

Kunskapsunderlag Göteborg Stallbacka Airport

Det finns ett stort behov av ökat statligt stöd för regionala flygplatser, både vad avser drift och investeringsmedel för att utveckla infrastrukturen. Behovet av ökat statligt stöd gäller särskilt Västra Götaland där det bara finns två civila instrumentflygplatser kvar, Göteborg Stallbacka Airport och Göteborg Landvetter Airport, vilka ombesörjer 49 kommuner med närmare 1,8 miljoner invånare. Instrumentflygplats innebär att det finns möjlighet att starta och landa i mörker eller dålig sikt.

Situationen med enbart två kvarvarande flygplatser av denna typ leder till en påtaglig sårbarhet. Vi vill särskilt lyfta fram Göteborg Stallbacka Airports betydande roll för samhällsviktiga transporter i norra delen av Västra Götaland. Förutom att vara civil instrumentlandningsflygplats är flygplatsen även utsedd till beredskapsflygplats. Försvaret använder Stallbacka flygplats för övningar med anledning bland annat av den geografiska närheten till Såtenäs flygflottilj.

Stallbacka flygplats har även en viktig funktion som bas för flygskolor som utbildar nya piloter och är övningsplats för samhällsviktig flygtrafik. Flygplatsen hanterar regelbundet in- och utrikes ambulanstransporter i och med närheten till Norra Älvsborgs länssjukhus. Flygplatsen hanterar även flyg kopplat till räddningstjänstens verksamhet i samband med spaning och brandbekämpning samt har beredskap att kunna hantera större händelser.

Det finns ett allt större behov för viktiga industrier i vårt område att nyttja flygplatsen för tidskritisk flygfrakt och flygplatsen var den sjunde största fraktflygplatsen i Sverige år 2023. Dessutom finns ett växande intresse för att bedriva drönarverksamhet på flygplatsen och det finns potential för att flygplatsen kan bli ett testcentrum för drönarverksamhet. Stallbacka flygplats planerar bland annat att investera i en vertiport för att ta ytterligare kliv inom segmentet drönarflyg. Flygplatsen planerar också att investera i energilager tillsammans med solcellspark innanför flygplatsområdet för att säkra upp inför kommande generationers elflygplan.

Stallbacka flygplats och Landvetter flygplats är säkerhetsgodkända civila instrumentlandningsflygplatser. Under den senaste tioårsperioden har Västra Götaland gått från att ha fyra till endast två civila instrumentflygplatser i samband med att Skövde

flygplats lades ned och att Säve flygplats är under avveckling. Ur ett nationellt perspektiv är Västra Götaland relativt sårbart med två civila instrumentlandningsbanor i Västra Götaland i jämförelse med hur det ser ut i Stockholmsområdet med totalt sex sådana, varav tre på Stockholm Arlanda Airport.

Vad innebär det för Västra Götaland om antalet instrumentlandningsflygplatser minskar än mer?

För en redundans i flygplatssystemet och för att säkra beredskapen för samhällsviktiga transporter även i framtiden är det viktigt att det finns mer än en civil instrumentflygplats i Västra Götaland.

I ett scenario där Stallbacka flygplats läggs ned finns endast Landvetter flygplats kvar som civil instrumentflygplats i drift. Det innebär att det endast skulle finnas en beredskapsflygplats i Västra Götaland, en sårbarhet i händelse av höjd beredskap, krig eller andra kriser. Det skulle då innebära att det endast finns en civil instrumentlandningsbana i Sveriges näst största region.

Om de funktioner som finns på Stallbacka flygplats flyttas till Landvetter flygplats finns det risk för att den högre trafikintensiteten som finns på Landvetter flygplats, begränsar möjligheten att flytta flygtrafik dit. Stallbacka flygplats hanterar generellt mindre flygplan som flyger långsammare. Det är svårt att blanda dessa trafiktyper och det kan leda till begränsningar. Vi ser därför att Landvetter flygplats inte är lämpad att ta över en stor del av den verksamhet som idag bedrivs på Stallbacka flygplats.

Om Landvetter flygplats skulle slås ut finns det begränsade möjligheter i dag för Stallbacka flygplats att hantera en omlokalisering av trafiken som i dag bedrivs på Landvetter flygplats. Stallbacka flygplats landningsbana har en betydligt lägre standard jämfört med Landvetter flygplats landningsbana med avseende på banlängd, bredd och bärighet (se diagram i slutet av dokumentet).

Vi ser däremot en möjlighet att Stallbacka flygplats får ett större och tydligare uppdrag att verka som ett komplement till Landvetter flygplats med de funktioner som flygplatsen i dag besitter. Flygplatsen har ett geografiskt gynnsamt läge som en komplementflygplats och ombesörjer den norra delen av regionen med funktioner som avlastar Landvetter flygplats.

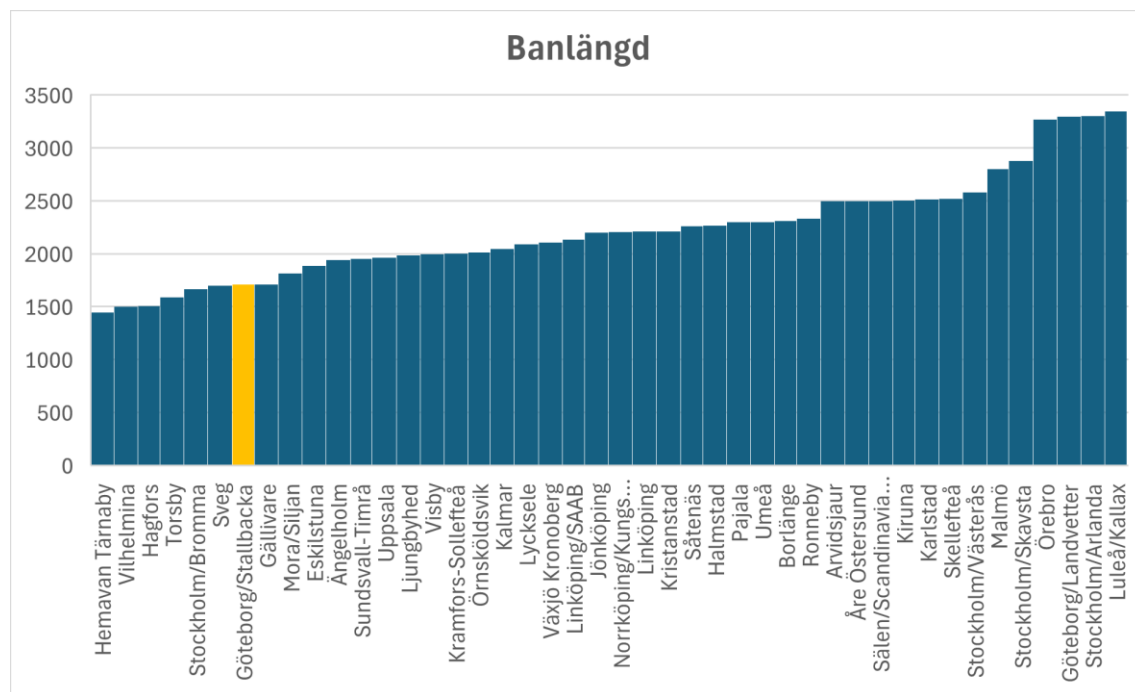
Det finns därmed goda möjligheter att skapa redundans på riktigt genom att utveckla flygplatsen till normal standard för en svensk regional instrumentflygplats.

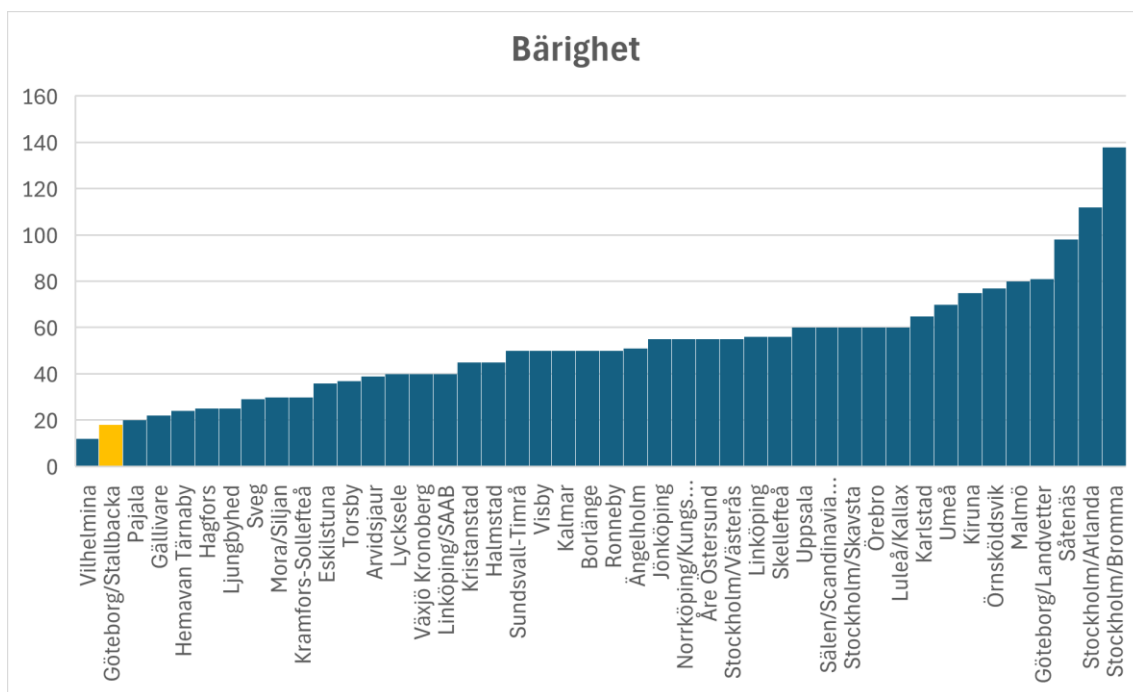
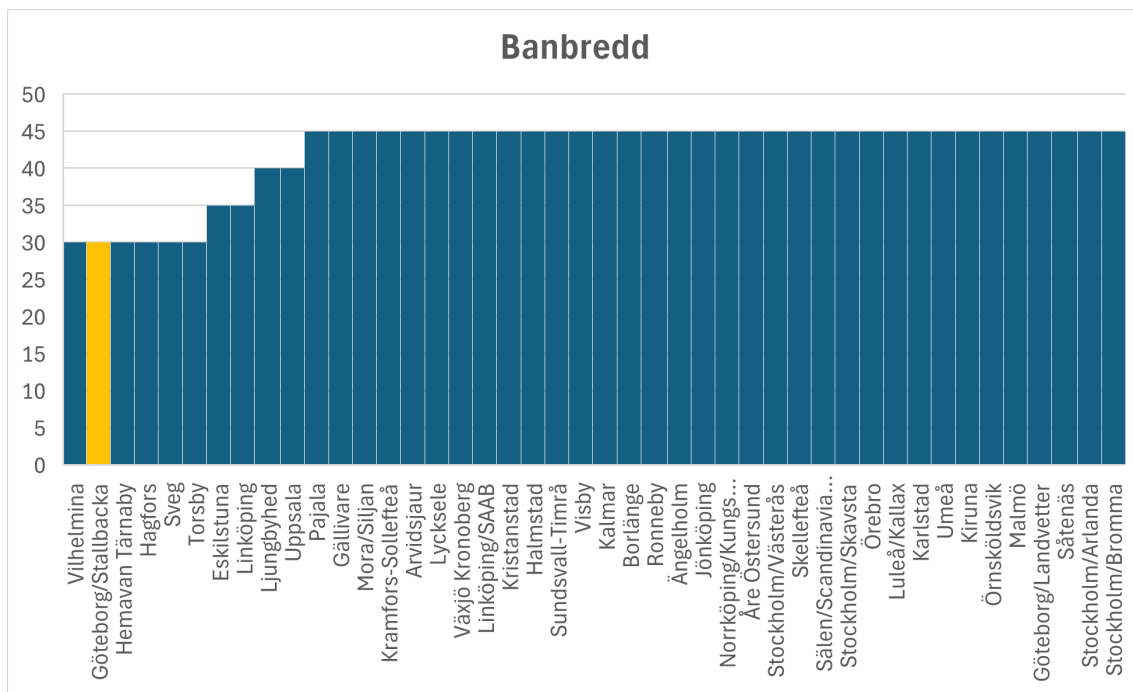
Åtgärder för att framtidssäkra flygplatsen

Flygplatsen behöver en ökad statlig finansiering för att kunna säkra flygplatsens framtida drift. För att säkra en god tillgång till flygplatser vid eventuella framtida kriser behöver befintlig infrastruktur förvaltas och utvecklas. För att uppnå detta krävs stora investeringar, där vi ser behov av ökad statlig finansiering.

Exempelvis är hela ljussystemet, (inflygningsljus och banljus) från 1980-talet och det finns ett stort behov av utbyte av detta tillsammans med annan infrastruktur för att klara uppdraget som instrumentflygplats och beredskapsflygplats i framtiden. Flygplatsen har även brist på hangarer vilket begränsar möjligheten att ta över tillkommande verksamhet.

Banlängd, banbredd och bärighet för svenska flygplatser





Källa: AIP Sverige som tillhandahålls av LfV.