



Swedavia
Airports

Ronneby Airport

Masterplan

Executive version, 2017-02-22



Bilder och illustrationer:

Sid. 1, 5, 8, 14, 18, 19: Henrik Ivre

Sid. 3: Swedavia

Sid. 6, 22: Lantmäteriet

Sid. 10-11, 20-21: Gisteråsjöstrand Arkitektur AB

Swedavia Master Planning 2017-02-22

Detta dokument är en Executive Version av Ronneby Airport Masterplan. Dokumentet bygger på material framtaget för Ronneby Airport Masterplan 2016.

Förord

Ronneby Airport är Blekinges flygplats och har förutom Blekinge sitt upptagningsområde i södra Småland och norra Skåne. Ronneby är en flottilflygplats där vi delar flygplatsen med Försvarsmakten.

Flygplatsen spelar en avgörande roll för utvecklingen i Blekinge Län. Vi skapar förutsättningar för framtida hållbara och effektiva kommunikationer för näringsliv, studier, besöksnäring, kulturliv, släkt- och vänturism.

Prognoserna pekar på en fortsatt utveckling av flygtrafiken. Avsaknaden av reella alternativ för resande över längre avstånd, tillsammans med regionens starka engagemang i Ronneby Airports utveckling visar betydelsen av Ronneby Airport och flygplatsens fortsatta utveckling för att möta framtida behov av tillgänglighet.

Syftet med denna Masterplan är att med utgångspunkt från regionens tillväxtstrategi beskriva hur flygplatsen kan utvecklas de närmaste trettio åren. Planen beskriver översiktligt framtida markanvändning och flygplatsens succesiva utbyggnad. Planen kommer kontinuerligt att stämmas av mot marknadens och regionens utveckling, nya regelkrav och ekonomiska förutsättningar.

Med flygplatsens framtida expansion följer ett ansvar att växa hållbart. Vi ska fortsätta att utveckla flygplatsen med effektivitet och tillgänglighet i fokus, samtidigt som vi tar ansvar för att växa hållbart och minimera miljökonsekvenserna.

Ronneby Airport är redo att ta steget in i framtiden för att fortsätta bidra till Blekinges tillväxt och utveckling.



*Mona Glans Flygstationschef
Ronneby Airport*



Swedavia

Swedavia

Swedavia AB är ett helägt statligt aktiebolag med 2 800 anställda, varav ca 50 arbetar på Ronneby Airport.

Swedavia driver och utvecklar de tio flygplatser som regeringen pekat ut som det nationella basutbudet:

Kiruna Airport
Luleå Airport
Umeå Airport
Åre Östersund Airport
Stockholm Arlanda Airport
Bromma Stockholm Airport
Visby Airport
Ronneby Airport
Malmö Airport
Göteborg Landvetter Airport

Totalt reste 37,5 miljoner passagerare via Swedavias flygplatser under 2015. Samtliga tio flygplatser är certifierade av Airport Carbon Accreditation enligt högsta standard för klimatarbete. Av 22 certifierade flygplatser i Europa drivs tio av Swedavia.

Vision

"Tillsammans för vi världen närmare"

Swedavias uppdrag är att äga, driva och utveckla flygplatser. Tillsammans bildar flygplatserna ett nätverk som knyter sam-

man Sveriges regioner, samtidigt som de också är en bro till och från världen utanför. Swedavia äger samtliga flygplatser förutom Ronneby Airport och Luleå Airport, vid vilka Swedavia ansvarar för kommersiell flygtrafik. Swedavias vision är "Tillsammans för vi världen närmare". Det innebär att Swedavia ska bidra till att göra flygresandet och frakttransporterna – regionalt, men också till och från Sverige – så lättillgängliga, effektiva och attraktiva som möjligt.

Affärsidé

"Vi på Swedavia ska skapa mervärde för våra kunder genom attraktiva flygplatser och tillgänglighet. Tillsammans med våra partners utvecklar vi ständigt vår affär"

Masterplaner

Swedavias Masterplaner är vägledande dokument som beskriver var och hur olika verksamheter på Swedavias flygplatser kan utvecklas på mycket lång sikt. En Masterplan identifierar flygplatsområdets framtida behov samt visar visionärt hur flygplatserna kan möta dessa behov med fokus på rumslig utformning. Planerna innehåller inte bindande åtaganden från Swedavia utan är en del av en planeringsprocess som successivt detaljeras genom fördjupade utredningar och samverkan med andra aktörer.



Ronneby Airport 2015

Passagerare

216 555 passagerare
213 751 inrikes
2 804 utrikes

Rörelser

4 326 starter och landningar
4 258 inrikes
68 utrikes

Flygplatsen i siffror

3 flygbolag, 2 reguljär, 1 charter
3 destinationer
1 rullbana 2 331 m
1 terminal
3 uppställn. platser för flygplan
400 parkeringsplatser
50 anställda på flygplatsen
593 passagerare/dag

Toppdestinationer

Stockholm Arlanda Airport,
Bromma Stockholm Airport

Charter

Turkiet

Frakt

12 ton frakt

Planeringsförutsättningar

Ronneby Airport

Stommen i de sydostsvenska flygplatsernas utbud är trafiken till och från Stockholm. Från denna del av landet är flyget det enda realistiska alternativet för endags tjänsteresor till och från Stockholm. Ronneby-Stockholm tar ca 5½ timme med tåg och med bil nästan 6 timmar.

Den planerade höghastighetsjärnvägen mellan Malmö och Stockholm kan antas endast marginellt komma att påverka möjligheten att resa till eller från Ronneby, särskilt om järnvägen förläggs i de västra delarna av Småland.

Under de senaste åren har ca 98% av trafiken vid Ronneby Airport utgjorts av inrikestrafik. Resterande del utgörs av chartertrafik inom Europa. Trafikverket har pekat ut Ronneby Airport som riksintresse för kommunikation.

Ronneby Flottiljflygplats, F17 ägs av Fortifikationsverket och drivs av Försvarmakten (FM). Den civila delen, Ronneby flygstation, drivs av Swedavia och verksamheten regleras i hyres- och andra avtal med Fortifikationsverket och Försvarmakten.

Ronneby kommun

Kommunens översiktsplan antogs 2006. Tematiska tillägg finns för bebyggelse i strandnära lägen, grönområden och vindkraft. Arbetet med en ny plan pågår och beräknas vara klart vid årsskiftet 2017/2018. Ingen av nu aktuella detaljplaner bedöms påverka flygplatsen.

Befolkningstillväxten för de kommande tio åren ligger i storleksordningen 7 - 9% både för Ronneby kommun och hela Blekinge län.

Omgivande infrastruktur

Blekinge kustbana som knyter samman tätorter mellan Hässleholm och Karlskrona passerar flygplatsområdet ca 500 meter söder om terminalen. Här finns möjlighet till ett framtida stationsläge. Korsningen mellan riksväg 27 och E22 finns ca 3,7 km söder om flygplatsen. Inom 30 km radie finns hamnar i Karlskrona, Ronneby och Karlshamn.

Utveckling

Swedavias nationella långtidsprognos pekar på en stark utveckling för utrikesresandet. För Ronneby Airport, som i huvudsak hanterar inrikespassagerare, blir den totala förväntade tillväxten mer måttlig.

Förslagen i Ronneby masterplan visar på möjligheter att åtgärda de utbyggnads- och utvecklingsbehov som finns redan idag samt att omhänderta den prognosticerade trafikökningen. Det övergripande målet är att flygplatsen ska kunna hantera två samtidiga ankomster eller avgångar oavsett om det gäller inrikes- Schengen- eller Non Schengentrafik.

Den ökning som förväntas bygger förutom befolkningsökningen på följande faktorer:

- Ett geografiskt isolerat läge med svag konkurrens från andra transportslag
- Många utrikesresor från Ronneby inleds med en inrikesresa till Arlanda
- I takt med att Arlanda utvecklas till Skandinavien ledande flygplats väntas fler välja inrikesflyg till Arlanda i stället för tåg till Kastrup

Ronneby Airport ¹	2015	2025	2035	2045
Utfall/Prognos, passagerare	216 555	229 000	247 000	259 000
Prognos, hög, passagerare		239 000	272 000	299 000
Utfall/Prognos, antal rörelser ^{2,3}	4 326	3 800	4 000	4 000
Prognos, hög, rörelser		4 000	4 400	4 600

¹ Långtidsprognos 2015-02-17 (Källa: Swedavia)

² Varje start eller landning är en flygrörelse

³ Avser linjefart och charter



Terminalutveckling

Övergripande terminalutveckling

Ronneby Airports terminal invigdes 1958 och har sedan dess byggts om och byggts ut vid flera tillfällen. Åtgärderna har svarat mot respektive tidsperiods ökande passagerarströmmar och förändrade krav på terminalstorlek, utformning och utrustningsnivå.

I dagsläget råder återigen ett behov av om- och tillbyggnad för att kunna erbjuda passagerarna en terminal som svarar mot dagens förväntningar.

De föreslagna åtgärderna kommer vid genomförandet att höja terminalens kapacitet och skapa förutsättningar för att omhänderta den prognosticerade passagerarökningen under planperioden.

I den utbyggda terminalen blir det också möjligt att på ett bra sätt hantera två samtidiga avgångar eller ankomster även vid en blandning av inrikes, Schengen och Non Schengen.

Vidare ingår om- och tillbyggnadsförslag som kommer att medföra en förbättrad arbetsmiljö, särskilt när det gäller bagagehanteringen.

Masterplanen föreslår en utbyggnad av terminalen i tre etapper. Det första steget ökar kapaciteten, det andra förbättrar resenärsupplevelsen och det tredje medför ytterligare kapacitetsökning vilket bland annat ger möjlighet till chartertrafik till Non Schengenländer.

Terminalutveckling etapp 1

Syftet med om- och tillbyggnaderna i etappen är ökad kapacitet och högre komfort för passagerarna. Terminalbyggnaden förlängs österut vilket gör att säkerhetskontroll, avgångslounger och hall för ankommande bagage kan ges större och mer funktionella ytor.

- I avgångshallen tillkommer en disk för incheckning och/eller bag-drop.

- Säkerhetskontrollen utökas vilket bereder plats för en tillkommande linje samt större köyta.
- Säkerhetskontrollens nya yta ger plats för installation av kommande scanningsutrustning.
- Avgångsloungerna får väsentligt större golvyta och fler sittplatser.
- En ny och större hall för ankommande bagage med karusellband.
- Tullen och hyrbilsverksamheten får större och mer ändamålsenliga lokaler.
- En ny ankomsthall med plats för mötande, som vid tullkontroll, eller under övrig tid med hjälp av en backspärr, kan avskiljas från bagagehallen.
- Utbyggd hall för avgående bagage med plats för fler vagnar samt utrustad med karusellband ger förbättrad arbetsmiljö.
- Ny hall för ankommande bagage ger förbättrad arbetsmiljö.

Terminalutveckling etapp 2

Etapp 2 syftar till att förbättra resenärsupplevelsen. Terminalen utökas söderut, mot bilparkeringen, vilket skapar en sammanhängande yta för avgångshall, incheckning, restaurang, hyrbilskontor och ankomsthall. Då en stor del av utbyggnaden kan utföras som glaspartier skapas ljus och rymd i den nya gemensamma hallen.

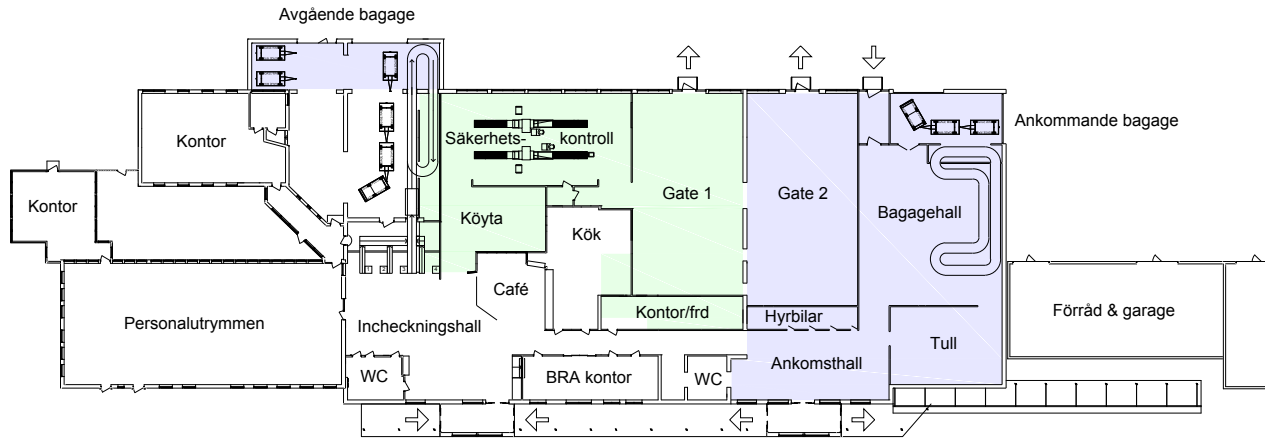
- Köytan framför incheckning/bag-drop utökas.
- Flygbolagskontoret i avgångshallen flyttas till nya lokaler, en trappa upp, i den nya byggnadsdelen ovanför tullfiltret.
- Centralt i den nya hallen frigörs utrymme för en evenemangsyta som kan användas för reklam och produktexponering t.ex. en bil eller för tillfälliga utökningar av restaurangverksamheten.
- En mindre utökning av förvaringsytan i hallen för avgående bagage.



Ronneby Airport

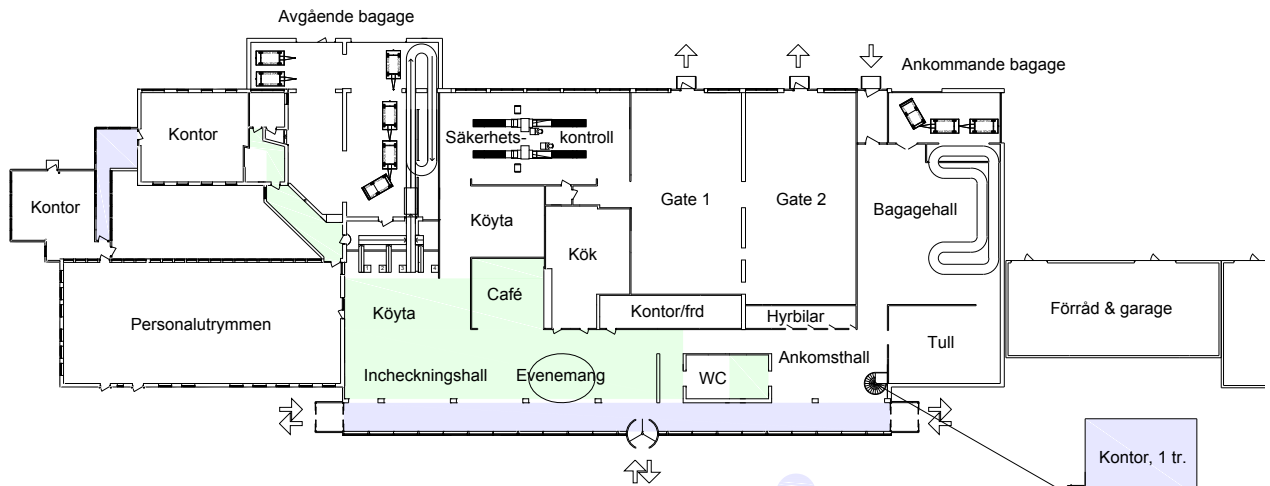
Vision 2045





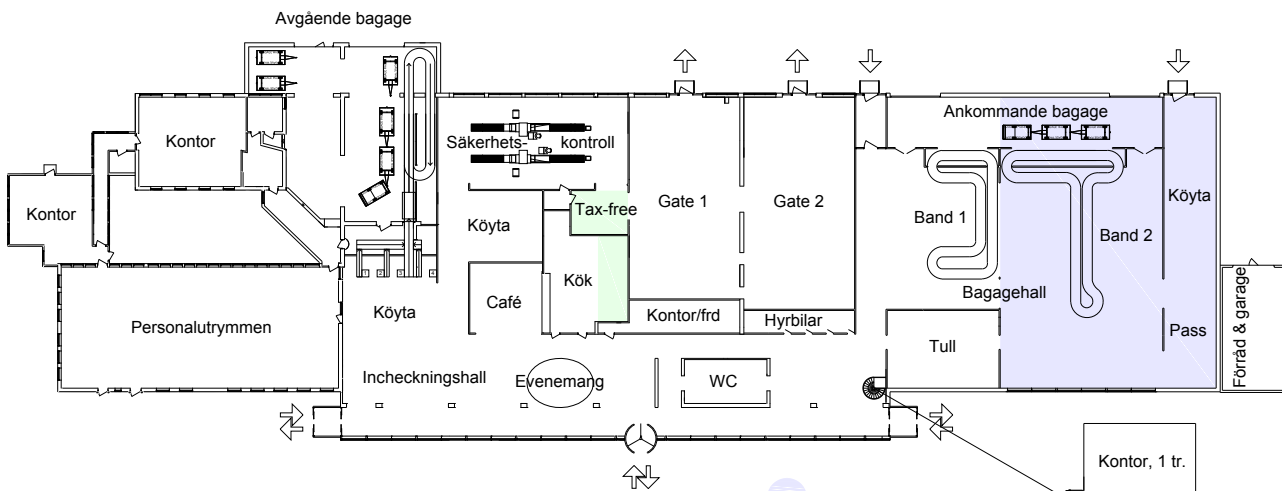
Terminalutveckling, etapp 1

- Etapp 1 - Nybyggnad
- Etapp 1 - Ombyggnad



Terminalutveckling, etapp 2

- Etapp 2 - Nybyggnad
- Etapp 2 - Ombyggnad



Terminalutveckling, etapp 3

- Etapp 3 - Nybyggnad
- Etapp 3 - Ombyggnad

Terminalutveckling etapp 3

I etapp 3 byggs terminalen ut ytterligare mot öster. I kombination med de åtgärder som genomfördes i tidigare etapper kan flygplatsen nu hantera två samtidiga ankomster eller avgångar även om de är en blandning av inrikes, Schengen och Non Schengen.

Sammantaget bedöms åtgärderna även kunna omhänderta den prognosticerade trafikökningen under planperioden.

- Utbyggnaden ger plats för en större hall för ankommande bagage, utrustad med två karusellband. Vid behov av pass- och/eller tullkontroll av passagerare från ett av två samtidigt ankommande flygplan kan hallen, med hjälp av en jalousivägg, delas i två oberoende delar.
- Passkontroll med två burar och tillhörande köyta inomhus.
- En mindre tax-free butik placerad i flödet mellan säkerhetskontrollen och gaterna 1 och 2.
- Utbyggd hall för ankommande bagage ger förbättrad arbetsmiljö.

Förråds- och garagebyggnader

Direkt öster om terminalen finns den civila verksamhetens förråds- och garagebyggnader. I takt med att terminalen expanderar österut behöver dessa byggnader rivas och ersättas med nya längre österut. Masterplanen visar hur flytten sker stegvis i takt med terminalutbyggnaden. I de nya byggnaderna bereds plats för de verksamheter som flyttas samt nytillkommande funktioner som en varumottagning med lastkaj.

Öster om förråds- och garagebyggnaden finns Ronneby flygklubbs hangar och klubbhus. För att möjliggöra terminalexpansionen och utbyggnad av plattan behöver flygklubbens verksamhet flyttas. Det kan ske genom en samlokalisering i Blekinge flygklubbs hangarbyggnad som finns på fältets västra sida. Lokalerna kan efter flytten byggas om och inredas, exempelvis för tvätt och lättare underhåll av Swedavias rampfordon.

Utveckling efter planperioden

När det efter planperiodens slut uppstår behov av ytterligare utbyggnad av terminalen är det troligt att den kommer att utföras i form av en andra våning istället för fortsatt förlängning österut.

Etapp	Föreslagna åtgärder, Terminal
1	Utökade ytor för säkerhetskontroll, avgångslounger, ankommande bagage och ankomsthall
1	Förbättrad arbetsmiljö i hallen för avgående bagage
2	Utökade ytor för incheckning och ankomst
2	En utbyggnad mot söder skapar en sammanhängande yta för avgångshall, incheckning, restaurang, hyrbilskontor och ankomsthall.
3	Utökad yta för ankommande bagage
3	Ny passkontroll med köyta inomhus



Uppställningsplats 2



Uppställningsplats 3

Utveckling på Airside

Bansystemets utformning samt taxibanor och andra anläggningar framgår av kartbilden på sid 7.

Flygplatsens bansystem

Flygplatsen har en start- och landningsbana som benämns 01 när den används i nordlig riktning och 19 i sydlig. Banan är 2331 meter lång och 45 meter bred. Bantrösklarna ligger 55 respektive 57 meter över havet.

Flygplatsens referenskod är 4D vilket innebär att reguljär trafik kan bedrivas med flygplan med vingspännvidd under 52 meter. Större flygplan som idag trafikerar flygplatsen kan med medgivande om undantag från Transportstyrelsen göra ett begränsat antal landningar.

Banlängden bedöms tillräcklig för den civila trafik som förväntas under planperioden. Försvarmakten har för sina egna behov för avsikt att anlägga ett 600 meter hinderfritt stigområde (CWY) vid respektive banända vilket kan underlätta även för civil trafik, t.ex. charter till destinationer som Turkiet och Kanarieöarna. Det finns dock flygbolag som inte tillgodoräknar sig CWY vid startviktsberäkningar.

Flygplatsen har med dagens utformning en uppskattad kapacitet på ca 15 rörelser per timme, vilket bedöms räcka för den tillståndsgivna civila trafiken på totalt 22 000 rörelser per år. De begränsningar som finns är plattans storlek och antalet uppställningsplatser.

Miljötilståndet är från 1995 och ändrades senast 2010. Förutom den civila trafiken tillåts 31 200 militära flygrörelser.

På flygplatsen finns tre taxibanor som används av det civila flyget: TWY A och D samt norra delen av TWY Y, samtliga 18 meter breda.

För det lätta GA-flyget finns TWY W mellan rullbanan och Blekinge flygklubb i västra delen av fältet. Banan är 7.5 meter bred och delvis belagd med asfalt, delvis med gräs.

Efter planperioden, eller vid en snabb

ökning av den militära trafikvolymen, kan avsaknaden av parallell taxibana medföra en risk för förseningar då den civila trafiken har lägre prioritet än militärtrafik vid övning och beredskapsinsatser.

Flygtrafikledning och luftrums-kontroll

Ett nytt flygledartorn invigdes 2016. Försvarmakten är huvudman men verksamheten bedrivs av flygledare från LFV. De nya lokalerna bedöms fungera under planperioden.

Ronneby och Luleå är militära flygplatser och behandlas därför inte i Swedavias "Strategisk rekommendation avseende luftrumsdesign och navigationsutrustning".

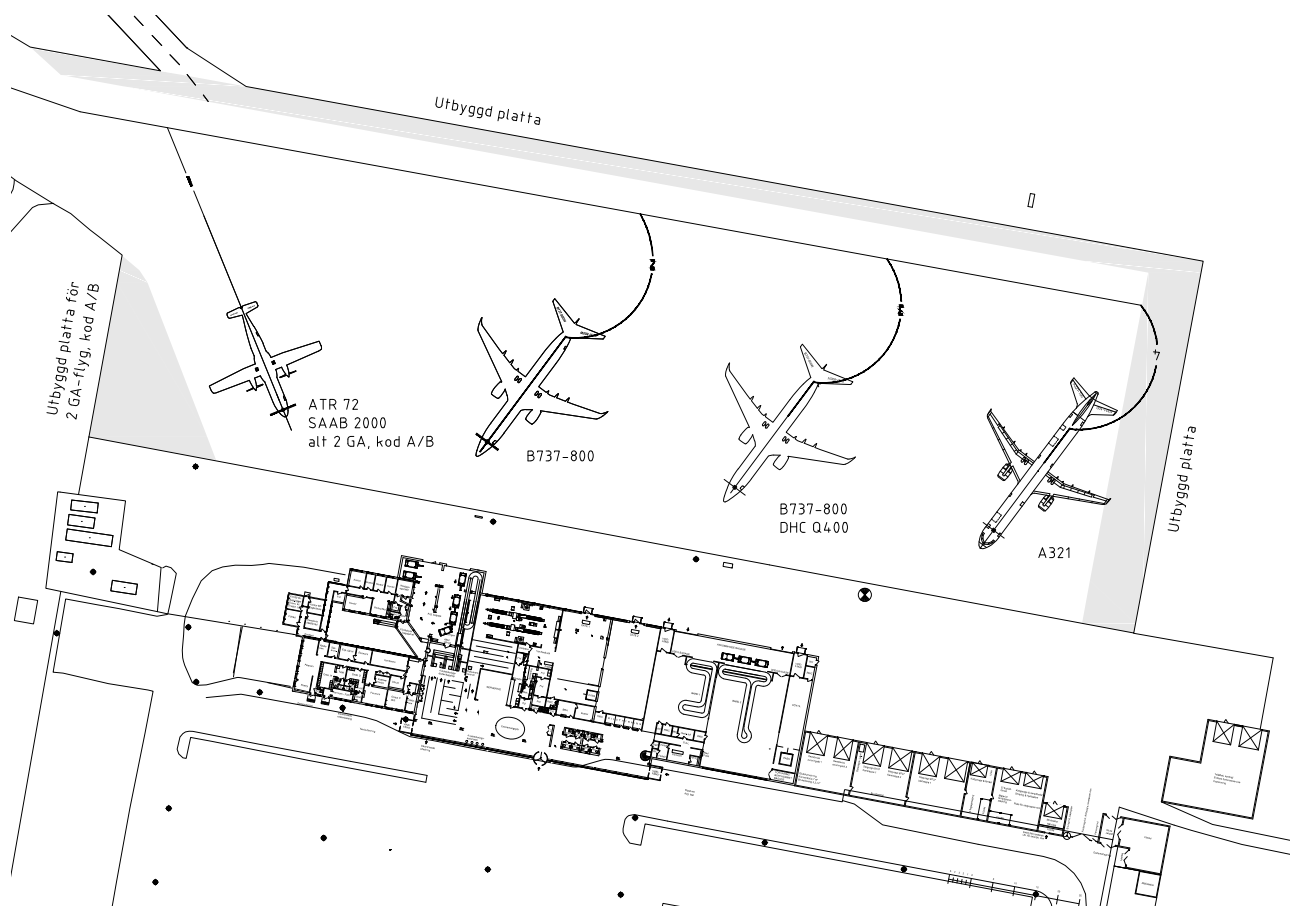
Norr om Ronneby TMA gäller luftrumsklass G (okontrollerad luft) under FL 95. Vid landning bana 19, med konstant "grön" sjunkhastighet, passerar trafiken t.ex. från ARN och BMA genom okontrollerad luft vilket inte är tillfredställande ur ett flygsäkerhetsperspektiv. Swedavia bör samverka med LFV för att få tillstånd att ett tilläggs-TMA upprättas.

Flygplansuppställning

På den civila plattan finns tre uppställningsplatser. Plats 2 och 3 kan hantera kod C- och plats 1 kod B-flygplan.

Antalet uppställningsplatser utgör en begränsning. Det finns inget utrymme att hantera tekniska störningar eller en större enstaka charter. De två kod C platserna är upptagna av övernattande flygplan flertalet nätter. För att fortsatt kunna erbjuda flygbolagen de ankomst- och avgångstider de önskar behöver en tillkommande uppställningsplats för kod C anläggas, senast i samband med genomförandet av etapp 3 av terminalutbyggnaden.

En tillkommande uppställningsplats öster om de nuvarande skulle, i kombination med den utbyggda terminalen, ge flygplatsen möjlighet att hantera chartertrafik, även om



Bilden visar plattan och terminalen vid full utbyggnad. På plattan finns då uppställningsplats 1 för kod B och platserna 2, 3 och 4 för kod C flygplan. Utbyggnaden i plattans östra del medger hantering av kod C flygplan upp till storlek A321, t.ex. charter. Om plattan byggs ut mot väster kan ytan vid plats 1 även användas för två GA-flyg, kod A/B. Breddningen av plattan mot norr skapar handlingsutrymme och flexibilitet i användandet av plattan, utan restriktioner för de flygplanstyper som kan förutses under planperioden.

Etapp	Föreslagna åtgärder, Airside
1	Utökad yta för rampfordon genom asfaltering av gräsytan mellan plattan och förråds- och garagebyggnaderna
1	Flytt av Ronneby flygklubb till fältets västra sida
1	Översyn av dagvattensystemet
1	Installation av reservkraftaggregat
1	Utökning mot norr av det kontrollerade luftrummet genom upprättande av ett tillägg-TMA
2	Utökad asfaltsyta för tyngre GA-flygplan vid nuvarande uppställningsplats 1
2	En tillkommande avisningsbil
3	Breddning av plattan mot öst och mot norr.
3	Ny uppställningsplats för kod C-flygplan på plattans östra del
Efter planperioden	Parallell taxibana

ankomst och avgång sammanfaller med reguljärflygets tider.

I ett framtida scenario, efter planperioden, kan ytterligare kapacitetsökning uppnås genom påbyggnad av terminalen med en övervåning och brygganslutning av någon eller några uppställningsplatser. Brygganslutning medför att uppställningsplatserna förtätas och att push-back blir nödvändig, men det frigör också yta på plattan för ytterligare uppställningsplatser. Vid övriga platser kan power-out fortsätta att tillämpas.

Plattan behöver breddas mot öster för den tillkommande uppställningsplatsen samt mot norr för att taxning bakom uppställda flygplan ska fungera utan restriktioner.

GA-flyg

På den civila plattans östra del, i anslutning till Ronneby flygklubbs hangar, finns plats för tre lätta GA-flygplan. Då ytan kommer att omvandlas till uppställningsplats för den kommersiella trafiken behöver det lätta GA-flyget och Ronneby flygklubbs verksamhet flyttas och samordnas med Blekinge flygklubb på fältets västra sida.

Tunga GA-flygplan som Cessna Citation, Falcon, SAAB 340 och Beech 200 trafikerar flygplatsen ca 2-3 gånger per vecka. Planen placeras antingen på plattans östra del, vid flygklubben, eller på uppställningsplats 1. Då tendensen är ökande skulle en utbyggd platta för tunga GA-flygplan väster om befintlig plats 1, kompletterad med en närbelägen snurrgrind, förenkla GA- och securityhanteringen.

Flygplansavisning

Avisning genomförs på plattans ordinarie uppställningsplatser. Efter avisning beställer Swedavia uppsugning av överflödig avisningsvätska av Försvarmakten. Swedavia har en avisningsbil och FM har två sugbilar. En ytterligare avisningsbil bedöms behövas under planperioden.

Flygbränsle

Swedavias personal sköter all tankning av flygplanen via två dispensrar. En invallad Jet A1 bränsledepå är lokaliserad väster om plattan. Leveranser till depån sker med tankbil. BP ansvarar för driften av bränsleanläggningen.

På den civila plattan finns en tankanläggningen för flygbensin, 100LL till de lätta GA-flygplanen, som kan avvecklas om Ronneby flygklubb samlokaliseras med Blekinge flygklubb på den västra sidan av fältet. Efter flytten kan all tankning av 100LL, även av besökande flygplan, ske vid Blekinge flygklubbs nuvarande anläggning.

Fordonsbränsle

I garagebyggnaden öster om terminalen har Swedavia en farmartank med diesel för avisningsbil, hjullastare och redskapsbärare. Övriga rampfordon drivs med laddningsbara batterier. De tre dieselfordonen kommer på sikt att gå över till miljödiesel eller eldrift i enlighet med Swedavias miljömål om noll CO₂ utsläpp till år 2020.

Brand- och räddningstjänst

Brand- och räddningstjänsten sköts av FM.

Flygplatsdrift

All fälthållning som snöröjning, gräsklippning, fordonsverkstad, fordonstvätt och övrigt underhåll sköts av FM.

Tekniska anläggningar/försörjning

Brunnar vid uppställningsplatserna samlar upp dagvatten på sommaren och glykolblandat vatten på vintern. Vattnet leds via en oljeavskiljare till en samlingsbrunn väster om plattan. Vintertid pumpas det glykolblandade vattnet till det kommunala spillvattennätet där glykolen blir näring för nyttiga bakterier i reningsverket. Sommartid styrs vattnet till en damm på fältets västra sida.

Dagvattenledningarna är dimensionerade för de volymer som ansågs lämpliga då flygplatsen byggdes. Sedan dess har andelen hårdgjorda ytor ökat och troligen även regnmängderna. Vid kraftigt regn blir det stående vatten i några lågpunkter på plattan. En översyn av dagvattensystemet blir nödvändigt vid utbyggnad av plattan.

Systemet för inkommande elkraft är underdimensionerat för dagens behov. För att avlasta elcentralen i terminalen planeras för en ny, separat central för airside, placerad i förråds- och garagelängan. På airside finns stora elförbrukare som flygplansvärme och belysning.

Utrustning för reservkraft tillhandahålls inte av FM. Swedavia planerar därför att skaffa en egen anläggning för reservkraft. Den ska av redundansskäl vara placerad väl åtskild från övriga elcentraler och vara dimensionerad för att kunna försörja terminalen med elkraft.

Ett arbete med att byta från bergvärme till grön fjärrvärme pågår under 2016.



Etapp	Föreslagna åtgärder, Landside
-------	-------------------------------

- | | |
|---|---|
| 1 | Sänkt hastighet på Bredåkravägen från 70 till 50 km/h utanför flygplatsen |
| 1 | Förbättrad cykelparkering |
| 1 | Fler laddplatser för elbilar |
| 2 | Nytt körfält för vänstersvägande trafik från Rv27/E22 |
| 3 | Utbyggd parkeringsyta öster om miljöstationen |
| 3 | Rondeller till/från Bredåkravägen |

Utveckling på Landside

Den planerade tillbyggnaden kommer att ge terminalens fasad mot landside ett mer sammanhållet och välkomnade intryck. Ljuset från den stora hallen kommer att synas på parkeringen under mörker och vid mulet väder.

Infartsväg

Flygplatsen har in- och utfart till Bredåkravägen. I närområdet passerar E22 och riksväg 27. Bredåkravägens kapacitet förväntas räcka under planperioden.

Av trafiksäkerhetsskäl bör hastigheten på Bredåkravägen sänkas från 70 till 50 km/h. Vidare bör infarten till terminalen kompletteras med ett körfält för vänstersvägande trafik.

På lite längre sikt, i samband med att en ny parkeringsyta anläggs öster om miljöstationen, behöver hela in- och utfartslösningen mot Bredåkravägen ses över. En eller två rondeller kan då bli aktuella.

Angöring och parkering

Angöringsytorna för buss och taxi ligger närmast terminalen, vid entrén. Steget utanför finns parkeringsytor för resenärer. Personalparkeing och platser för hyrbilar finns på den västra delen av parkeringen. Området med parkeringsplatser har totalt ca 400 platser. Vid maxbelastning är i dagsläget ca 10-15% av platserna lediga.

Då huvuddelen av passagerarna reser med bil eller taxi förväntas behovet av parkeringsplatser öka i takt med passagerartillväxten.

Öster om nuvarande parkering och miljöstation finns ett område som reserverats för stegvis utbyggnad av parkeringen. När ytan tas i anspråk för parkeringsändamål finns möjlighet att införa olika service- och prisnivåer, t.ex. långtidsparkering. Försök med terminalnära abonnemangsparkering pågår idag men i övrigt finns ingen uppdelning i servicenivåer.

Två p-platser har uttag för laddning av elbilar. På sikt kommer fler laddplatser att behövas.

För det fåtal passagerare och anställda som cyklar till flygplatsen finns ett skärmtak i anslutning till entrén, med plats för fem cyklar.

Då cykelbanan mellan flygplatsen och Kallinge ger bra förutsättningar för cykelresande har flygplatsen nyligen börjat studera möjligheten att via förbättrad parkeringsmöjlighet och andra åtgärder inspirera till ökat cykelresande.

Kollektivtrafik

Tre företag bedriver flygbusstrafik till Karlskrona samtidigt som kollektivtrafik till och från Olofström, Karlshamn och Sölvesborg saknas.

Närmaste lokala busslinje i Ronneby/Kallinge har en hållplats ca en kilometer från terminalen. Enligt Blekingetrafiken saknas passagerarunderlag i nuläget för en omdragning av linjen via flygplatsen.

Blekinge kustbana passerar söder om terminalen och skulle med ökad trafik på sikt kunna ge underlag för en tåganslutning. Två stationslägen diskuteras, ca 500 m sydväst eller ca 700 m sydost om terminalen. Det ostliga läget är närmare Kallinge tätort och är därför mest troligt. För att säkra ett stationsläge, om ett framtida behov uppstår, är det viktigt för samhället att mark reserveras för en gångväg mellan terminalen och det tänkta stationsläget.

Läge för en framtida tågstation behöver identifieras i samverkan med Trafikverket och frågor om turtäthet behöver lösas.



Två P-platser för laddning av elbilar



Ronneby Airport

Vision 2045





Utveckling på Ronneby Airport

Kortfattad beskrivning av planförslaget.

- | | |
|--|--|
| <p>1 Plattan breddas mot norr och öster</p> | <p>6 Stegvis utökad yta för parkering och långtidsparkering</p> |
| <p>2 Sammanhängande platta mot terminalen, gräsytor asfalteras</p> | <p>7 Ny uppställningsplats för ett kod C flygplan</p> |
| <p>3 Ronneby flygklubb flyttas till fältets västra sida. Byggnaden inreds för tvätt och underhåll av rampfordon</p> | <p>8 Nya uppställningsplatser för tyngre GA-flygplan</p> |
| <p>4 Terminalen byggs ut mot öster</p> | <p>9 Nytt körfält för vänstersväng</p> |
| <p>5 Förråd och garage för rampfordon flyttas mot öster i takt med att terminalen expanderar</p> | <p>10 Framtida gångväg till tågstation</p> |
| | <p>11 Förbättrad in- och utfart mot Bredåkravägen</p> |

Swedavia AB
Ronneby Airport
PI 2000
372 92 Ronneby
info@ronnebyairport.se