



Swedavia
Airports

Visby Airport

Masterplan

Executive version, 2017-02-22



Swedavia

Swedavia

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

Bilder och illustrationer:

Sid. 1: Peter Phillips, Anna Arvidsson, Henrik Ivre, Swedavia

Sid. 3, 6, 10: Peter Phillips

Sid. 4, 22: Lantmäteriet

Sid. 12-13, 20: Gisteråsstrand Arkitektur AB

Sid. 8: Thomas Eriksson Arkitekter

Sid. 10: Swedavia

Sid. 18: Anna Arvidsson

Sid. 18: Region Gotland

Swedavia Master Planning 2017-02-22

Detta dokument är en Executive Version av Visby Airport Masterplan. Indata till sammanställningen har varit flygplatsens Masterplan executive version från 2015 (baserad på Masterplan från 2014).

Förord

Visby Airport är Gotlands Flygplats. Öns geografiska läge kräver goda kommunikationer för att utvecklas. Flygplatsen möjliggör dessa kommunikationer och främjar näringsliv, forskning och utveckling, studier, besöksnäring, kulturliv, släkt- och vänturism samt frakt. Den har en helt avgörande betydelse för regionens tillgänglighet, tillväxt och sysselsättning.

När vi spår om framtiden, så antas att flygplatsens betydelse för Gotlands utveckling kommer att öka. Flyget är till och med en förutsättning för tillväxt. Tillsammans med Region Gotland ser vi nu över hur området omkring flygplatsen kan komma att utvecklas. Bland annat behöver tillgängligheten förbättras. Det gäller såväl kollektivtrafik, nyttotrafik samt möjlighet för cyklister att nå flygplatsen.

Syftet med denna plan är att med utgångspunkt från Region Gotlands vision för regional utveckling beskriva hur flygplatsen ska kunna utvecklas på sikt. Planen beskriver översiktligt framtida markanvändning och flygplatsens successiva utbyggnad. Utvecklingsplanen kommer kontinuerligt att stämmas av mot marknadens utveckling, kommunala och regionala planer, nya regelkrav och ekonomiska förutsättningar. Enligt långtidsprognosen kommer flygtrafiken att växa med ytterligare 50 000 passagerare inom loppet av ungefär 20 år. Passagerarökningen kommer främst att ske under, redan idag, högt trafikerade månader. För att klara passagerarökningen krävs både en omdisponering och en utbyggnad av terminalen samt nya uppställningsplatser för flygplan.

Visby Airport ska fortsätta att växa hållbart och flygplatsens utveckling ska ske med effektivitet och tillgänglighet i fokus. Vi fortsätter även vårt ständigt pågående arbete med att minimera miljökonsekvenser och att bevara våra områden med höga naturvärden.

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

*Gunnar Jonasson
Flygplatschef
Visby Airport*





Visby Airport 2015

Passagerare

431 308 passagerare

415 135 inrikes

16 173 utrikes

Rörelser

9 690 kommersiella² rörelser

5 829 allmänflyg

1 341 militär

Flygplatsen i siffror

12 flygbolag

4 året-runt destinationer

1 rullbana 2 000 m

1 gräsbana 1 100 m

9 uppställningsplatser (flygplan)

550 parkeringsplatser

200 till 5 000 passagerare/dag

260 ha markinnehav

250 anställda vid flygplatsen

10 företag

Destinationer året runt

Stockholm Arlanda Airport,
Bromma Stockholm Airport,
Göteborg Landvetter Airport,
Malmö Airport

Sommardestinationer

Helsingfors, Oslo, Norrköping,
Helsingborg

Charter

Grekland, Kroatien, Spanien,
Turkiet, Estland

Planeringsförutsättningar

Visby Airport

Gotland är ett av Sveriges största och populäraste resmål. Visby Airport är en viktig faktor för turismen, men även för tillgänglighet, utveckling och tillväxt i Region Gotland. Flygplatsen har haft en stark passagerarutveckling, främst betingad av att antalet rörelser och passagerarantal ökar markant under sommarmånaderna.

Visby Airport är en civil flygplats med militär verksamhet. Största delen av trafiken vid Visby Airport är inrikestrafik som domineras av den reguljära Stockholms-trafiken.

Visby Airport är utpekad av Trafikverket som riksintresse för kommunikation.

Denna masterplan berör enbart Swedavias verksamhet. Masterplanen kompletteras med mer detaljerade studier, utvecklingsplaner och -projekt, vilka är mer konkreta och har en kortare planeringshorisont.

Region Gotland

Aktuella översiktsplaner:

- Översiktsplaner för Gotland "Bygg Gotland, översiktsplan för Gotland 2010-2025", antogs år 2010.
- Fördjupad översiktsplan, "Hela Visby, fördjupad översiktsplan för Visbyområdet 2025", i vilken Visby Airport ingår antogs 2009.
- För själva flygplatsen finns också en fördjupad översiktsplan från 1991 som aktualiserades i samband med att ovanstående översiktsplan för Visbyområdet antogs.

Flygplatsområdet saknar detaljplan.

Turism och evenemang

Gotland har årligen cirka 800 000 besökare, främst från Sverige. Ön har flera återkommande årliga event, det mest populära är Medeltidsveckan med cirka 40 000 besökare. Under vecka 27 genomförs Almedalsveckan. Sedan 2007 har antalet deltagare fyrdubblats från 5 000 till 20 000 år 2013. Valåret 2014 hade Almedalsveckan 30 000 besökare.

Under vecka 26 2017 kommer Gotland att vara värd för NatWest Island Games, Internationella ö-spelen med ca 3 500 deltagare från öar i hela världen.

Utveckling

Det finns viktiga regionala förutsättningar som särskiljer Visby Airport från Swedavias övriga flygplatser.

- Det geografiskt isolerade läget, med färjan som enda konkurrerande transportslag.
- Utrikesresor inleds ofta med en inrikesresa till Stockholm.
- Gotland är ett av Sveriges största och populäraste resmål med stor andel turism.
- Kraftig trafikökning under sommarmånaderna.

Dessa faktorer gör att inrikestrafiken, till skillnad från Swedavias nationella prognos, bedöms öka för Visby Airport.

Masterplanen ser på behov och åtgärder för en trafikvolym av ca 530 000 årspassagerare och ca 12 500 årsrörelser, som enligt volymantaganden inträffar omkring år 2045.

Visby Airport ¹	2015	2025	2035	2045
Utfall / Prognos, årspassagerare	431 308	449 000	500 000	532 000
Utfall / Prognos, årsrörelser ^{2,3} (utan allmänflyg)	9 690	11 400	12 100	12 500
Utfall / Prognos rörelser frakt, post + tomflyg ³	730	730	730	730

¹Långtidsprognos 2015-10-15 (Källa: Swedavia)

² totalt linjefart och charter inkl frakt, post och tomflyg

³Varje start eller landning är en flygrörelse



Nuvarande ankomsthall



Nuvarande utformning av incheckningshall

Terminalutveckling

Övergripande terminalutveckling

Terminalen byggdes för 30 år sedan, innan avregleringen av inrikesflyget gjordes 1992 samt innan krav på säkerhetskontroller och separation av olika passagerarkategorier infördes. Trafikbilden och regelverket har fundamentalt förändrats. Fler aktörer och samtida avgångar ställer helt andra krav på terminalens trafikala ytor idag jämfört med tidigare.

I terminalen på Visby Airport behöver de trafikala ytorna öka för att kunna omhänderta resenärstal och -flöden som förväntas på flygplatsen i framtiden. De flesta ytor är trånga redan idag. Genom omdisponering och effektivisering av befintliga ytor kan de trafikala ytorna bli större utan att terminalens fotavtryck behöver bli mycket större.

Ytor för avresande passagerare

Avgångshallen behöver åtgärdas på flera sätt.

Ytan i incheckningshallen behöver öka. För att skapa ökad kapacitet i incheckningsprocessen planeras att automatiska incheckningsautomater (CUSS) och egen inlämning av bagage (SBD) införs på flygplatsen i enlighet med Swedavia Self Service-strategi. Den avgående bagageanläggningen kommer anpassas för att kunna omhänderta den ökande bagagevolymen.

Den nuvarande säkerhetskontrollen utökas för att i fortsättningen bestå av två linor.

I samband med ombyggnad av säkerhetskontrollen överses läget för flygplatsens taxfree-försäljning som placeras i anslutning till passagerarflödet från säkerhetskontrollen.

Kravet på separation av Schengen och non Schengen-passagerare vid samtidig avgång, samt passagerarökningen kommer att kräva större avgångslounger. Genom att ytorna i nuvarande avgångslounge byggs ut under 2017 kommer ökning att uppnås.

För att utöka avgångsloungen ytterligare föreslås att en del av övervåningen blir avgångslounge. Boarding skulle då kunna ske via trappor ner till uppställningsplatserna. Ytterligare yta kan erhållas genom utbyggnad av denna del av terminalen. Placering av passkontrollen behöver övervägas vid omdisponering av avgångsloungerna för att placeras optimalt i flödet.

Ytor för ankommande passagerare

Ankomsthallen behöver åtgärdas genom att tillgänglig yta för passagerare och ankomstservice samt antal meter bagageband ökas. De korsande flöden som finns mellan passagerare och fordonstrafik vid entrén från airside kräver också åtgärder.

För att kunna utöka ytan i ankomsthallen behöver Swedavias kontorsyta i terminalens norra del tas i anspråk. Personal- och kontorsyta måste ersättas, t.ex. på en övre våning eller genom utbyggnad på andra ställen.

Bättre kapacitet i bagageanläggningen åstadkoms genom att installera ett andra bagageband med tillräcklig längd eller genom att förlänga det största av de två bagageband som finns idag.

Samtidigt bör hallen för personalens hantering av ankommande bagage anpassas till trafiken. Det innebär både en utökning av bagagehallens yta och en ökning av längden på avlastningsbandet. Den inbördes placeringen av passagerarnas ingång till ankomsthallen och infarten till bagagehallen för ankommande bagage görs så att flödena på airside hålls isär.

Köytan till de två existerande passkontrollerna för ankommande passagerare är endast cirka 10 m² och behöver utökas för att undvika köbildning av passagerare på airside. Samlokalisering av ingången till ankommande passkontroll och ingången till ankomsthallen kan lösa detta problem.



Ingång till säkerhetskontroll



Entréhall med check-in och ingång till säkerhetskontroll



Passkontroll efter säkerhetskontroll



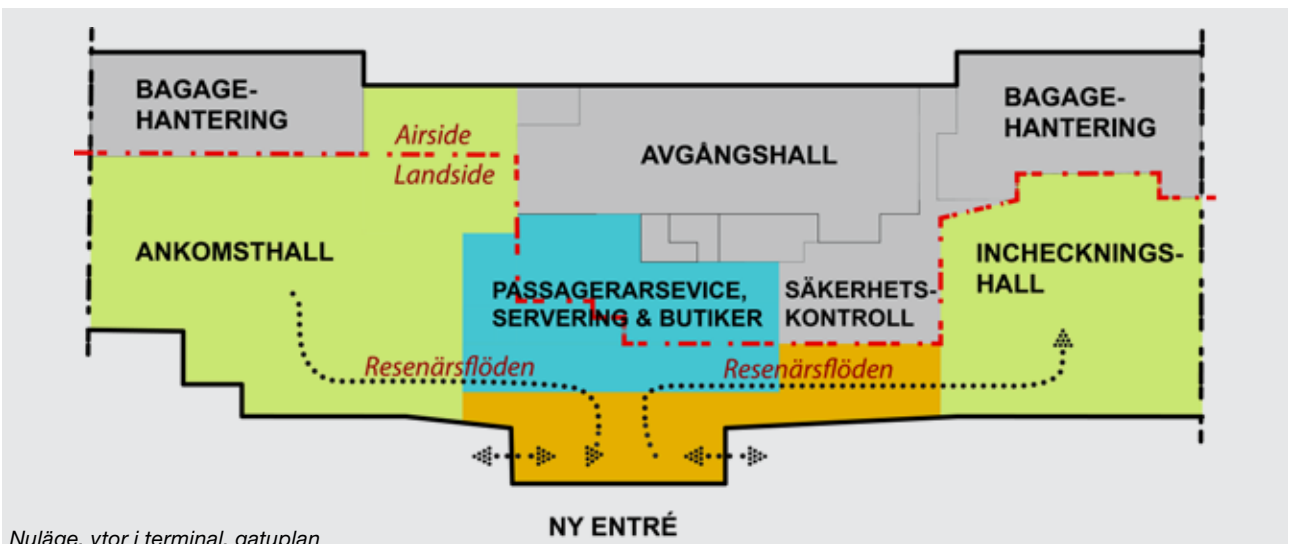
Entréhall, infodiskar och café



Café i avgångshall



Tillbyggnad avgångshall



Nuläge, ytor i terminal, gatuplan

Övriga ytor

Masterplanen föreslår en gemensam entré i mitten av terminalen. Detta ger bättre utnyttjande av terminalen och de kommersiella möjligheterna (se "Kommersiell utveckling") samt möjliggör ökning av ytor för resenärsflöden.

Sammantaget innebär dessa åtgärder stora ingrepp i terminalens utformning. Detta är nödvändigt för att anpassa Visby Airports terminal till dagens och framtidens passage-rarantal.

En fördjupad studie för att fastställa flöden, layout och design görs för att förbereda projektering av föreslagna utvecklingar.

Åtgärdsbehov, Terminal	Ungefär år
Utöka säkerhetskontrollen till två permanenta linor	2017
Utöka ytan för avgångsloungen	2017
Införa permanent lösning för separation av Schengen- och non Schengen-passagerare	2017
Införa automatiska incheckningsautomater (CUSS) och självinlämning av bagage (SBD)	2017 - 2018
Utöka kapaciteten för bagageanläggningen	2017 - 2018
Utbyggnad av terminal och gemensam entré mot landside för att tillgodose behovet av ytterligare lokaler för befintliga hyresgäster, bättre kommersiella flöden samt en välkomnande presentation av Gotland	2019
Utöka ytan för incheckningshallen	
Samlokalisera ingången till ankommande passkontroll med ingången till ankomsthallen	
Utöka ytan för ankomsthallen	
Förlänga bagagebanden i ankomsthallen	
Utöka ytan i bagagehallen för hantering av ankommande bagage	
Säkerställa ytor för ytterligare kontors- och personalutrymmen	



Nuläge, uppställningsplatser för flygplan



Nuläge, stationsplatta



Nuläge, stationsplatta

Utveckling på Airside

Flygplatsens bansystem

Bansystemets nuvarande utformning inklusive andra anläggningar framgår av flygbilden på sidan 4. Kapaciteten är 14-18 rörelser/timme.

Efter att 2014 ha fått nytt slitlager är huvudbanan, den 2000 meter långa 03-21, i mycket bra skick. 2000 m bedöms också vara tillräcklig banlängd för den reguljärtrafik som prognosticeras för Visby Airport. Gräsbana 10-28 bör vara kvar för att kunna avlasta huvudbanan under sommarsäsongerna.

Taxibanorna är, med få undantag, i stort behov av upprustning och underhåll. Genom åtgärder kan kapaciteten ökas avsevärt. Nedanstående åtgärder bör samordnas med existerande underhållsplan.

TWY M

För att förebygga att medgivande om undantag avssende användande av TWY M upphör, planeras en breddning av taxibanan med två meter under 2017. Denna åtgärd ökar bansystemets kapacitet tillräckligt för att kunna omhänderta förväntad rörelsemängd.

På sikt bör också åtgärden att förse TWY M med taxiljus övervägas.

TWY K

Idag används TWY K som taxibana för allmänflyget och som utryckningsväg. Beläggningen på TWY K behöver göras om helt och hållet för att fungera som taxibana. Eftersom nuvarande anslutning till bana 03 försvårar avgångsflödet samt att safety-incidenter inträffat i nära anslutning till huvudbanan föreslås att TWY K läggs ned. Sträckan kan eventuellt kvarstå som utryckningsväg.

TWY G

I dagsläget är TWY G en taxibana med gräsyta avsedd för allmänflyget. Den är oanvänd idag, men masterplanen rekommenderar att ytan på TWY G hårdgörs

och börjar användas som taxibana för allmänflyget. Det motiveras av att den har en fördelaktig anslutning till TWY M. På så sätt kan ett gynnsamt och effektivt avgångsflöde åstadkommas och risken för incidenter i nära anslutning till bana 03 minskar betydligt.

Allmänflyget

Allmänflygets anläggningar är i dagsläget koncentrerade kring dess klubblokal i sydvästra flygplatsområdet.

Med genomförd flytt av allmänflygets gräsparkering och flygbränsleanläggning bort från stationsplattan minskar risken för överträdelser då CSRA (Critical Part of Security Restricted Areas) är upprättat, och de terminalnära ytorna för nödvändig utveckling av flygplatsens stationsplatta frigörs.

Flygtrafikledning och luftrumskontroll

De lokaler som används av flygtrafiktjänsten bedöms med dagens regelverk att räcka för den prognostiserade utvecklingen.

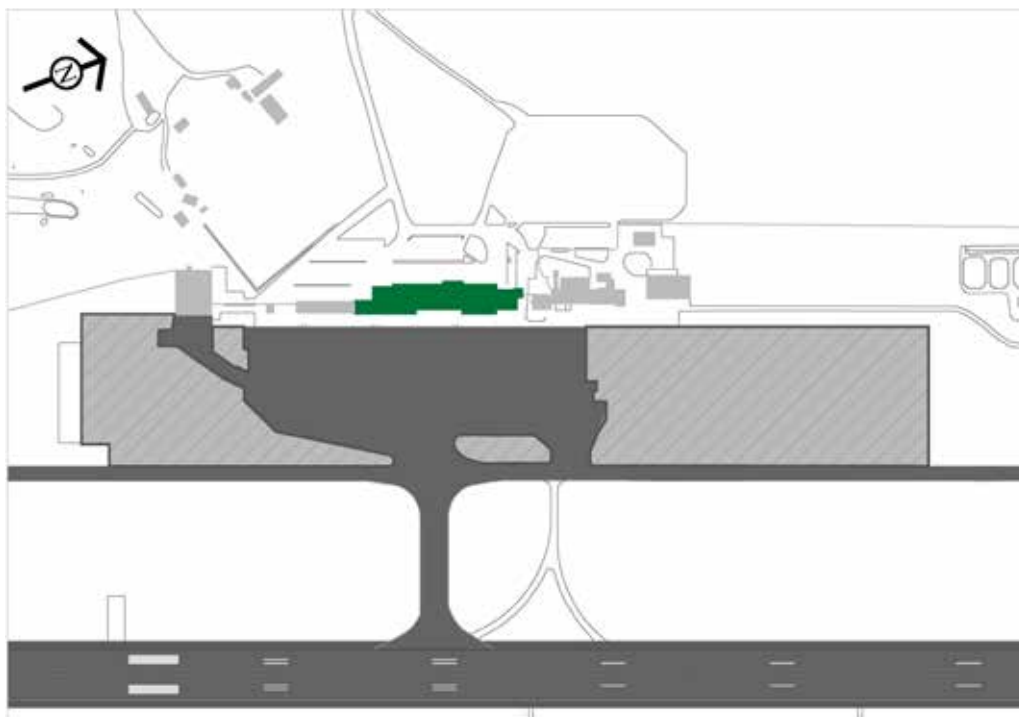
På Swedavia pågår just nu modernisering av in- och utflygningsprocedurer för flygplatsen.



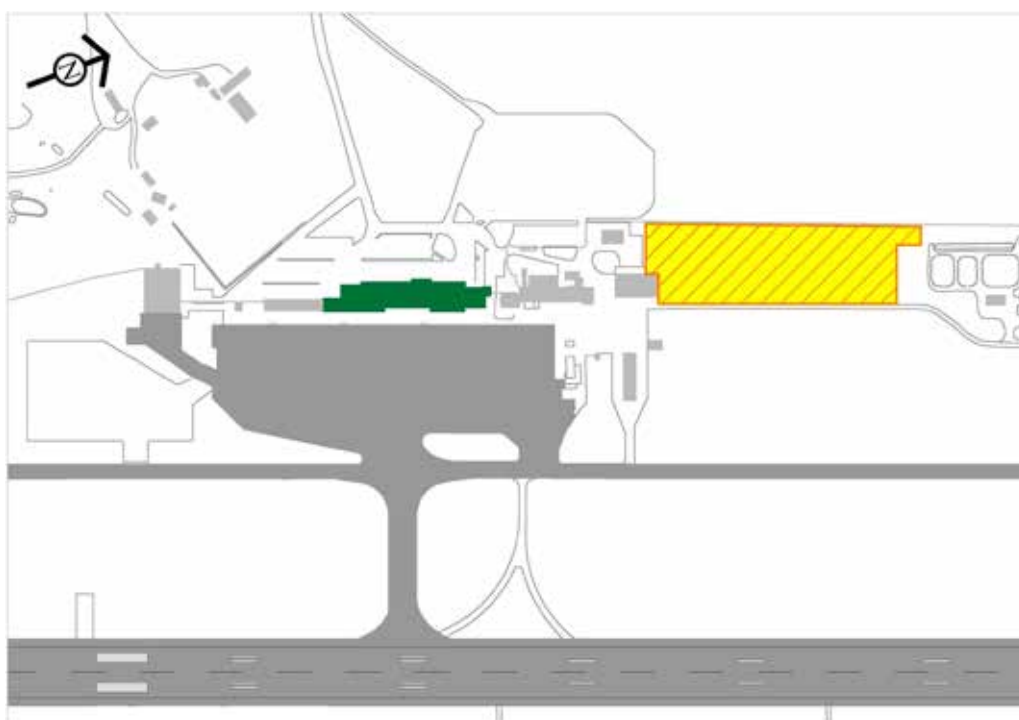
Visby Airport

Vision - kommersiella ytor efter säkerhetskontrollen





Markreservation för expansion av stationsplatta



Markreservation för expansion av driftområde

Behov av uppställningsplatser för linjefart och charter					
Årsrörelser, linjefart & charter	9 690	10 300	11 100	11 600	11 700
Antal uppställningsplatser	7	8	9	11	11
Ungefär år, enligt prognos	2015	2020	2030	2040	2045

Stationsplatta

Nuvarande stationsplatta behöver genomgå flera utvecklingssteg. Antalet uppställningsplatser är för få och har inbördes beroenden vilket hämmar flexibiliteten i vilka flygplans typer som kan tas emot. Passagerarflöden och fordonsflöden korsar varandra och underhållsbehovet av stationsplattan är betydande.

Utvecklingen av plattan begränsas av terminalen i väster och start- och landningsbanan i öster, och behöver därför ske i nord-sydlig riktning. I första hand bör nya uppställningsplatser skapas norr om den befintliga stationsplattan, med syftet att minimera passagerarnas gångavstånd mellan terminal och flygplan.

Expansionen norrut förutsätter att nuvarande flygbränsleanläggning och ev. också avisningshall omlokaliseras, t.ex. till driftområdet (se "Driftområde").

Trafiktillväxten innebär att antalet uppställningsplatser behöver öka stegvis med ökande antal rörelser (se tabell till vänster för behov av antal platser).

En fördjupad studie för att fastställa flöden, layout och försörjningsvägar bör genomföras i god tid så att projektering av stegvis expansion för att koordinera utvecklingen möjliggörs och tillväxten inte begränsas. De inbördes beroenden som dagens uppställningsplatser har bör minimeras samt passagerar- och fordonsrörelser separeras. Expansion norrut prioriteras för att hålla passagerarflöden så korta som möjligt.

Flygplatsen har behov av ett särskilt område för uppställning av ej securityklassat flyg som t.ex. Business Jet, Ambulansflyg och Kriminalvården. En lösning för detta bör skapas norr om befintlig platta. Eventuellt kan en sådan uppställningsyta utformas tillsammans med Försvarmakten som behöver ytterligare ytor för uppställning av flygplan, en s.k. transportplatta.

Flygplansservice / Hangarer

På Swedavias mark finns två hangarer, en större i anslutning till stationsplattans sydvästra hörn och en mindre längre söderut. Den mindre hangaren är privatägd och ligger utanför områden reserverade för expansion. Den större förvärvades av Swedavia 2015 och kompletterades med kontors- och personalutrymmen anpassade för Sjöfartsverkets helikopter verksamhet på Gotland. Ytan framför hangaren ligger inom

det område som på sikt kan behöva tas i anspråk för expansionen av stationsplattan söderut.

Flygplansavisning

Avisning av flygplan sker idag på uppställningsplatserna. När trafiken ökar, ökar även mängden använd avisningsvätska. Flygplatsens miljötillstånd medger avisning på uppställningsplatserna för den prognosticerade trafikökningen. Uppsugen avisningsvätska lagras i en av dammarna i norra driftområdet, och samtal med kommunen om att i stället avleda vätskan till det kommunala spillvattennätet pågår. Behovet av särskild avisningsplats uppstår inte i närtid, men kan omhändertas vid förändrade förutsättningar.

Bränslehantering

För flygplatsens drivmedelsförsörjning finns ett invallat depåområde med cisterner för jetbränsle (A1) i direkt anslutning till norra delen av plattan. Flygplanen tankas idag vid uppställningsplatserna med tankbil.

Anläggningen för jetbränsle behöver renoveras, två cisterner ska bytas ut och tak ska sättas över invallingen. Med bakgrund i detta ska hela anläggningen flyttas till området som är reserverat för framtida expansion av driftområdet, så att yta för expansion av stationsplattan frigörs.

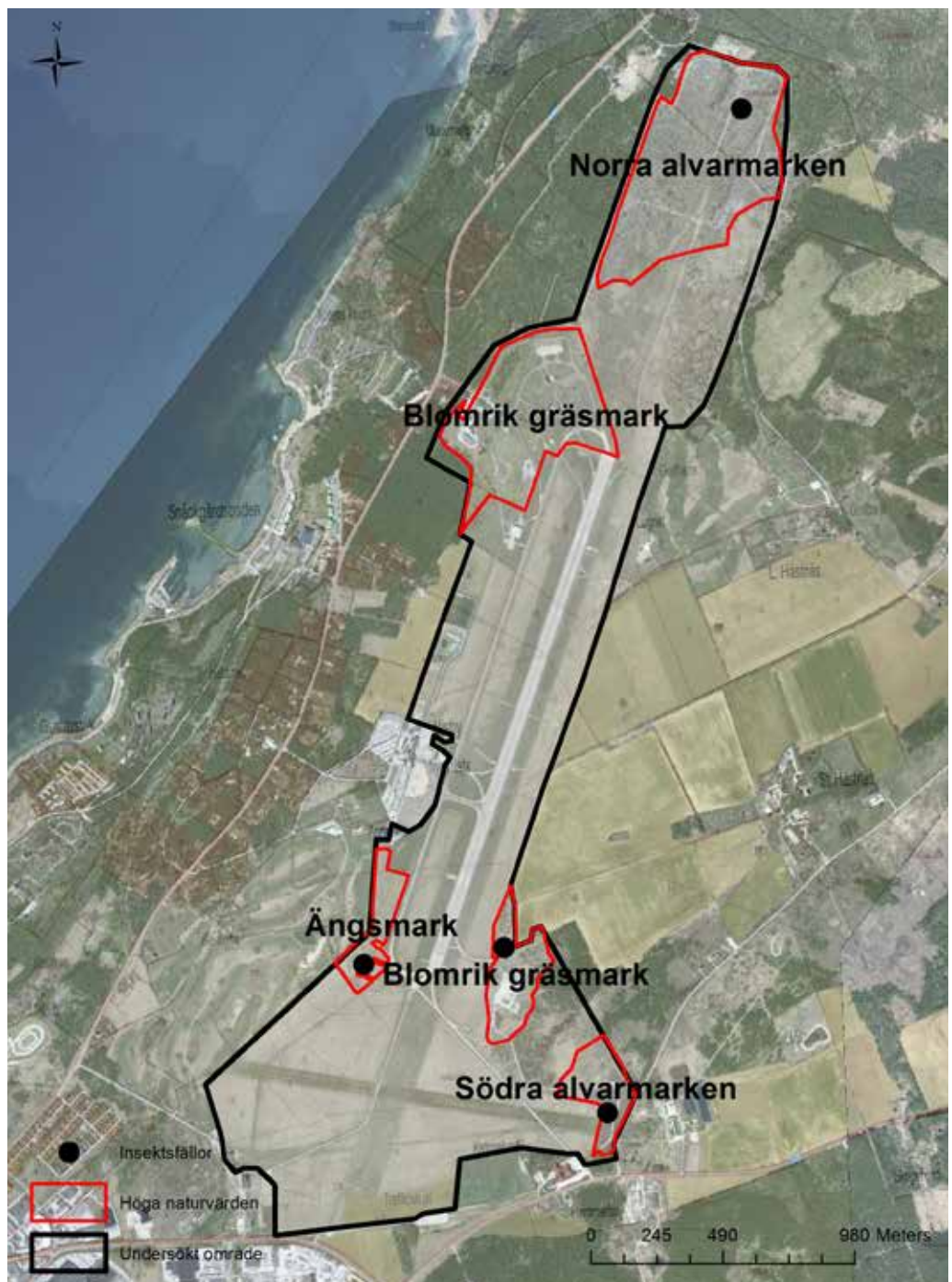
På sikt ska, i enlighet med Swedavias miljömål, också möjlighet för användning av biobränsle undersökas.

Driftområde

De anläggningar som idag ligger på driftområdet i direkt anslutning till stationsplattan, d.v.s. tankanläggning och ev. också avisningshall, föreslås flytta till det i masterplanen tänkta driftområdet. Detta för att frigöra yta för expansion av stationsplattan.

I planförslaget reserveras området norr om befintligt driftområde vilket kan planläggas efter behov för nya eller omlokaliserade anläggningar samt parkeringsmöjligheter för fältfordon.

En fördjupad studie för att fastställa layout och försörjningsvägar bör startas snarast för att förbereda stegvis expansion av driftområdet.



Översikt över områden med höga naturvärden på Visby Airport, se röd markering i bilden.

Brandövningsplats

Från 2014 har Swedavia krav på att brandövning utförs med s.k. skarpt skum en gång per år. Vattnet från dessa övningar måste idag samlas i tank och transporteras iväg. Hanteringen skulle underlättas betydligt med spillvattenanslutning till brandövningsplatsen, eftersom vattnet från dessa övningar då kan ledas direkt till det kommunala reningsverket.

Naturinventering

Under sommaren 2013 utfördes en naturinventering på flygplatsen. Resultatet visade att det finns en hög artrikedom och flera rödlistade arter som lever kring flygplatsen. Höga naturvärden, så kallad alvarmark, blomrik gräsmark och ängsmark, inom flygplatsens inhägnade område är koncentrerat till fem områden (se karta till vänster). Vid utveckling av flygplatsen där delar av något område behöver tas i anspråk, ska i möjligaste mån ersättningsområden skapas.

Tekniska anläggningar / försörjning

Flygplatsen får färskvatten från det kommunala färskvattennätet.

Spillvattnet från flygplatsen leds till det kommunala spillvattennätet. Det finns en spillvattenledning från det civila området och en ledning från det militära området.

Dagvattennätets ålder och status är okänd och inventering för att utreda eventuellt investeringsbehov pågår.

Uppvärmningen av byggnader på flygplatsen sker med hjälp av luftvärmepump som installerades 2013. Utöver denna finns en elpanna som sekundär källa / back-up.

Befintlig kraftförsörjning anses ha tillräcklig kapacitet för att tillgodose kommande behov.

Åtgärdsbehov, Airside	Ungefär år
Utvidgning norrut av driftområde	2016 -
Flytt av tankanläggning Jet A1	2017
Breddning samt omtoppning för TWY M	2017
Utvidgning norrut av stationsplatta	
Flytt av avisningshall	
Separation av passagerarflöden och fordonstrafikflöden på plattan	
Hårdgörande av TWY G	
Nedläggning av TWY K	
Vidare utvidgning söderut av stationsplatta	



Planillustration förslag utbyggt infartsväg



Angöringsområde framför terminalen

Utveckling på Landside

En förstudie i samarbete med Region Gotland har utrett användningen av området runt flygplatsen.

Det nära samarbetet med region och kommun bör fortsätta för att koordinera och pådriva den utveckling som är nödvändig för att möjliggöra flygplatsens tillväxt och stötta regionens utveckling.

Nedan finns de behov av infrastrukturutveckling som identifierats i masterplanarbetet.

Till- och utfartsväg

Utfarten från flygplatsen, d.v.s. påfarten till Lummelundsväg behöver åtgärdas. Ett förslag på ny trafiklösning har tagits fram i samråd med region Gotland.

Med ett norrut expanderande driftområde behövs ytterligare en tillfartsväg, avsedd för nyttotrafik, som bör hållas separerad från persontrafik av resenärer.

Angöring och parkering

Huvuddelen av flygplatsens resenärer reser med bil eller taxi. Under sommarmånaderna kör flygbussar mellan flygplatsen och Visby Centrum och kan angöra i direkt anslutning till terminalen. Resterande delen av året saknas kollektiva trafikanslutningar till flygplatsen. För att stimulera och möjliggöra kollektivt resande bör minst en busshållplats anläggas.

De 550 parkeringsplatser som finns på flygplatsen är belägna i passagerarterminalens närhet. Behovet av yta för parkeringsplatser kommer att öka i takt med resenärstillväxten.

Att cykla från Visby Centrum tar cirka 20 minuter. Cykelväg till flygplatsen finns på Lummelundsväg. Dock saknas cykelväg från flygplatsens infart till terminalen, och cykelparkering vid terminalen bör expanderas. Förslag på detta finns även i samråd med Region Gotland.

Behov av parkeringsplatser samt yta för parkering

Årsresenärer	431 308	423 000	477 000	518 000	532 000
Ungefär år	2015	2020	2030	2040	2045
Antal P-platser	550	670	770	870	900
Ytbehov (m ²)	12 100	14 800	17 000	19 200	19 900

Åtgärdsebehov, Landside

Kapacitetshöjande åtgärder för tillfartsväg till flygplatsområdet gemensamt med Region Gotland

Anläggande av cykelbana / gångväg på tillfartsvägen

Utvidga kapacitet av cykelparkering och -garage

Anläggande av väg för nyttotrafik

Ökning av antalet parkeringsplatser i takt med passagerarutveckling

Anläggande av busshållplatser för kollektivtrafik



Förslag på utbyggnad av terminal mot landside

Kommersiell utveckling

Kommersiell verksamhet i terminal

Swedavia har som ambition att flygplatserna ska vara inspirerande och lustfyllda marknadsplatser. De kommersiella ytorna i terminalen ska utvecklas för att kunna erbjuda ett attraktivt urval av varor och tjänster som stärker upplevelsen av resandet. På Visby Airport finns behov och potential för kommersiell utveckling inom områdena parkering, uthyrning av existerande och/eller tillkommande lokaler, reklam, restauranger och butiker.

Sedan lång tid finns önskemål om att skapa en gemensam in- och utgång till terminalen i mitten av byggnaden. En entré ger ett tydligt besked till resenärer och besökare och aktiverar en outnyttjad del av terminalen. Rätt utformad skapas ökat ljusinsläpp i byggnaden och med en ev. siktlinje från den gemensamma entrén rakt genom terminalen ut till stationsplattan kan besökarens upplevelse av flygplatsen förbättras. Denna omdisponering ger möjlighet att skapa ett kommersiellt nav som ligger på både airside och landside. På landside samordnas passagerarservice och en servering, och på airside förstärker en centralt placerad butik, direkt efter säkerhetskontrollen, aktiviteten. Försäljningen kan ökas ytterligare med ett café för säkerhetskontrollerade resenärer i samma område.

För att kunna expandera incheckningshallen, och för att tillgodose efterfrågan på kontors- och personalutrymmen för hyresgäster, behövs en tillbyggnad av terminalen (se "Terminalutveckling").

Vid ytterligare tillkommande behov av kontorslokaler för uthyrning kan en andra våning byggas i terminalens sydöstra del med utsikt mot airside.

Antalet parkeringsplatser byggs ut i takt med att behovet ökar (se "Utveckling på landside").

Flygplatsnära fastighetsutveckling på landside

I nuläget finns ingen plan för fastighetsutveckling på landside, men en förstudie för att kartlägga potentialen bör genomföras för att koordinera behov av en möjlig framtida fastighetsutveckling med behov av flygplatsverksamhet. En möjlig fastighetsutveckling på landside kan t.ex. inkludera hotell, parkeringshus och faciliteter för hyrbilar eller kontorsbyggnad.

Kommande revision av masterplanen bör utveckla och påvisa ev. potential och möjligheter gemensamt med kommun och region Gotland.



Utveckling på Visby Airport

Kortfattad beskrivning av planförslaget.

Utvecklingsmöjligheter

Nedan ges en sammanfattning av planförslag för Terminal, Airside och Landside.

TERMINAL		AIRSIDE	
1	Kapacitetshöjande åtgärder för avgångshall	10	Kapacitetshöjande åtgärder för TWY M; breddning samt ev. taxiljus
2	Kapacitetshöjande åtgärder för säkerhetskontroll och personkontroll för avresande passagerare	11	Hårdgörande av TWY G
3	Separation av avresande Schengen- och non Schengen-passagerare	12	Flytt av tankanläggning Jet A1
4	Kapacitetshöjande åtgärder för avgångslounge	13	Flytt av avisningshall
5	Kapacitetshöjande åtgärder för ankommande personkontroll	14	Utvidgning av driftområde norrut
6	Kapacitetshöjande åtgärder för ankomsthall	15	Utvidgning av stationsplatta norrut
7	Kapacitetshöjande åtgärder för hantering av ankommande bagage	16	Vidare utvidgning av stationsplatta söderut
8	Utbyggnad av kontorslokaler i södra delen av terminalen		
9	Gemensam in- och utgång till terminalen		
			LANDSIDE
		17	Kapacitetshöjande åtgärder för utfart från flygplatsområdet
		18	Cykelbana och expanderat cykelgarage på flygplatsområdet
		19	Öka antalet parkeringsplatser i takt med passagerarutveckling
		20	Anläggande av väg för nyttotrafik
		21	Anläggande av busshållplatser
		22	Klargörande av intresseområde för fastighetsutveckling

Swedavia AB
Visby Airport
621 41 Visby
info@visbyairport.se