt fördelaktigt.

Dala Airport har upphandlat extern flygledning (ACR) vilket är vanligt för små flygplatser. Det krävs en stor organisation för att få sköta flygledningen och det vore betydligt dyrare att göra det i egen regi.

Det finns ny teknik som skulle kunna möjliggöra flygledning via kameralänk från Sundsvall, men det är kostsamt att få i gång. På lång sikt kan man räkna in investeringen men inte på

kort sikt. Det skulle kunna vara en lönsam investering om man bygger nytt men i närtid ger det ingen kostnadsbesparing för Dala Airport.

Enligt flygplatsledningen är det svårt att bedriva flygplatsdriften mer kostnadseffektivt än man gör idag. I den översikt av ekonomin för regionala flygplatser i Sverige som finns i delrapport *3: Regionala och nationella förutsättningar för flygtrafiken* kan man också se att kostnaderna för Dala Airport är bland de lägre i förhållande till verksamheten,17.7mkr under 2019 (se bilaga 2: *SRF Ett flyg för alla eller bara för vissa*?).

Oavsett flygvolymer så kvarstår fasta kostnaderna för lokaler och personal, därför bör flygplatsen vara öppen och tillgänglig för all verksamhet som är möjlig. Att bara bedriva begränsad trafik som tex enbart samhällsnyttiga transporter är ingen bra ekonomisk lösning.

7.3.3 Kostnad för avveckling av en flygplats

Att avveckla en flygplats är något som ofta föreslås för att inte längre behöva tillskjuta ägarbidrag. Men att avveckla en flygplats kan bli kostsamt. I denna utredning har vi inte gjort några exakta kalkyler för vad det skulle kosta att lägga ned Dala Airport, men här redovisas några exempel från andra flygplatser, vilket man bör vara medveten om ifall man överväger alternativet nedläggning. Exemplen kommer från flygplatser som avvecklats eller utretts för avveckling, men det är svårt att få verifierade och jämförbara siffror.

Storumans flygplats - 2009 gjordes en utredning för att avveckla flygplatsen. Enligt rapporten skulle det kosta tre miljoner att säga upp personalen. Avskrivningskostnader uppgick till närmare 15 miljoner och om kommunen skulle återställa området helt, dvs riva byggnader, landningsbana och ta hand om miljöfarligt avfall, skulle en avveckling totalt kosta ca 47 miljoner. Storuman flygplats stängdes 2010 men står kvar, nytt användningsområde diskuteras fortfarande.

Gävle/Rörsbergs flygplats - avvecklades 2016 och det kostade det kostade 150 miljoner att forsla bort asfalt och sanera marken.

Norrköping/Kungsängen - det finns en utredning kring en eventuell avveckling. I en intervju med personal på plats framkom att kostnaden beräknades uppgå till ca 250 miljoner.

Lund – Hasslanda flygplats - lades ner 2009 och det etablerades ett industriområde på befintlig mark. Inga siffror finns redovisade, men troligen var kostnaderna lägre än vid en total återställning av marken.

Om nedläggning av Dala Airport ses som ett önskvärt alternativ bör kostnaderna för nedläggning utredas mer. Då bör också fler aspekter vägas in som den totala samhällsekonomiska effekten, effekten för regionen och näringslivet, direkt och indirekt sysselsättning mm.

7.3.4 Kostnad för att återstarta en flygplats

Att återstarta en flygplats som legat nere ett antal år kräver:

- utbildning av ny personal
- nya tillstånd och certifikat
- igångsättande och/eller anskaffning av all instrumentering
- banljus
- utrustning
- m.m.

Troligen också omfattande åtgärder på start- och landningsbanan beroende på hur länge flygplatsen varit ur bruk. Det handlar uppskattningsvis om ett stort antal miljoner. För att få en uppfattning hur mycket det rör sig om anges här några av kostnaderna för etableringen av Sälen – Trysil flygplats, även om det var en utbyggnad av en flygplats, ej en återstart.

Den budgeterade totala kostnaden för Sälen – Trysil flygplats var 680 miljoner och kalkylen bestod av följande:

Återetablering av Sälen-Trysil flygplats	**kostnad i milj SEK**
Rullbana, taxibana och uppställningsyta	352
Terminal	110
Kraftförsörjning, VA, myndighetsavgifter mm	85
Fordon och maskiner för marktjänst infrastruktur	60
Inflygningsljus, ILS mm	46
Hangar, garage samt förråd	27
Budgeterade kostnader (exklusive vägar)	680

Bild 20: Budgeterade kostnader Sälen – Trysil flygplats

Utöver detta tillkom kostnader för vägar. Enligt uppgift landade hela projektet med flygplatsen runt 750 miljoner kronor varav 250 miljoner kronor finansierades av statligt stöd.

7.3.5 Vikten av beslut om flygplatsens framtid

En flygutredning har ett stort signalvärde och skapar oro hos berörda, vissa har befarat att utredning betyder nedläggning. Till följd av utredningen har investeringar och en potentiell hyresintäkt på ca en miljon kronor lagts på is av en aktör. Det är därför viktigt att beslut om framtiden inte dröjer eftersom det redan nu finns viss oro bland flygplatsens intressenter.

8. Påverkande faktorer

De har kanske aldrig tidigare varit ett så svårbedömt läge att fatta beslut om framtiden för en flygplats som just nu. Det är inte bara en utan flera faktorer som påverkar förutsättningarna för flygplatsdrift som det råder stor osäkerhet kring. I denna utredning har vi valt att redogöra för dessa osäkra påverkande faktorer separat och därefter redogöra för de alternativa vägvalen.

8.1 Resandeutveckling efter pandemin

Under många år ökade flygresandet. Sedan kom pandemin och flygresandet minskade till mycket låga nivåer. Redan strax innan pandemin kunde vi se en viss nedgång på flygresandet i Sverige, framför allt inrikesflyget vilket delvis kan bero på miljödebatten och att vissa valde tåg i stället för flyg (se *6.6.1 Passagerarutveckling de senaste åren*).

När vi frågade representanter från näringslivet om utvecklingen av flygresor efter pandemin trodde de allra flesta att flygresandet kommer att minska jämfört med innan pandemin.

Under djupintervjuerna utvecklades svaren något och det blev tydligt att resor för att träffa kunder kommer att fortsätta, det personliga mötet är viktigt. Däremot kommer troligen kortare interna möten att ersättas med digitala möten i stor utsträckning.

Transportstyrelsen har gjort prognoser för flygtrafiken 2021- 2027 uppdelat i två faser:

2021-2023

- återhämtning efter pandemin, den period som anses vara mest svårbedömd
- flera osäkerhetsfaktorer: fortsatt smittspridning, nya muterade varianter som vaccinet inte skyddar mot, bestående beteendeförändringar där virtuella möten ersätter affärsmöten, flygindustrins återhämtning efter ekonomiska förluster vilket kan leda till riskminimering och tveksamhet att öppna nya linjer
- prognosen är att återhämtningen kommer i gång i slutet av tredje kvartalet 2021 och tilltar med hög ökningstakt under 2022 och 2023, dels på grund av lågt utgångsläge dels för att det finns ett uppdämt resebehov

2024 - 2027

- samhället återgår i stort sett till ett mer normalt beteende, den vanliga prognosmodellen har använts
- återhämtning för flygtrafiken tar längre tid än vid tidigare kriser på grund av krisens djup samt bestående beteendeförändringar
- Transportstyrelsen tror inte att 2019 års nivåer nås under perioden

8.1.1 Sammanfattning resandeutveckling efter pandemin

Efterfrågan på flygresor kommer att öka jämfört med de nivåer som varit under pandemin, men det är tveksamt när, om någonsin, de kommer tillbaka till de nivåer som var innan pandemin, med anledning av ändrat beteende. Dessutom har flygindustrin gått igenom ett stålbad och det är mycket svårt att bedöma hur konkurrens och utbud av flyglinjer kommer att utvecklas.

8.2 Miljöfrågor, tåg, bil eller flyg?

Internationellt och även nationellt är klimatfrågan och miljöpåverkan av resor i fokus. Samtidigt svarar representanter från näringslivet att miljöaspekten inte riktigt har slagit igenom än i deras resepolicy. För de flesta gäller fortfarande att det viktigaste är:

att resan är snabb, effektiv och prisvärd

Flera respondenter tror dock att deras resepolicy kommer att kompletteras med miljökrav på sikt, dock oklart när. De offentliga arbetsgivarna har i större utsträckning redan inkluderat miljöaspekten i sina resepolicys (se *4.1.2 Destinationer*) och när vi frågade om vilka faktorer som är viktigast för att man skall kunna tänka sig att resa från Dala Airport var miljöpåverkan den absolut viktigast faktorn hos de offentliga arbetsgivarna.

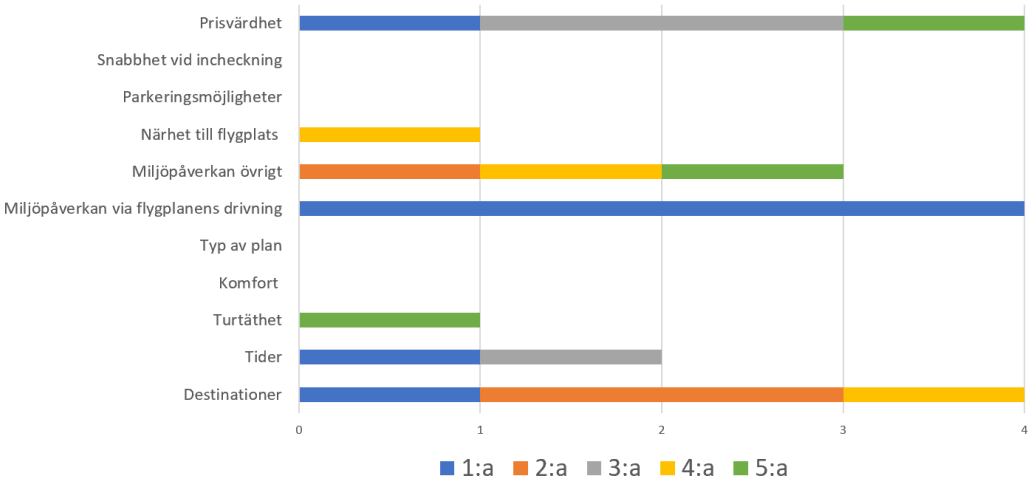


Bild 21/8: Svar på frågan: Vad skulle kunna göra att ni nyttjade Borlänge flygplats mer? respondenter från offentliga arbetsgivare (Källa: *Dala Airport resultat enkäter*)

Att fler väljer tåg i stället för flyg för resor inom landet gäller framförallt sträckor där tåget tidsmässigt matchar flyget, tex. Stockholm-Göteborg.

Stockholm C - Göteborg C 3h 05 min

Eftersom Sverige är ett avlångt land med stora avstånd mellan vissa platser, kommer det troligen att finnas många sträckor där tåget inte är ett intressant alternativ, eftersom resan blir

tidskrävande och ibland kräver en extra övernattning. När man ser på vilka destinationer våra respondenter efterfrågade, så är många tidskrävande att nå med tåg från Borlänge:

- Stockholm 2h 13 min
- Göteborg 5h 41 min nattåg 14h 3 min (2 byten)
- Umeå 6h 25 min nattåg 7h 59 min (1 byte)
- Malmö 6h 52 min nattåg 11h 02 min (2 byten)
- Köpenhamn CPH 7h 40 min nattåg 10h 48 min (2 byten)
- Skellefteå 11h 07 min nattåg 14h 15 min (3 byten)
- Luleå 12h 05 min nattåg 12h 23 min (1 byte)
- Kiruna nattåg 15h 04 min (1 byte)

Det finns ett stort politiskt tryck att förbättra möjligheterna för tågresor, både inom Sverige och internationellt. De förbättringar som görs nu och som är planerade de kommande åren, kortar restiden till Stockholm med 11 minuter (se *6.5.1 Järnvägstrafik till och från Dalarna*) men det gör inte tåget nämnvärt mer attraktivt till övriga destinationer ovan, i alla fall inte så länge SJ inte har några planer på att åter etablera nattågstrafik Dalarna – Göteborg/Malmö (eftersom det inte varit kommersiellt hållbart).

Med fossilfritt reguljärflyg mellan Dala Airport och Göteborg/Malmö där man kan resa på morgonen och komma hem i rimlig tid på kvällen, skulle troligen vissa resenärer välja detta alternativ i konkurrens med järnvägen och även med alternativet att ta bil/tåg till Stockholm-Arlanda och flyga därifrån, utifrån ett tidsbesparingsperspektiv. På motsvarande sätt skulle en flygförbindelse från Dala Airport till Kastrup utifrån ett tidsbesparingsperspektiv kunna ”vinna” över en resa med järnväg. Inte enbart för vidare flygresor från Kastrup utan också tack vare möjligheten att snabbt ta sig vidare till södra Sverige. Motsvarande tidsbesparingsperspektiv gäller även för Oslo.

Och hur anpassas infrastrukturen på bästa sätt med nya förutsättningar och krav på hållbarhet? Utbyggnaden av fysisk infrastruktur är en lång process med mycket långa avskrivningstider, en dyr investering i vägar, järnvägar, flygplatser och hamnar kommer samhället att ha kvar under lång tid. Det gäller att inför varje investering göra en mycket långsiktig bedömning av vad som är rätt baserat på hur samhället kommer att se ut och vilka tekniska förutsättningar som kommer att råda. Exempelvis skulle det successivt ökande nyttjandet av miljövänligt flyg kunna innebära att vissa av de persontransporter som idag bedöms ska ske via järnväg framöver i stället kunna hanteras via flyg, detta eftersom både klimat- och tidsperspektivet som idag väger över till tågets fördel ändras till flygets fördel. På samma sätt som miljövänliga vägfordon skulle kunna innebära att klimat- och bekvämlighetsorsaken att välja tåget minskar.

8.2.1 Sammanfattning Miljöfrågor, tåg, bil eller flyg?

Utifrån regionens geografiska läge kan vi konstatera att tåget inte är ett optimalt alternativ till destinationer längre bort på grund av tidsåtgången. I alla fall utifrån nuvarande resepolicys där resan skall vara snabb, effektiv och prisvärd. I nuläget är det vanliga att man reser med bil/tåg till Stockholm-Arlanda och tar flyget därifrån.

De offentliga arbetsgivarna har redan skrivit in miljöaspekten i sina resepolicys och näringslivsrepresentanter tror att det kommer. I det läget kan fossilfritt flyg från Dala Airport bli ett bra alternativ till flera destinationer, förutsatt att det uppfyller önskemålen om att resan är snabb, effektiv och prisvärd.

8.3 Elflygets utveckling

Flyget arbetar redan med insatser för att förbättra miljön, till exempel genom bränslesnålare flygplan, gröna flygningar (hur flygplanet flygs miljövänligt), minimerat buller, klimatvänliga markfordon och minskat användandet av farliga kemikalier. Trots det behöver flygets utsläpp av växthusgaser minska ytterligare för att Sverige ska klara det långsiktiga klimatmålet om att nettoutsläppen år 2045 ska vara noll samt för att klara åtagandet enligt Parisavtalets 1,5-gradersmål.

Det finns flera olika sätt att flyga fossilfritt (se kapitel *5. Ny teknik och nya drivmedel*) men det troliga är att elflyg med batterielektrisk framdrift samt användning av bränsleceller/vätgas är de fossilfria tekniker som kommer att användas först för kommersiella flygningar.

Inom fem år tror vissa bedömare att mindre plan som flyger sträckor uppemot 400 km kan bli elektrifierade exempelvis svenska Heart ES-19.

På tio års sikt kan elflygplanen troligen öka i storlek, förutsatt att utveckling och certifiering av nya flygplan hinner med. En annan utmaning är att öka flygplanens hastighet utan att ge avkall på räckvidden vilket gör det osäkert om elflyg kan konkurrera på längre avstånd inom tio år. Amerikanska Wright Electric arbetar med att utveckla ett elflygplan för 186 passagerare som inledningsvis har en räckvidd på drygt 500 km och målsättningen är att det skall vara i trafik under 2030.

Bränslecellsdrivna flygplan behöver kompletteras med batteri för att kunna leverera tillräcklig effekt för flygets stigningsfas. Nuvarande bedömning är att bränslecellsdrivna 19-sätesplan kan vara i drift om cirka tio år.

Om elflyg initialt bara flyger kommersiellt på sträckor upp till 400 km är det bara Stockholm och Göteborg av de efterfrågade destinationerna som nås från Dala Airport med elflyg utan mellanlandning.

- Stockholm-Arlanda 170 km
- Göteborg 370 km
- Umeå 450 km
- Skellefteå 550 km
- Malmö 560 km
- Köpenhamn CPH 560 km
- Luleå 660 km
- Kiruna 850 km

I de förslag som har presenterats av Dala Airport och andra, är tanken att flera destinationer nås genom mellanlandningar. Viktigt att komma ihåg behovet att resa snabbt och effektivt, vilket handlar om att kunna använda sin restid väl. Att arbeta på flyg är svårt under start och landning, vilket gör att man måste utvärdera hur många mellanlandningar som är rimliga om resenären skall välja elflyget.

Samtidigt beror det på vad man jämför med, om man vill ha ett miljövänligt alternativ och jämför med tåg, är elflyg med en mellanlandning troligen att föredra till ett stort antal destinationer.

8.3.1 Sammanfattning elflygets utveckling

Med anledning av att miljöaspekten blir allt viktigare i myndigheters och företags resepolicy, skulle efterfrågan på fossilfritt flyg kunna bidra till att driva på utvecklingen. I dagsläget finns förhoppning om att de första kommersiella elflygen kan vara i drift inom fem år, men mycket är fortfarande osäkert. Som med mycket annat är utbud och efterfrågan viktiga faktorer.

Dessutom finns begräsningar i elflygens räckvidd som gör att destinationer på längre avstånd blir svårare att nå. Affärsresenärerna väljer troligen det alternativ som gör resan snabb, effektiv och prisvärd (samt hållbar).

8.4 Nuvarande aktörers fortsatta behov

Intressenterna på Dala Airport är många och behoven skiftande men alla är mycket nöjda med verksamheten och vill fortsätta att bedriva sin verksamhet på flygplatsen.

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. 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 tid.

Som nämnts har Dala Airport flera funktioner av allmännyttig karaktär:

- Beredskapsflygplats
- Alternativ landningsbana för Stockholm-Arlanda
- Gränsövergångsställe

Under pandemin har 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 denna utredning. 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 någon annan flygplats.

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 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 samansättning 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 detta på egen hand.

Nuvarande aktörer på Dala Airport har gjort ett aktivt val att bedriva sin verksamhet just på Dala Airport eftersom den ligger geografiskt och strategiskt bra till, har bra anslutningskommunikationer samt att flygplatsdriften och servicen fungerar bra.

För dessa aktörer är det viktigt att beslut fattas om flygplatsens framtid (mer om det under *10.2 Vikten av att fatta ett beslut om flygplatsen framtid).*

8.5 Nationell strategi för flygplatser som del av transportsystemet

Idag äger och driver staten genom Swedavia de största flygplatserna Stockholm-Arlanda samt nio till (se Bilaga 1 *Svenska flygplatser i statliga Swedavias ägo*). Intäkter och kostnader fördelas mellan dessa flygplatser och genererar ett rejält överskott, under 2019 var Swedavias vinst 583 miljoner (Källa: *Swedavias bokslutskommuniké 2019: Stabilt resultat trots färre resenärer*).

Övriga flygplatser får ett årligt driftstöd vilket under pandemiåret ökades något. För Dala Airport uppgår driftstödet till 1 971 tkr per år. Det extra driftstödet under pandemiåret 2020 uppgick till 1 424 tkr och var en ersättning för att man blivit utsedd som beredskapsflygplats.

Det statliga stödet täcker inte driftkostnaderna och skall man vara krass kan man konstatera att de myndigheter som idag nyttjar flygplatsen inte betalar för sig, eftersom intäkterna inte täcker kostnaderna och det främst är samhällsviktig verksamhet som bedrivs.

Staten kan gynna vissa flygplatser genom att upphandla flyglinjer sk. trafikplikt (se *6.1.1 Trafikplikt och upphandling av trafik*) för att säkra persontransporter till och från vissa regioner. Flyglinjerna ger en viss intäkt till flygplatsen. Dala Airport har inte haft någon upphandlad trafik på länge och därför inte erhållit denna typ av stöd.

Som nämnts under *6.1 Förutsättningar för flyget i Sverige (jämfört med Norge och Finland),* har Norge och Finland en strategi för landets samtliga flygplatser samt tar ett ekonomiskt ansvar för hela det nationella flygnätet vilket man kan uppleva att Sverige saknar.

När det gäller Dala Airport specifikt kan man konstatera att staten genom ett antal myndigheter utnyttjar flygplatsen idag utan att stå för notan.

Precis som SRF föreslår skulle staten kunna täcka underskottet på Sveriges alla regionala flygplatser med Swedavias överskott.

En nationell strategi för Sveriges alla flygplatser, inte bara de 10 största, vore önskvärt. Hur många flygplatser behövs och vilka flygplatser bör finnas kvar?

8.6 Närheten till Arlanda

Alltsedan Arlandabanan öppnade 1999 har många vant sig att ta bilen eller tåget till Stockholm-Arlanda och flyga därifrån. Närheten till Arlanda (2h 30 min med bil, 1h 58 min med tåg) tillsammans med det stora utbudet av flyglinjer, gör att Stockholm-Arlanda är en konkurrerande flygplats till Dala Airport när det gäller reguljärtrafik. Av de som intervjuades från näringslivet, var det många som inte hade någon erfarenhet alls av att flyga från Dala Airport.

Ju närmare avstånd till destinationen, desto fler avgångar måste finnas. Ju längre bort destinationen är desto mindre frekventa avgångar krävs. Om Dala Airport skall kunna konkurrera med Stockholm-Arlanda måste resan vara bättre: mer miljövänlig, smidigare, snabbare eller mer prisvärd.

Under pandemin har flygandet till-och-från Stockholm-Arlanda varit nere på mycket låga nivåer och som nämnts under *8.1 Resandeutvecklingen efter pandemin* är det ännu mycket osäkert hur efterfrågan på flygresor kommer att utvecklas. Det gör det svårt att förutse hur flygreseutbudet till/från Stockholm-Arlanda kommer att se ut under de kommande åren.

Det är framför allt två faktorer som påverkar en flygplats linjeutbud:

- Utveckling av de flygbolag som redan använder flygplatsen
- Flygplatsens möjlighet att locka till sig nya flygbolag och nya flyglinjer

SAS (Scandinavian Airlines) har i många år varit en stor aktör på Arlanda. Under senare år har dock Köpenhamn Kastrup (CPH) allt mer blivit SAS hub för internationell trafik, framförallt interkontinental trafik (36 procent av alla passagerare på Kastrup 2016 var SAS), till viss bekostnad på direktavgångar från Arlanda. Enligt uppgift har SAS strategi varit att ha direktflyg från Stockholm-Arlanda ut i Europa men att linjer till destinationer utanför Europa går från Kastrup.

Om denna utveckling skulle fortsätta, dvs att SAS alltmer ser Kastrup som sin hub eller nav för den internationella trafiken, skulle flyglinjer från Dala Airport direkt till Kastrup troligen vara att föredra för resenärer från regionen i stället för att först ta sig till Arlanda och sen flyga till

Kastrup och därefter ut i världen, framförallt om fossilfritt flyg kan erbjudas. Allt enligt devisen att man önskar resa snabbt, effektivt, prisvärt och miljövänligt.

Även om SAS fokuserar på Kastrup finns andra flygbolag som kan tänka sig att förlägga verksamheten till Arlanda. Rekonstruerade BRA kommer för första gången att börja flyga från Stockholm-Arlanda vilket kan göra att destinationer som tidigare nåtts från Bromma nu nås från Arlanda, vilket kan medföra ett förbättrat utbud av inrikesflyg från Arlanda.

Möjligheten för en flygplats att locka till sig flygbolag och destinationer gäller även för Dala Airport, det är upp till flygplatsen att locka till sig flygbolag och flyglinjer genom att påvisa att det finns ett relevant underlag av resenärer. Det har troligen blivit ännu svårare och med högre konkurrens än innan pandemin. Samtidigt vet vi inte hur flygbranschen kan utvecklas i och med elflyg. Kanske frångås nuvarande system med stora hubar till förmån för ett när där man reser direkt destination till destination, i alla fall gällande lite kortare avstånd som 40-50 mil.

8.6.1 Sammanfattning Närheten till Arlanda

Närheten till Arlanda har varit en nackdel för Dala Airport alltsedan Arlandabanan öppnade, man har i praktiken konkurrerat med en flygplats som har mycket större och bredare utbud av linjer, destinationer och avgångar. Skulle Arlandas utbud försämras och andra Nordiska flygplatsers utbud förbättras, skulle direktlinjer till dem från Dala Airport kunna vara mer attraktivt än att flyga via Stockholm-Arlanda.

Men, det är under förutsättning att resandeunderlaget på Dala Airport är tillräckligt för att locka flygbolag att starta upp flyglinjer mellan Dala-Airport och hubbar som Kastrup, Oslo eller Frankfurt.

8.7 Bedömningar

Utifrån det som har beskrivits i kapitel 8 gör utredningen följande bedömningar:

Vikten av effektivt resande

- ✓ Snabb, effektiv och prisvärd transport dörr till dörr lyfts fram av näringslivet som viktigt vid persontransporter.
- ✓ Framtida resande – hur kommer det att se ut och kommer det bästa miljövänliga resandet att vara med elbil, tåg eller elflyg?
- ✓ I enkäterna konfirmerades detta: destinationer, prisvärdhet, närhet, tider och miljöpåverkan var de fem viktigaste faktorerna för att man skulle kunna tänka sig att flyga från Dala Airport.
- ✓ Viktigt att incheckning mm går snabbt och smidigt och antalet mellanlandningar hålls nere om flyg från Dala Airport skall kunna konkurrera.

Fortsatt låg efterfrågan på reguljärt flyg från Dala Airport de kommande 5 åren

- ✓ Mycket låg efterfrågan redan innan pandemin och allt talar för minskat flygresande, framför allt på grund av ändrat beteende (digitala möten)
- ✓ Nära till Arlanda med stort utbud av destinationer och täta avgångar, många har vant sig att flyga därifrån.

Fossilfritt flyg 2025-2030 kan förändra situationen och möjligen öka efterfrågan

- ✓ Inom 5-10 år kommer sannolikt fossilfritt flyg att vara aktuellt för kommersiella flygningar
- ✓ Flygbolag med planer på elflyg har visat intresse för Dala Airport
- ✓ Dala Airport har redan idag laddstationer för elflyg
- ✓ Miljöaspekten blir allt viktigare och skrivs in i resepolicys
- ✓ Om Dala Airport kan erbjuda ett fossilfritt alternativ, allt annat lika (snabbhet, smidighet, prisnivå) kan konkurrenssituationen med Arlanda förändras…
- ✓ …förutsatt att man kan erbjuda de destinationer som då (om 5-10 år) efterfrågas…
- ✓ …samt att det fossilfria flyget har en räckvidd som inte kräver så pass många mellanlandningar att resan blir för tidskrävande
- ✓ …samt att man lyckas locka flygbolag med fossilfritt flyg att starta upp passagerarflygtrafik vid Dala Airport

Begränsade möjligheter för ytterligare effektiviseringar eller kostnadsbesparingar

- ✓ Redan idag bedrivs flygplatsdriften kostnadseffektivt. Man har minimal personalstyrka och köper in begagnad utrustning för att hålla kostnaderna nere.
- ✓ Till skillnad från större flygplatser har man inte stora fasta kostnader för hantering av passagerartrafik (incheckning-, ramp-, säkerhetspersonal), eftersom man hyr in de flesta funktioner vid behov samt att befintlig personal (med andra roller) hjälper till. Flygplatsens ekonomi förbättras inte nämnvärt om man helt slutar med passagerartrafik.

9. Alternativa vägval

I debatter om regionala flygplatsers framtid, hörs främst resonemang om passagerartrafik eller till och med ”onödig” passagerartrafik. När det gäller Dala Airport behöver vi ha ett bredare perspektiv, det är en väl fungerande flygplats idag, men just nu helt utan reguljärtrafik. Därför har vi valt att redogöra för flygplatsdriften som helhet och de olika verksamheter som bedrivs där idag samt hur utvecklingen av passagerartrafik har sett ut under de senaste åren.

Flygplatsens ekonomi är en viktig fråga. Under flera år har ägarna tvingats skjuta till 15 - 18 miljoner kronor per år för att täcka underskottet från driftverksamheten. Vad det beror på har presenterats under *7. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften.* Vi har även sett över möjligheterna till kostnadsbesparingar och effektivisering samt möjligheter att öka intäkterna.

Om det vore möjligt för flygplatsorganisationen att minska kostnaderna och öka intäkterna så att flygplatsdriften inte kostar ägarna miljonbelopp varje år, hade det varit en självklar väg framåt. Men vår bedömning är att det är svårt att göra ytterligare effektiviseringar eller besparingar och att flygplatsledningen redan idag bedriver en kostnadseffektiv verksamhet. Därför har vi valt att presentera tre alternativa vägval som ägarna, dvs kommunerna Borlänge, Falun och Mora samt Region Dalarna, har att ta ställning till gällande flygplatsens framtid.

Vi har valt att vara konkreta, tydliga och bygga resonemanget gällande alternativa vägval baserat på fakta och har aktivt undvikit att göra prognoser eller estimat. Estimat och bedömningar finns i stället beskrivna under *8.Påverkande faktorer* eftersom olika utfall gör olika vägval mer lämpliga. För att förenkla vägvalet för ägarna har vi vinnlagt oss om att presentera tre olika vägval utifrån den information vi har om förutsättningarna just nu. Sen får ägarna ta med sin egen bedömning av de påverkande faktorerna i det slutliga beslutet.

Följande är de tre alternativa vägval som vi inom utredningen har enats om att presentera:

A. Fortsatt drift - med passagerarflyg
    - kort sikt utan klimatvänligt flyg
    - längre sikt med fossilfritt flyg
B. Fortsatt drift – endast samhällsviktig verksamhet
C. Nedläggning av flygplatsen

Under varje vägval presenteras förutsättningar, kostnader och intäkter, påverkan på befintlig verksamhet samt fördelar och nackdelar samt en sammanfattning.

Dessa vägval bedöms utifrån de förutsättningar som har gällt de senaste åren. Eftersom passagerartrafiken på Dala Airport har varit mycket begränsad under många år redan innan pandemin, har pandemin möjligen påverkat Dala Airport något mindre än övriga flygplatser vilka har haft ett mer betydande intäktsbortfall under pandemin.

Att besluta om en flygplats framtid är troligen en mer svårbedömd fråga just nu än någonsin tidigare med anledning av att det finns flera stora osäkerhetsfaktorer gällande flygets framtida utveckling.

9. 1 Fortsatt drift - med passagerartrafik

Detta alternativ innebär att fortsätta med driften av flygplatsen lika tidigare, dock med en långsiktig ambition att öka intäkterna, i första hand genom en ökad passagerartrafik och på så sätt få verksamheten att gå ihop ekonomiskt.

Oavsett flygvolymer så kvarstår de flesta fasta kostnaderna för lokaler och personal, därför kan man tycka att flygplatsen bör vara öppen och tillgänglig för all verksamhet som är möjlig.

Om detta alternativ föredras bör ägarna av flygplatsen driva frågan om finansiering av det svenska flygplatsnätet, som idag till stor del finansieras av ägarna av regionala flygplatser.

9.1.1 Kostnader och intäkter

Vad som orsakar underskottet har presenterats under *7. Kostnader och intäkter för flygplatsdriften.* Förutom möjligheter att öka intäkterna har vi sett över möjligheter till kostnadsbesparingar och effektivisering. Men vår bedömning är att det är svårt att göra ytterligare effektiviseringar eller besparingar eftersom flygplatsledningen redan idag bedriver en kostnadseffektiv verksamhet.

Snarare är det passagerartrafik från reguljärflyg eller charter som genom åren har gett bra intäkter. Inrikesflyget genererade 2017 drygt 3,1 miljoner kronor i start/landningsavgifter (inklusive tilläggsavgifter) och charterflyget gav en intäktsökning för utrikesflyg (inklusive tilläggstjänster) på nästan 2 miljoner kronor 2018 jämfört med föregående år.

En marginell ökad intäkt skulle kunna vara om flygplatsen fick någon ersättning för de privatflygare som startar och landar på flygplatsen med Swedavias startårskort. Idag får Dala Airport ingen förtjänst alls om inte planet är stationerat på Dala Airport.

Passagerartrafik genererar intäkter, framför allt om de använder de servicetjänster som flygplatsen erbjuder. Om man skulle stänga ned flygplatsens möjligheter att ha passagerartrafik innebär det i praktiken att man stänger ute de största möjligheterna att öka intäkterna.

Dala Airport bedriver redan idag en kostnadseffektiv verksamhet. Eftersom man hyr in personal efter behov när man har kommersiell passagerartrafik, man har inga fasta kostnader för det, till skillnad från flygplatser med mer omfattande passagerartrafik som har fasta kostnader för incheckning-, ramp- och säkerhetspersonal.

Utöver passagerartrafik är det enda som skulle kunna förändra de ekonomiska förutsättningarna om fördelningspolitiken för Sveriges flygplatser skulle förändras, om man skulle fördela de intäkter de största flygplatserna genererar även de till regionala flygplatserna.

Framtidens klimatvänliga flyg kan eventuellt komma att kräva ytterligare investeringar på flygplatsen. Redan idag finns laddstationer på Dala Airport så den investeringen är redan gjord. Dock är det lite oklart hur stor kapacitet de laddstationerna har, är de tillräckligt kraftfulla och hur många flyg kan man ladda samtidigt?

Fossilfritt flyg är en ny företeelse och det är svårt att beräkna vilka kostnader det kan medföra för flygplatsen. Vätgasdrift är utrymmeskrävande, men det är svårt att se om det medför några konsekvenser för Dala Airport.

9.1.2 Påverkan på befintlig verksamhet

Detta alternativ är det som mest liknar dagens situation, även om passagerartrafiken under de senaste åren har varit mycket begränsad. Man har idag möjlighet att starta upp reguljärtrafik med relativt kort varsel om det skulle efterfrågas.

Även om det är länge sedan man hade 200 000 resenärer per år på Dala Airport och även om mycket har förändrats sedan dess (säkerhetskrav, automatisk incheckning mm) har flygplatsen troligen kapacitet att hantera en stor mängd resenärer utan större investeringar, med viss reservation för vad man har för laddningskapacitet gällande elflygplan.

Övrig verksamhet väntas inte påverkas nämnvärt av en eventuell ökning av passagerartrafiken.

9.1.3 Resenärsunderlag

Innan pandemin fanns ingen reguljärtrafik från Dala Airport, alltsedan Arlandabanan öppnade har många av regionens flygresenärer vant sig att flyga från Stockholm-Arlanda som ligger relativt nära och har ett brett utbud av flyglinjer.

Trots det framhöll flera av de företag som intervjuades att flygplatsen är viktig, inte minst som en del i regionens attraktivitet och som en del i att kunna locka expertkompetens till regionen och företaget. Även om flera påpekade att ”*de själva nog inte skulle bli någon stor resekund*”.

Däremot genomfördes 60-talet charteravgångar per år samt även flygningar med chartrade plan, privatplan eller med flygtaxi som tillsammans stod för mer än 1 000 flygrörelser per år vid Dala Airport.

Osäkerheten om det framtida resandet är stor men i enkäterna är de flesta överens om att flygresor kommer att minska mest av alla transportslag. De anledningar som anges till varför flygresandet antas minska är:

- fler digitala möten
- hållbarhetsfrågor
- osäkerhet/misstro gällande miljövänligt flyg (många positiva till att resa med miljövänligt flyg 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.

När det gäller vilka flygresor som kommer att minska nämns ”*affärsresande med flyg till interna möten*” som många tror kommer att bli betydligt färre. Däremot att flyga ”*för att träffa kunder*” ser man fortfarande som viktigt och den typen av resor kommer troligen att prioriteras.

Någon nämner att privatresande med flyg kommer att fortsätta 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 påverka efterfrågan på kommersiell passagerartrafik kan vi bara spekulera i men många, både från näringslivet, intressenter på flygplatsen, flygplats-ledningen och andra berörda, tror att elflyget kan innebära flera möjligheter:

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

Kort sikt utan klimatvänligt flyg (upp till fem års sikt):
Det är svårt att estimera behovet av flygresor i närtid efter pandemin. Många förutspår färre flygresor till följd av fler digitala möten och ett ökat klimatfokus. Samtidigt har vi konstaterat att det finns ett behov av personliga möten, om än i mindre omfattning än tidigare.

Redan innan pandemin var den passagerartrafiken på Dala Airport mycket begränsad. Flygresenärer i regionen har vant sig att flyga från Stockholm-Arlanda som ligger relativt nära och har ett brett utbud av flyglinjer.

När det gäller charterflyg finns det större chanser och att återgå till liknande nivåer som innan pandemin som faktiskt efterfrågades i enkäterna trots att vi inte frågade om det. Troligen finns även fortsatt potential för chartrade plan, privatplan och flygtaxi.

Konkurrensen mellan flygplatser om att locka till sig flygbolag och linjer har troligen ökat jämfört med innan pandemin med anledning av minskad efterfrågan och minskat utbud. De omfattande ekonomiska förluster som hela flygbranschen har drabbats av kan leda till riskminimering och tveksamhet att öppna nya linjer. Det gäller även för Dala Airport och det är upp till flygplatsen att locka till sig flygbolag och flyglinjer genom att påvisa att det finns ett relevant underlag av resenärer. Idag har några befintliga aktörer visat intresse att starta upp reguljärflyg, och eftersom de redan har verksamhet på flygplatsen kan startsträckan vara kort.

Eftersom det inte fanns reguljärflyg på Dala Airport innan pandemin är det tveksamt om underlaget i regionen är tillräckligt. Samtidigt finns det aktörer som har visat intresse av att starta upp trafik från Dala Airport. Om man väljer att återuppta reguljärflyg bör det, enligt de företag och myndigheter vi har tillfrågat, i första hand vara till destinationer som både kan serva resenärer som ska vidare interkontinentalt och täcka behovet av flyg till södra Sverige. En dialog bör föras med företag och myndigheter i regionen gällande vad som för dem är ett attraktivt utbud av linjer. För resenärerna är snabbt och effektivt resande dörr till dörr viktigast, den som kan erbjuda det har bäst möjlighet att lyckas.

Fem till tio års sikt med fossilfritt flyg:
Att hållbara transporter är viktigt och tros bli ännu viktigare, bekräftades under våra intervjuer och enkätundersökningen. Utifrån regionens geografiska läge kan vi konstatera att tåget inte är ett optimalt alternativ till destinationer längre bort på grund av avstånd och tidsåtgång.

Om Dala Airport inom 5 - 10 år kan erbjuda hållbara flygresor, till efterfrågade destinationer, prisvärda och effektiva resor, kan det finnas intresse att flyga från Dala Airport, framförallt om man ligger i framkant och kan erbjuda det innan Stockholm-Arlanda. Redan idag finns laddstationer för elflyg på Dala Airport.

Som vi tidigare har nämnt är det svårt att bedöma hur flygbranschen utvecklas efter pandemin och med de möjligheter elflyg och annat fossilfritt flyg ger. Möjligen kan mindre flygplatser som hanterar mindre flyg som flyger kortare sträckor bli mer intressanta eftersom de första elflygplanen är små och har kort räckvidd.

Om Dala Airport år kan erbjuda fossilfritt flyg till intressanta destinationer snabbt och smidigt resande skulle miljövänlig passagerartrafik från Dala Airport kunna bli ett intressant alternativ. I enkäterna uttryckte många ett större intresse att flyga från Dala Airport om miljövänligt flyg kunde erbjudas.

9.1.3 Sammanfattning: Fortsatt drift med passagerartrafik

Detta vägval är mest likt den nuvarande situationen, hur flygplatsdriften fungerar idag. Befintliga aktörer är mycket nöjda med nuvarande verksamhet flera har aktivt valt just Dala Airport för sin verksamhet. Vår bedömning är att flygplatsen drivs på ett kostnadseffektivt sätt utifrån rådande förutsättningar, trots det har ägartillskott krävts på mellan 15 - 18 miljoner varje år.

Flygplatsledningens bedömning är att ökad passagerartrafik är det bästa sättet att förbättra ekonomin, och man kan också visa att det ger positiv effekt på resultatet.

Samtidigt råder en stor osäkerhet kring hur hela flygbranschen kommer att utvecklas, i höst, om ett år eller om några år.

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 den framtida regionala infrastrukturen.

Om detta alternativ föredras bör frågan om finansiering av det svenska flygplatsnätet, eftersom det idag till stor del finansieras av ägarna av regionala flygplatser. Fokus bör också ligga på flygplatsens kostnader och intäkter och man bör ha en ambition att få verksamheten att gå ihop ekonomiskt.

9.2 Fortsatt drift – endast samhällsviktig verksamhet

Tidigt i detta arbete, när det stod klart hur mycket samhällsviktig verksamhet som bedrivs på Dala Airport idag, verkade detta alternativ vara en bra lösning. Resonemanget var att flygplatsen antagligen har stora kostnader för att kunna bedriva passagerartrafik vilka försvinner om verksamheten fokuseras på övrig verksamhet. Men tyvärr är det inte så enkelt och vår bedömning är att förutsättningarna att få en ekonomi i balans snarare skulle minska om flygplatsen helt slutar med passagerartrafik.

Om detta vägval förespråkas är det vår rekommendation att ägarna dels driver frågan om finansiering av driften av flygplatsnätet dels frågan om myndigheternas betalningsmodell som idag inte täcker kostnaderna. Dessutom bör de exakta konsekvenserna av att stänga ned passagerartrafik utredas lite mer ingående för att säkerställa att förväntat resultat uppnås.

9.2.1 Kostnader och intäkter

Vi kan konstatera att den befintliga samhällsviktiga verksamheten inte ger något ekonomiskt överskott till flygplatsen. Nuvarande samhällsviktig verksamhet täcker inte kostnaderna för flygplatsdriften och enligt flygplatsledningen finns små möjligheter att öka de intäkterna.

En flygplats verksamhet är mycket regelverksstyrd, vilket väsentligt påverkar hur man kan reducera kostnaderna. Enligt flygplatsledningen är det svårt att bedriva flygplatsdriften mer kostnadseffektivt än man gör idag.

Oavsett flygvolymer kvarstår fasta kostnaderna för lokaler och personal, att bara bedriva begränsad trafik som samhällsnyttiga transporter är därför tveksamt en bra ekonomisk lösning.

Dala Airports prislista är avstämd mot marknaden och ligger i linje med branschpraxis. Det finns en tydlig branschsmärtgräns för både tilläggstjänster och start- och landningstjänster. Möjligheten att öka intäkterna ligger därför främst i att öka antalet flygrörelser, inte genom att höja priset.

Mycket av flygtrafiken är regelstyrd och flygplatsen behöver ett antal licenser och certifieringar för att bedriva olika typer av flygtrafik. Det kostar att upprätthålla dessa certifikat, men det är ännu dyrare att skaffa dem igen efter några år om man förlorar dem, enligt uppgift cirka 2 miljoner.

Passagerartrafik genererar intäkter, framför allt om de använder de servicetjänster som flygplatsen erbjuder. Att stänga ned flygplatsens möjligheter att ha passagerartrafik innebär i praktiken att man stänger dessa möjligheter att öka intäkterna.

Det som främst skulle kunna förändra de ekonomiska förutsättningarna för Dala Airport är om fördelningspolitiken för Sveriges flygplatser skulle förändras, om man skulle fördela de intäkter de största flygplatserna genererar även de till regionala flygplatserna. Beroende på kriterier för en sådan fördelningspolitik, skulle det kanske vara möjligt att få balans i ekonomin även utan passagerartrafik.

Men med nuvarande förutsättningar är vår bedömning att flygplatsens ekonomi inte skulle förbättras nämnvärt av att helt sluta med passagerartrafik.

9.2.2 Påverkan på befintlig verksamhet

Med detta alternativ skulle den befintliga verksamheten kunna fortsätta mer eller mindre på samma sätt som idag. Möjligen skulle flygplatsen få större krav på besparingar ifall man väljer att begränsa verksamheten och exkludera passagerartrafik eftersom en mindre verksamhet borde generera ett lägre underskott.

De stora fasta kostnaderna för flygplatsen är personal och lokaler. Om den fasta personalstyrkan begränsas av kostnadsskäl, kan det komma att påverka servicenivån som de befintliga aktörerna idag tycker är mycket bra.

9.2.3 Sammanfattning: Fortsatt drift – endast samhällsviktig verksamhet

Att fortsatt driva Dala Airport vidare utan passagerartrafik är tveksamt en bra lösning ekonomiskt. Flygplatsledningen ser få möjliga kostnadsbesparingar och möjligheterna att öka intäkterna minskas drastiskt. Dessutom finns en risk att den befintliga servicenivån sänks eftersom ekonomin riskerar att bli ännu mer ansträngd, vilket skulle kunna göra att de nuvarande aktörerna blir mindre nöjda än idag.

Om detta vägval förespråkas är det utredningens rekommendation att ägarna dels driver frågan om finansiering av driften av flygplatsnätet dels frågan om myndigheternas betalningsmodell som idag inte täcker kostnaderna. Dessutom bör de exakta konsekvenserna av att stänga ned passagerartrafik utredas lite mer ingående för att säkerställa att förväntat resultat uppnås.

9.3 Nedläggning av flygplatsen

Nedläggning av flygplatsen kan ses som ett enkelt val, flygplatsen läggs ned och ägarna sparar in 15 - 18 miljoner per år genom att de inte längre behöver stå för ägartillskottet. Men frågan är inte så enkel, den är betydligt mer komplex.

Om detta vägval förespråkas är det utredningens rekommendation att de exakta konsekvenserna av en nedläggning av Dala Airport utreds mer ingående, dels för att planera så att nedläggningen genomförs på bästa sätt, dels för att få fram en mer exakt bedömning av kostnaderna, beroende på hur man tänker använda området efter nedläggningen.

9.3.1 Kostnader och intäkter vid nedläggning av flygplatsen

Kostnads- och intäkts-frågan är viktig. Denna utredning har initierats främst för att ägarna varje år skjuter till 15 - 18 miljoner per år för flygplatsens drift. Men, att lägga ned en flygplats är inte gratis.

I denna utredning har ännu inget estimat gjorts för att beräkna de exakta kostnaderna för att lägga ned Dala Airport. Resonemang avseende kostnader förs utifrån kalkyler och faktiska kostnader för nedläggning av andra flygplatser.

Storumans flygplats (utredning 2009):

- uppsägning av personal 3 miljoner
- avskrivningskostnader 15 miljoner
- återställning av området (riva byggnader, ta bort landningsbana och hantera miljöfarligt avfall) 47 miljoner.

Gävle/Rörsbergs flygplats (avveckling 2016)

- bortforsling av asfalt och sanering av marken 150 miljoner

Norrköping/Kungsängen (utredning)

- kostnad för avveckling ca 250 miljoner.

Graden av återställning och sanering påverkas av hur man vill använda området efter avvecklingen. En plats som har använts för flygtrafik under så lång tid kommer troligen att kräva ett betydande mått av sanering om man planerar att utnyttja platsen för annan verksamhet.

När det gäller intäkter så är en möjlig intäkt att sälja marken. För en flygplats med attraktivt läge som Stockholm-Bromma kan det vara en bra affär. Marken vid Dala Airport har inte samma marknadsvärde även om marken kanske skulle kunna användas som industriområde (som i Lund, se delrapport *4. Ekonomiska förutsättningar Dala Airport*).

Andra möjliga intäkter vid nedläggning skulle vara att sälja utrustning. Dala Airport har köpt begagnad utrustning av Swedavia så en marknad finns, oklart vilka intäkter det skulle kunna ge.

9.3.2 Kostnad för återöppning av flygplatsen

Om man väljer att stänga flygplatsen utan att sälja av marken eller inventarierna och utan att forsla bort asfalten på landningsbanan, skulle man möjligen kunna återöppna flygplatsen vid behov efter några år. Vad skulle det innebära och är det alls genomförbart?

Sälen-Trysil Airport var en mindre flygplats som ägdes av Sälenfjällens flygklubb tills den 2017 - 2019 byggdes ut för att kunna hantera större flygplan med fler passagerare. Eftersom den inte har varit nedlagd är det inte en exakt jämförelse, men det säger något om kostnader för att öppna/återöppna en flygplats. Se avsnitt *7.3.4 Kostnader för att återstarta en flygplats* för uppdelning på olika kostnadsposter, totalt landade kostnaden på 750 miljoner.

Förutom att landningsbanor och lokaler behöver åtgärdas tillkommer även andra kostnader för återetablering som rekrytering och utbildning av personal samt olika typer av certifieringar.

9.3.3 Påverkan på befintlig verksamhet

En nedläggning av Dala Airport skulle påverka alla befintliga aktörer på flygplatsen. Några skulle kunna fortsätta bedriva verksamhet, andra skulle kunna flytta till en annan flygplats utan allt för stora problem. För några av dem, som har investerat i Dala Airport, kan flytten bli kostsam.

Några aktörer har resonerat att de kan fortsätta bedriva sin verksamhet på Dala Airport även om flygplatsdriften upphör, de kan operera ändå bara startbanan och automattankningsstationen fanns kvar. Men de tillägger att om ingen sköter om anläggningen fungerar det inte till slut.

Polisen - skulle behöva styra om verksamheten, avveckla sitt engagemang på Dala Airport och investera i anläggningar på någon annan flygplats, vilket skulle få stora och kostsamma konsekvenser.

Militären – för persontransporter och frakt av militära materiel måste man vid nedläggning gå ner på annan flygplats längre bort, för vidare transport på väg.

Lantmäteriet - har nyligen flyttat från Gävle och menar att man på sikt skulle tvingas flytta verksamheten ännu en gång.

Naturreservatet runt Rommehed - sköts i dag av personal från flygplatsen genom ett samarbete med Borlänge kommun. Bedömningen är att kommunen inte kan upprätthålla det på egen hand.

Sjuktransporter - en nedläggning skulle kunna leda till behovet av en investering i form av en tankstation på Falu lasaretts helikopterplatta, men då kan inga andra aktörer nyttja den.

SGU – om nedläggningen kräver att man återställer marken på och omkring flygplatsen skulle det få mycket stora konsekvenser. Kalibreringsplattorna på Dala Airport är unika i Sverige, Norden och till och med i världen och mycket samhällsviktiga. En flytt skulle kräva ett mycket omfattande och kostsamt markarbete.

Vid beslut om nedläggning skulle även etablering av flygskolan och eventuella satsningar på passagerartrafik dras tillbaka.

Utöver det som nämns ovan skulle den samhällsnyttiga verksamheten påverkas med sämre beredskap och sämre effektivitet vid utryckning och genomförande av uppdragen.

Dala Airport har under pandemin utsetts till beredskapsflygplats av MSB för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Om flygplatsen skulle läggas ned omöjliggörs den typen av verksamhet.

Dala Airport är även utsedd av Trafikverket att vara alternativ landningsbana till Stockholm-Arlanda för att flyg som inte kan landa på Stockholm-Arlanda t.ex. vid dåligt väder eller vid en hotbild, skall kunna landa någon annanstans. Vid nedläggning är det inte längre en möjlighet.

Slutligen är Dala Airport utsedd till riksintresse av Försvarsmakten. Detta innebär att åtgärder och/eller förändringar på flygplatsen inte kan vidtas utan dialog och godkännande från Försvarsmakten. En eventuell nedläggning behöver alltså diskuteras med Försvarsmakten.

9.3.4 Sammanfattning: Nedläggning av flygplatsen

Den förväntade fördelen med att stänga ned flygplatsen är minskade kostnader för ägarna. När flygplatsen inte längre är i drift försvinner driftkostnaderna på 15 - 18 miljoner per år.

Det finns dock stor risk för stora kostnader vid en eventuell nedläggning samt också, om man skulle välja att öppna upp flygplatsen igen, stora kostnader för det. Så den ekonomiska kalkylen för att lägga ned flygplatsen är inte så enkel som det kan tyckas. Om detta vägval föredras bör mer exakta kalkyler tas fram för nedläggning av Dala Airport samt för att göra en plan för nedläggningen så att den görs på ett så bra sätt som möjligt.

Förutom kostnadsbiten där en nedläggning kan visa sig bli en dyrare affär än väntat, förlorar regionen all den samhällsviktiga verksamhet som bedrivs på flygplatsen idag.

Om detta vägval förespråkas är det utredningens rekommendation att de exakta konsekvenserna av en nedläggning utreds mer ingående, dels för att planera för nedläggningen på bästa sätt dels för att få fram en mer exakt bedömning av kostnaderna, beroende på hur man tänker använda området efter nedläggningen.

10. Avslutande reflektioner

Det är ett närmast exceptionellt svårbedömt läge just nu gällande flygets framtid generellt och Dala Airport specifikt. Det är inte en enkel fråga att fatta beslut om.

I denna utredning har vi velat redogöra för flygplatsdriften idag, vad regionen får i form av samhällsnytta genom den verksamhet som bedrivs på Dala Airport.

Vägvalen som presenteras är inte självklara, och som flera gånger nämnts finns ett antal påverkande faktorer. Det är möjligt att beskrivningarna av vägvalen behöver utvecklas och fördjupas, lite beroende på ägarnas bedömning av hur viktig Dala Airport är för regionen efter att ha tagit del av denna utredning. Och vad anser man på nationell nivå gällande behovet av regionala flygplatser? Vilka är viktiga och vilka kan stängas ned? Och hur bör Sveriges flygplatser finansieras?

10.1 Dala Airport en väl fungerande flygplats

Utifrån vad vi har fått fram i denna utredning, både efter att ha talat med de många aktörerna på flygplatsen och även fördjupat oss i ekonomin och sett jämförelser med Sveriges andra regionala flygplatser, så är Dala Airport en väl fungerande flygplats idag.

Alla aktörer framhåller vikten av flygplatsen, polisen och Försvarsmakten framhåller också Dala Airport som en strategiskt viktig flygplats.

Många av aktörerna berömmer flygplatsledningen och flera har aktivt valt Dala Airport för sin verksamhet i stället för andra flygplatser.

10.2 Vikten av att fatta ett beslut om flygplatsens framtid

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 utredningen.

Behovet av en flygplats behöver sättas i relation till ägarnas långsiktiga mål och strategi. Ägarna behöver klargöra om goda flygförbindelser är viktiga för att realisera ägarnas mål. Ägarna behöver också klargöra om flygplatsen är en del av strategin för att uppnå målen (och därmed bör få de resurser som behövs), eller om flygplatsens resursbehov innebär att andra av ägarna prioriterade områden får mindre resurser, dvs. att det finns diskrepans mellan flygplatsens behov och strategin.

En klar och tydlig strategi, politiskt oberoende, skapar en långsiktig trygghet både för de som nyttjar och avser att nyttja flygplatsen (näringsliv och privatpersoner) och aktörerna på flygplatsen (flygbolag, samhällsaktörer, hyresgäster med flera).

10.3 Flygplatsens roll för regionens framtid?

Slutligen behöver ägarna göra en bedömning av flygplatsens roll i regionens framtid. Hur passar flygplatsen in i de långsiktiga målen och strategin för regionen?

Hållbar utveckling – är hållbar utveckling viktigt, och skulle en omställning till fossilfritt flyg på Dala Airport faktiskt kunna bidra till det?

Regionens tillväxt - tidigare har det funnits ett samband mellan tillgång till flyg och regional utveckling, idag handlar det snarare om tillgång till effektiva (hållbara) persontransporter. Med anledning av regionens geografiska placering är det betydande avstånd till många viktiga destinationer. Inget tyder på att tåget kommer att bli ett bra alternativ till alla destinationer på många år, kanske är investering i miljövänligt flygande ett bättre sätt att säkerställa goda hållbara transporter?

Samhällsviktig verksamhet – idag har regionen tack vare Dala Airport tillgång till samhällsviktig verksamhet som brandflyg, sjukvård-och ambulansflyg, militär mm. Det är ett värde för regionen och dess innevånare som är svårt att uppskatta. Vid eventuell nedläggning behöver frågan om hur samhällsviktig verksamhet bör hanteras utredas vidare.

Medborgarnas vilja - I denna undersökning har inget fokus legat på att ta reda på vad regionens innevånare tycker om Dala Airport, men vår uppfattning är att flygplatsen är omtyckt även av innevånarna. Det verkar i alla fall inte finnas något starkt motstånd. Om det stämmer är förutsättningarna goda att utveckla Dala Airport i linje med regionens mål och strategier.

11. Referenser

Referenser för respektive delrapport presenteras i varje rapport. Huvudrapporten hänvisar till delrapporterna.

Bromma flygplats – underlag för avveckling av drift och verksamhet Ds2021:25

Dala Airport resultat enkäter.ppt

Dalastrategin 2030 – Tillsammans för ett hållbart Dalarna

Ett flyg för alla - eller bara för vissa (Svenska Regionala Flygplatser AB, SRF, 2108-06-19)

Ferguson och Forslid

Först ut i Sverige – här kan man ladda sitt el-flygplan DI 2020-05-15

Hemställan om fortsatt stöd till Svenska regionala flygplatser med anledning av covid-19

Samhällseffekter av flygverksamhet i Västernorrland (Region Västernorrland 210325)

Ny teknik, nätupplaga 2021-03-30

Regionala flygplatser - En överblick av utmaningar och nyttor. Utredning SKR 2021.

www.Dalaflyget.se/borlänge/om-dala-airport

www.sv.wikipedia.org/wiki/Dala_Airport

https://www.di.se/nyheter/forst-ut-i-sverige-har-kan-man-ladda-sitt-el-flygplan/

www.bfk.nu/flygklubben/historik

Luftfar*t 2020*, Trafikanalys, www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2020/luftfart-2020.pdf

Luftfart *2019*, Trafikanalys www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2019/statistikblad-luftfart-2019.pdf

www.arlandaexpress.se/om-oss/om-atrain

www.swedavia.se/arlanda/Press/swedavias-bokslutskommunike-2019-stabilt-resultat-trots-farre-resenarer/#gref

www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/swedavias_ars_och_hallbarhetsredovisning_2019.pdf

Flygplatsstatistik, passagerare, Transportstyrelsen

www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Statistik/Trafikprognoser

Bilagor:

1. Svenska flygplatser i statliga Swedavias ägo
2. Övriga svenska flygplatser
3. Flygrörelser 2020-2017
4. Översikt kostnader och intäkter 2020-2017

Bilaga 1. Svenska flygplatser i statliga Swedavias ägo (Källa Swedavia)

Namn	IATA-kod	ICAO-kod	Passagerare (2019[1])	Passagerare (2020)
Stockholm-Arlanda flygplats	ARN	ESSA	25 642 703	6 535 776
Göteborg-Landvetter flygplats	GOT	ESGG	6 671 361	1 576 787
Stockholm-Bromma flygplats	BMA	ESSB	2 354 051	479 400
Malmö Airport (Sturup)	MMX	ESMS	1 975 842	526 154
Luleå-Kallax flygplats	LLA	ESPA	1 162 424	420 231
Umeå Airport	UME	ESNU	960 284	292 731
Åre Östersunds flygplats	OSD	ESNZ	473 628	140 586
Visby flygplats	VBY	ESSV	446 864	122 744
Kiruna flygplats	KRN	ESNQ	267 916	110 456
Ronneby Airport	RNB	ESDF	204 679	50 864

Bilaga 2. Övriga svenska flygplatser (Källa: SRF Ett flyg för alla eller bara för vissa?)

Flygplats	Intäkter Kommersiell verksamhet	Kostnader Kommersiell verksamhet	Resultat Kommersiell verksamhet	Intäkter Basverksamhet	Kostnader Basverksamhet	Resultat Basverksamhet	Underskott Basverksamhet
Eskilstuna	561	840	-279	145	7 491	-7 346	-7 346
Falköping	561	840	-279	145	7 491	-7 346	-7 346
Ljungbyhed	0	0	0	4 213	6 481	-2 268	-2 268
Skövde	45	2	43	7 315	12 064	-4 749	-4 749
Hagfors	133	298	-165	1 609	9 560	-7 951	-7 951
Torsby	58	43	15	1 412	8 904	-7 492	-7 492
Sveg	305	75	230	2 224	9 037	-6 813	-6 813
Pajala	0	0	0	2 692	16 283	-13 591	-13 591
Mora-Siljan	1 881	1 460	421	10 021	24 264	-14 243	-14 243
Kramfors Höga kusten	515	429	86	804	17 951	-17 147	-17 147
Hemavan	515	429	86	804	17 951	-17 147	-17 147
Vilhelmina	514	1	513	8 292	19 685	-11 393	-11 393
Lycksele	1 126	1 100	26	13 955	26 500	-12 545	-12 545
Borlänge Dala Airport	1 968	1 384	584	9 143	26 840	-17 697	-17 697
Kristianstad	1 005	692	313	6 610	26 997	-20 387	-20 387
Gällivare	0	0	0	8 500	33 197	-24 697	-24 697
Trollhättan	1 543	1 264	279	12 907	20 087	-7 180	-7 180
Arvidsjaur	5 372	4 458	914	23 224	36 489	-13 265	-13 265
Örnsköldsvik	7 573	1 959	5 614	14 042	35 713	-21 671	-21 671
Karlstad	8 779	3 965	4 814	17 338	47 312	-29 974	-29 974
Norrköping	7 322	477	6 845	22 251	52 491	-30 240	-30 240
Örebro	24 598	22 558	2 040	30 175	83 801	-53 626	-53 626
Jönköping	6 299	6 603	-304	40 423	62 710	-22 287	-22 287
Halmstad	6 700	1 837	4 863	18 886	45 066	-26 180	-26 180
Västerås	8 853	6 567	2 286	10 056	44 273	-34 217	-34 217
Linköping City	3 370	300	3 070	19 246	63 309	-44 063	-44 063
Linköping SAAB	0	0	0	18 400	32 800	-14 400	-14 400
Växjö	14 630	7 696	6 934	34 119	51 528	-17 409	-17 409
Kalmar	10 904	6 316	4 588	37 794	48 847	-11 053	-11 053
Sundsvall	47 726	23 416	24 310	29 710	56 861	-27 151	-27 151
Ängelholm	16 119	4 952	11 167	52 870	61 534	-8 664	-8 664
Skellefteå	10 999	8 839	2 160	60 747	68 964	-8 217	-8 217
Summa	**189 974**	**108 800**	**81 174**	**520 072**	**1 082 481**	**-562 409**	**-562 409**

Bilaga 3. Flygrörelser 2020-2017

Landningsfrekvens

2020

BORLÄNGE

Linjefart och ej regelbunden trafik				Övrig trafik							
Utrikes				**Inrikes**	**Taxiflyg**		**Aerial work**	**Privatflyg**	**Skolflyg**	**Militärflyg**	**Summa total**
	Europa	*Övriga*	Summa		*Utrikes*	*Inrikes*					
Januari	5	0	5	1	0	4	1	30	38	6	85
Februari	4	0	4	9	1	4	9	60	31	6	124
Mars	3	0	3	2	0	2	12	54	91	0	164
April	0	0	0	0	1	2	17	77	54	4	155
Maj	0	0	0	2	0	2	11	114	138	21	288
Juni	0	0	0	0	0	2	5	159	107	2	275
Juli	0	0	0	0	0	2	45	111	269	0	427
Augusti	0	0	0	1	0	1	16	173	144	0	335
September	0	0	0	2	1	5	3	114	113	1	239
Oktober	0	0	0	3	0	8	7	41	66	17	142
November	0	0	0	2	0	0	4	70	64	5	145
December	0	0	0	6	1	1	3	20	2	6	39
Total	12	0	12	28	4	33	133	1 023	1 117	68	2 418

Landningsfrekvens

2019

BORLÄNGE

Linjefart och ej regelbunden trafik				Övrig trafik							
Utrikes				**Inrikes**	**Taxiflyg**		**Aerial work**	**Privatflyg**	**Skolflyg**	**Militärflyg**	**Summa total**
	Europa	*Övriga*	Summa		*Utrikes*	*Inrikes*					
Januari	4	0	4	16	2	5	8	48	16	11	110
Februari	5	0	5	15	1	7	12	56	36	5	137
Mars	6	0	6	13	3	4	20	84	12	2	144
April	5	0	5	15	0	4	21	150	48	0	243
Maj	10	0	10	18	1	1	45	145	85	2	307
Juni	3	1	4	16	1	2	44	113	42	2	224
Juli	1	0	1	6	0	1	14	158	31	0	211
Augusti	2	0	2	14	2	4	30	198	133	0	383
September	11	0	11	16	0	4	19	152	196	3	401
Oktober	4	0	4	11	1	4	19	78	100	0	217
November	7	0	7	3	1	0	4	42	21	3	81
December	4	0	4	7	2	2	6	57	16	3	97
Total	62	1	63	150	14	38	242	1 281	736	31	2 555

Landningsfrekvens

2018

BORLÄNGE

Linjefart och ej regelbunden trafik				Övrig trafik							
Utrikes				**Inrikes**	**Taxiflyg**		**Aerial Work**	**Privatflyg**	**Skolflyg**	**Militärflyg**	**Summa totalt**
	Europa	*Övrigt*	*Summa*		*Utrikes*	*Inrikes*					
Januari	7	0	7	33	0	3	5	27	2	8	**85**
Februari	9	0	9	36	0	2	13	34	24	1	**119**
Mars	8	1	9	80	0	1	15	60	15	1	**181**
April	9	0	9	72	1	2	11	112	12	5	**224**
Maj	12	0	12	57	1	8	30	151	48	2	**309**
Juni	10	0	10	38	4	4	23	127	110	1	**317**
Juli	7	0	7	3	0	5	25	128	62	0	**230**
Augusti	10	0	10	35	1	6	39	118	87	8	**304**
September	10	0	10	51	0	12	18	84	60	6	**241**
Oktober	9	0	9	51	1	4	4	119	48	1	**237**
November	6	0	6	26	1	6	5	62	14	5	**125**
December	4	0	4	12	0	2	8	24	6	5	**61**
Summa	**101**	**1**	**102**	**494**	**9**	**55**	**196**	**1 046**	**488**	**43**	**2 433**

Bilaga 4. Översikt kostnader och intäkter 2020-2017

	2020	2019	2018	2017
Rörelsens intäkter				
Nettoomsättning				
Start/Landningsavgifter inrikes MB inkl kringtjänster	528 224	603 078	1 958 312	3 149 932
Start/Landningsavgifter utrikes MF inkl kringtjänster	1 140 528	4 021 621	4 587 472	2 644 991
Lokalhyror, p-plats, reklam etc MB	2 379 696	1 901 352	1 755 034	1 542 796
Vidarefakt. Kostn MB 25% [1]	1 029 240	1 029 240,35 270 536	270 536,26 106 951	106 950,91 177 273
Driftbidraget MF	3 395 000	1 971 000	1 971 000	1 971 000
Ers säkerhetskontrollen – GAS – MB	971 191	1 713 272	1 908 282	2 139 431
Ers. Charging Scheme MB	1 108 134	674 211	671 369	685 767
Övriga intäkter	842 501	644 585	727 024	769 853
Summa rörelsens intäkter	**11 394 514**	**11 799 655**	**13 682 444**	**13 081 043**
Rörelsens kostnader				
Övrigt för vidarefakturering [2]	-1 211 679	-578 024	-636 536	-621 207
Hyreskostnader	-4 189 478	-3 340 056	-3 250 014	-3 300 000
El	-766 248	-1 468 238	-1 648 745	-1 578 602
Reparation och underhåll byggnader	-1 470 095	-699 986	-351 131	-738 434
Avtal teknisk utrustning	-1 565 237	-1 488 013	-1 306 371	-889 503
Kostnader fält [3]	-197 938	-1 033 896	-154 635	-157 638
Hyra utrustning & fordon	-538 135	-466 354	-490 137	-488 776
Leasing inventarier	-437 457	-470 472	-320 711	-865 878
Fördelade gemensamma kostnader administration	-513 727	-479 192	-413 440	-444 405
Totalt övriga externa kostnader	-3 688 970	-2 459 456	-1 429 198	-414 036
Summa övriga externa kostnader	**-14 381 026**	**-14 259 111**	**-12 253 246**	**-12 667 007**

[1] Ökningen för 2020 beror investeringsprojekt som hör till fastighetsbolaget – Dala Airport AB – ett flertal gånger har beställningarna, felaktigt, blivit fakturerade till AB Dalaflyget och därför fått vidarefaktureras mellan bolagen för att hamna rätt.

[2] Ökningen för 2020 beror investeringsprojekt som hör till fastighetsbolaget – Dala Airport AB – ett flertal gånger har beställningarna, felaktigt, blivit fakturerade till AB Dalaflyget och därför fått vidarefaktureras mellan bolagen för att hamna rätt.

[3] År 2019 innehåller en sk. ”omtoppning” av banan, något som behöver göras vart 5:e – vart 8:e år för att hålla kvaliteten på beläggningen i gott skick. Intervallen beror på slitage och väder.

Personalkostnader	**-11 869 379**	**-14 169 503**	**-15 221 110**	**-14 468 553**
Avskrivning inventarier och bilar	-625 179	-492 163	-458 490	-417 824
Finansiella poster	-20 504	-32 478	-29 302	-11 052
Summa rörelsens kostnader	**-28 113 944**	**-29 536 151**	**-28 603 326**	**-28 185 643**
Resultat e. finansiella poster	**- 16 719 430**	**-17 736 496**	**-14 920 882**	**-15 104 600**