

Examensarbete. C-uppsats inom fastighetsvetenskap

Flygplansbyar i Skåne **- Finns det en efterfrågan?**

Christofer Bernebring
Per-Henrik Olsson
Vt 2007



MALMÖ HÖGSKOLA

Kandidatuppsats
Teknik & Samhälle
Maj 2007



lygplansbyar i Skåne

- Finns det en efterfrågan?



Handledare

Carina Listerborn

Författare

Christofer Bernebring

Per-Henrik Olsson

FÖRORD

Denna C-uppsats undersöker om det finns någon efterfrågan av flygplansbyar i Skåne. Det har varit väldigt spännande och intressant att undersöka en del av fastighetsmarknaden som är i princip helt outforskad. En bekant som är privatpilot uppmärksammade oss på den för Sverige nya boendeformen vilket ledde till vidare forskning. Uppsatsen utgör den avslutande kursen på det treåriga Fastighetsföretagarprogrammet vid Malmö Högskola.

Vi skulle vilja tacka ett antal personer som bidragit till många intressanta tankar och infallsvinklar. Först och främst vill vi tacka Anders Hylén, PEAB, och Carl Rönn, Siljan Airpark, för att ha avsatt tid och ställt upp för intervjuer. Vi vill även tacka de flygklubbar som varit behjälpliga med att göra vår enkät känd bland sina medlemmar. Givetvis riktar vi även ett stort tack till de privatpiloter som har fyllt i webbenkäten. Ett särskilt tack riktas till Martin Bernebring som bidragit med teknisk hjälp gällande publiceringen av webbenkäten. Avslutningsvis vill vi tacka vår handledare Carina Listerborn som givit oss värdefull och konstruktiv feedback under arbetets gång.

Malmö i maj 2007.

Christofer Bernebring

christofer@flygplansby.se

Per-Henrik Olsson

per-henrik@flygplansby.se

SAMMANFATTNING

Utvecklingen går alltmer mot ett individualiserat boende. En ny typ av livsstilsboende på den svenska fastighetsmarknaden, är flygplansbyar. Boendeformen innebär att människor bygger sina villor med tillhörande hangarer runt ett flygfält. I anslutning till tomten finns det taxibanor direkt ut till flygfältet. Denna boendeform har funnits i USA sedan många år tillbaka, men inte förrän i slutet av 90-talet byggdes den första flygplansbyn i Europa. Sveriges första by håller på att färdigställas utanför Leksand i Dalarna. Det finns även planer på att bygga två stycken flygplansbyar i Skåne, men frågan är om det finns något intresse. Denna uppsats undersöker om det finns en marknad för flygplansbyar i Skåne och hur målgruppen ser ut. Därutöver utreds hur ekonomiska förändringar i samhället skulle kunna påverka denna typ av boende.

De potentiella etableringsorterna, Ljungbyhed och Eslöv, har alla de förutsättningar som krävs för att lyckas. Enligt en webbenkät bland skånska privatpiloter skulle 54 % kunna tänka sig att flytta till en flygplansby i Skåne. Antalet personer som slutligen skulle välja att flytta, är dock oklart och beroende bland annat på faktorer som pris, familje- och arbetssituation.

Det är svårt att finna en typisk presumtiv köpare, då de skånska privatpiloterna har få gemensamt utmärkande egenskaper, förutom ett stort flygintresse. En eventuell förändring i den svenska samhällsekonomin, med exempelvis kraftigt höjda räntor, skulle naturligtvis också påverka denna typ av boende. Här borde dock utländska intressenter kunna borga för att en efterfrågan ändå säkerställs.

ABSTRACT

Title: Is there a demand for Airparks in Scania?

The trend is that residential development is becoming a sector to cater for individual needs. A part of this ongoing development is the establishment of a specific type of living called Residential Airparks. Residential Airparks can be defined as housing built around an airfield with garages for the residents airplanes with the plots connected to the runway. The first Residential Airpark was founded in post-war USA and it was not until the late 1990: s it established itself in Europe. The first Swedish airpark is currently being built close to Leksand in Dalarna. There are currently two separate plans being discussed about building airparks in Scania, the southern region of Sweden.

A study was conducted to measure the interest from recreational pilots in moving to a Residential Airpark in Scania. The result showed that 54 % of the pilots were positive to a move. In reality the actual percentage of movers would depend on different factors like price, family and job situation and would most likely be lower. It is difficult to find a typical buyer as recreational pilots have very few common characteristics apart from their interest in flying. An eventual change in the Swedish economical market such as higher rates of interest would naturally influence this type of living. However foreign interest should reinsure a demand for these types of projects.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1 INLEDNING	s. 8
1.1 Bakgrund	s. 8
1.1.1 Flygplansbyar utomlands	s. 9
1.1.2 Flygplansbyar i Sverige	s. 10
1.2 Syfte	s. 12
1.3 Avgränsning	s. 12
1.4 Disposition	s. 12
2 METOD	s. 14
2.1 Undersökningsansats	s. 14
2.1.1 Abduktiv ansats	s. 14
2.1.2 Kvalitativ och kvantitativ metod	s. 15
2.2 Val av datainsamlingsmetoder	s. 15
2.2.1 Sekundärdata	s. 15
2.2.2 Primärdata	s. 16
2.2.2.1 Enkätundersökning	s. 16
2.2.2.2 Genomförande och sammanställande	s. 17
2.2.2.3 Individuella semistrukturerade intervjuer	s. 17
2.3 Urval	s. 19
2.3.1 Val av respondenter	s. 19
2.4 Källkritik	s. 19
2.4.1 Reliabilitet	s. 20
2.4.2 Validitet	s. 20
2.5 Målgrupp	s. 21
3 TIDIGARE STUDIER OCH TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER	s. 22
3.1 Tidigare studier	s. 22
3.2 Teoretiska utgångspunkter	s. 23
3.2.1 Marknadsanalys	s. 23
3.2.1.1 Allmänekonomisk analys	s. 24
3.2.1.2 Ortsanalys	s. 24

3.2.1.3 Fastighetsmarknads- och förvaltningsanalys	s. 27
4 EMPIRI	s. 28
4.1 Allmänekonomisk analys	s. 28
4.2 Ortsanalys	s. 29
4.2.1 Potentiella etableringsorter i Skåne	s. 29
4.2.1.1 Eslöv	s. 29
4.2.1.1 Ljungbyhed	s. 32
4.3 Fastighetsmarknads- och förvaltningsanalys	s. 34
4.3.1 Fastighetsmarknaden i Sverige	s. 34
4.3.2 Potentiell marknad - skånska privatpiloter	s. 35
4.3.3 Intervjuer och enkäten	s. 36
4.3.3.1 Intervju med Anders Hylén	s. 36
4.3.3.2 Intervju med Carl Rönn	s. 37
4.3.3.3 Enkätundersökning	s. 39
5 ANALYS	s. 46
6 SLUTSATSER	s. 50
7 EGNA REFLEKTIONER	s. 52
KÄLLFÖRTECKNING	
ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING	
BILAGA 1 Demografiska uppgifter för undersökta orter	
BILAGA 2 Intervjuguide	
BILAGA 3 Enkätmall	
BILAGA 4 Enkätredovisning för gruppen övriga	
BILAGA 5 Enkätssammanställning	

1. INLEDNING

I det inledande kapitlet definieras begreppen livsstilsboende och flygplansbyar. Vidare redogörs bakgrunden för flygplansbyar i såväl ett internationellt som svenskt perspektiv. Därefter presenteras undersökningens syfte och gjorda avgränsningar samt uppsatsens vidare disposition.

1.1 Bakgrund

Utvecklingen går mot ett mer individualiserat boende med arkitektritade och skräddarsydda villor. Detta synliggörs också då byggbolagen har anpassat sig och erbjuder olika typer av boende för människor som efterfrågar sjönära, skogsnära med mera.¹

Del av denna utveckling är att en speciell typ av boende växt fram som för närvarande inte har någon gemensam benämning. Dessa boendeformer som bl.a. inbegriper golfboende, båtboende och flygplansbyar har det gemensamt att de inriktar sig på att kombinera boendet med en hobby eller livsstil. Vissa definierar dessa typer av boenden som kategoriboenden men detta är missvisande då kategoriboenden eller specialboenden har andra egenskaper. Kategoriboenden definieras av Statistiska Centralbyrån som Servicehus, Äldreboende och Studentboende. Dessa har gemensamt att det krävs att man är av en viss ålder, studerar eller är sjuk för att få tillstånd att bo i dem.² Golfboende och de andra formerna av livsstilsboende kräver dock inga av dessa kriterier för att behöva bo i dem. Gemensamma egenskaper mellan kategoriboenden och livsstilsboenden är att det är människor med liknande behov som bor tillsammans.

Att bo i en flygplansby är en form av boende som passar in på definitionen livsstilsboende. Flygplansbyar innebär att människor med ett gemensamt flygintresse väljer att bosätta sig i anslutning till ett flygfält. På varje tomt finns det en hangar där du får plats med ditt flygplan. Från hangaren är det möjligt att taxa direkt ut till startbanan.³

¹ www.ncc.se

² SCB, 2003

³ Björnstam, 2005

För närvarande håller Sveriges och Nordens första flygplansby på att färdigställas i Siljansnäs utanför Leksand i Dalarna.⁴ Fenomenet dök upp i efterkrigstidens USA och för närvarande finns det omkring 450-500 flygplansbyar i USA.⁵ I Europa byggdes den första flygplansbyn i Frankrike 1996.⁶

1.1.1 Flygplansbyar utomlands

Residential Airparks har sitt ursprung i efterkrigstidens USA. På senare år har alltfler flygplansbyar byggts i USA. 1997 fanns det 350 stycken⁷ och fem år senare hade antalet växt till 450 stycken. Enligt en amerikansk tidningsartikel från 2002 byggs det mellan 5-10 nya flygplansbyar varje år i USA. De nybyggda samhällena riktar sig oftast till advokater, läkare och andra personer i en god ekonomisk situation. Det finns dock mindre exklusiva flygplansbyar med endast ett fåtal hus och en liten landningsbana.⁸

Den första europeiska flygplansbyn byggdes i Frankrike 1996.⁹ I dagsläget finns det även en flygplansby i Spanien och en i Litauen.¹⁰ Projektet Palukino Air Park i Litauen började 2003 som ett samarbete mellan litauiska och svenska projektörer. Cirka en tredjedel av de 64 tomterna är i dagsläget sålda.¹¹ Utanför Europa finns det flygplansbyar i bland annat Australien, Kanada, Kenya och Costa Rica.¹²

I tidningsartikeln ”The Future of Residential Airparks” så talas det om vem som kan tänkas efterfråga att bo i flygplansbyar i framtiden. Författaren har iakttagit tre pågående eller kommande trender inom boendeformen.

- Alltfler människor kan utföra sitt arbete oberoende av var de befinner sig. Dessa människor skulle kunna tänkas bo i flygplansbyar långt ifrån storstadsområden i fall de har tillgång till höghastighetsinternet och andra affärslösningar.
- Människor som reser mycket i tjänsten.

⁴ www.siljanairpark.se

⁵ Sung, 2002

⁶ www.siljanairpark.se

⁷ Paik, 1997

⁸ Sung, 2002

⁹ www.siljanairpark.se

¹⁰ www.airparks.com

¹¹ www.air-park.ot.lt

¹² www.airparks.com

- Människor som utnyttjar privatjet med egna piloter och vill ha snabb tillgång till sitt flygplan.

Ett boende som kombinerar flygmöjligheter med andra tjänster så som golf och marina tror författaren också är efterfrågat av ovanstående kundkategorier. Den framtida utvecklingen av privatflyg till att bli mer automatiserade och lättare att flyga kommer innebära att intresset ökar för boendeformen.¹³

1.1.2 Flygplansbyar i Sverige

Fastighetsmarknaden för flygplansbyar i Sverige består för närvarande av en flygplansby under uppbyggnad och ytterligare fem projekt i olika stadium i utvecklingen.

Sveriges och Nordens första flygplansby håller på att iordningställas i Siljansnäs utanför Leksand i Dalarna. Siljan Airpark har fått samtliga sina 45 tomträtter sålda till huvuddelen svenskar men även normmän, danskar, finnar, tyskar, engelsmän samt en turk, israel och österrikare.

För närvarande finns det ytterligare planer på fem stycken flygplansbyar i följande orter: Svenljunga, Gagnef, Trosa, Eslöv och Ljungbyhed.

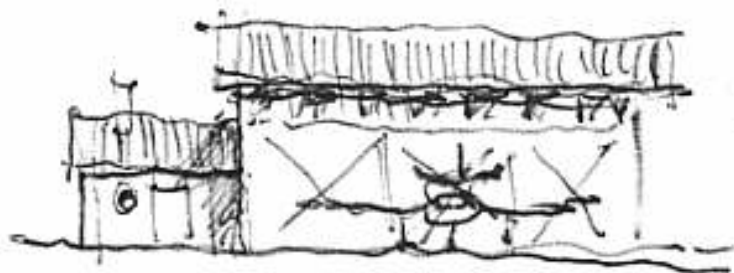
Figur 1. Flygplansbyar i Sverige, redovisade uppifrån och ned.

1. Siljan Airpark
2. Gagnef Airpark
3. Trosa Airpark
4. Svenljunga Airpark
5. Ljungbyhed Airpark
6. Eslöv Airpark



¹³ Coyne, 2003

Till skillnad från övriga projekt är Svenljunga Airpark tänkt att vara ett alternativ till mer traditionella former av sommarhus. Det är tänkt att byggnaderna kring flygfältet skall bestå av varmhangarer med en mindre bostadsdel. Enligt arkitekten Igor Cronsioe är Svenljunga en ort med en stor andel mekarintresserade invånare. Varmhangarerna skulle kunna hysa en rad olika fordon och ägarna skulle kunna utbyta erfarenheter. Fritidsbostaden är dessutom tänkt att vara relativt billig i grundutförande och sedan är det upp till varje enskild att inreda efter tycke och smak.¹⁴



Figur 2. Ett av förslagen som projektörerna bakom Svenljunga Airpark skissar på (www.archaid.se).

Det projekt som förmodligen är längst gånget är planerna på en flygplansby i Gagnef. Här har privata intressenter planer på att bygga en flygplansby med cirka 50 tomter. Läget anses vara optimalt från projektörernas sida med tanke på att det är nära till såväl golfanläggning och naturupplevelser som naturreservat och forsfsiske. De privata intressenterna som står bakom projektet har redan fått indikationer på intresse från Europa, då särskilt företagare från Mellan- och Sydeuropa.¹⁵

Troslanda Airpark är ett projekt som skulle innebära att en flygplansby byggs i anslutning till ett flygfält utanför Trosa i Södermanland. Då ett antal flygfält blivit nerlagda i och omkring Stockholm tror intressenterna bakom detta projekt att det kan finnas ett stort intresse bland privatpiloter från Stockholmsområdet.¹⁶

¹⁴ www.archaid.se

¹⁵ Dalarnas Tidningar, 2006

¹⁶ Björnstam, 2005

1.2 Syfte

Syftet med denna uppsats är att undersöka om det finns en marknad för denna typ av boende i Skåne. Syftet är även att få en bild av vart utvecklingen är på väg och vad vi har att vänta oss inom en överskådlig framtid.

- Finns det någon efterfrågan av flygplansbyar i Skåne?
 - Hur påverkas denna typ av boende av ekonomiska förändringar i samhället?
 - Vad har de intressenter gemensamt som vill flytta till en flygplansby?

1.3 Avgränsning

Den huvudsakliga målgruppen för ett boende i en flygplansby är privatpiloter. Denna undersökning skall främst bedöma om det finns en efterfrågan av boendeformen i Skåne. Undersökningens begränsade tidsutrymme har inneburit att ett urval av skånska privatpiloter fått möjlighet att besvara en webbenkät. I Skåne finns det 15 flygklubbar varav 4 stycken deltagit i enkätundersökningen. Dessa var Eslövs FK, Ljungbyheds FK, Söderslätts FK och Sjöbos FK. Det finns förmodligen även ett intresse från övriga Sverige och utlandet men avgränsningen innebär att endast hänsyn tas till de skånska piloterna. Undersökningen tar ej heller hänsyn till de möjliga miljökonsekvenser och övriga följd effekter en etablering av en flygplansby kan medföra.

1.4 Disposition

Nedan följer en kort presentation av uppsatsens fortsatta disposition

Kapitel 2 Metod

I detta avsnitt redogörs och motiveras de metodval som legat till grund för uppsatsen. Vidare beskrivs de valda datainsamlingsmetoderna. Avsnittet avslutas med en reflektion av den valda metodens styrkor och svagheter.

Kapitel 3 Tidigare studier och teoretiska utgångspunkter

I detta kapitel redogörs för tidigare studier som gjorts på området för att sedan förklara arbetets teoretiska utgångspunkter. Det finns få tidigare studier som genomförts om flygplansbyar. I detta kapitel behandlas den begränsade undersökning som Eslövs kommun

genomfört. Som teoretisk utgångspunkt för denna undersökning används teorier kring marknadsanalyser av fastighetsmarknaden.

Kapitel 4 Empiri

I detta kapitel behandlas först ekonomin och fastighetsmarknaden i Sverige för att sedan presentera de två skånska orter där det finns planer på att upprätta flygplansbyar. Vidare redogörs för antalet privatpiloter i Sverige och Skåne för att klargöra antalet potentiella intressenter. Avslutningsvis presenteras primärdatan, det vill säga den information som författarna inhämtat via intervjuer och webbenkät.

Kapitel 5 Analys

I detta kapitel analyseras resultaten från undersökningen med utgångspunkt i den teori som legat till grund för uppsatsen. Det som inledningsvis analyseras är hur delmarknaden flygplansbyar påverkas av förändringar i samhällsekonomin med kopplingar till den svenska fastighetsmarknaden som helhet. Intervjuerna och enkäterna ligger till grund för en helhetsbedömning av hur stor efterfrågan är för flygplansbyar i Skåne och i viss mån övriga Sverige.

Kapitel 6 Slutsats

I detta kapitel redogörs svaren på de frågeställningar som ställdes inledningsvis. Det huvudsakliga syftet är att skildra om det finns en efterfrågan av flygplansbyar i Skåne.

Kapitel 7 Reflektion

I detta kapitel beskriver författarna de reflektioner som framkommit under arbetets gång.

2. METOD

I följande avsnitt redogörs och motiveras de metodval som legat till grund för uppsatsen. Vidare beskrivs de valda datainsamlingsmetoderna. Avsnittet avslutas med en reflektion av den valda metodens styrkor och svagheter.

2.1 Undersökningsansats

I detta avsnitt redovisas de metodval som gjorts. Ett kritiskt förhållningssätt till gjorda val intogs genomgående. Arbetet med uppsatsen började med en litteraturstudie över dels fenomenet flygplansbyar, men också kategoriboende i stort för att se om det finns möjliga kopplingar. Relevant teori inhämtades om hur en marknadsanalys på fastighetsmarknaden kan genomföras. Författarna innehar kunskaper sedan tidigare studier inom området marknadsanalys, vilket underlättade genomförandet.

2.1.1 Abduktiv ansats

Abduktiv ansats kan sägas vara ett mellanting mellan de mer renodlade formerna deduktiv och induktiv ansats. Vid en abduktiv ansats finns det ingen självklar metod att ta avstamp i och författarna prövar en rad olika teorier för att se om de är tillämpliga på det specifika undersökningsobjektet.¹⁷ ”Till skillnad från forskare har en utredare eller någon som arbetar med utvecklingsarbete inte ambitionen att producera kunskap i form av teorier. Sålunda kan man inte säga att utrednings- eller utvecklingsarbete är vare sig utpräglat deduktivt eller induktivt i vetenskaplig mening.”¹⁸

Denna uppsats tar sin teoretiska utgångspunkt i marknadsanalys av fastighetsmarknaden. Denna teori är till stora delar applicerbar på den delmarknad som undersöks men utgör inte ensam den stödjande pelaren i utredningen, detta innebär att en abduktiv ansats har tillämpats.

¹⁷ Patel, 2003, s. 24

¹⁸ Patel, 2003, s. 25

2.1.2 Kvalitativ och kvantitativ metod

I denna uppsats har såväl kvalitativ som kvantitativ metod använts. Skillnaderna mellan de båda metoderna är att en kvantitativ metod mäter och fokuserar på variabler och samband. En kvalitativ data däremot måste tolkas då den inte ska kvantifieras.¹⁹

Initialt så användes en kvantitativ forskningsmetod genom att en webbenkät bland ett urval av Skånes privatpiloter genomfördes. Syftet med denna enkätundersökning var att få en bild av hur många som kunde tänka sig att flytta till en flygplansby i Skåne. Enkäten var tillgänglig på internet under tidsperioden 13/4 – 5/5 2007 på hemsidan www.flygplansby.se.

Under tiden enkätundersökningen pågick genomfördes kvalitativa intervjuer med Anders Hylén, Marknadsansvarig Syd PEAB, och Carl Rönn, initiativtagare till Siljan Airpark. Dessa intervjuer gav information om bakgrund och framtida utveckling inom området.

Fler infallsvinklar och en mer mångbottnad uppsats är resultatet av att de båda ovanstående metoderna använts.

2.2 Val av datainsamlingsmetoder

I detta avsnitt beskrivs de metoder som valts för insamling av data för uppsatsen. En omfattande enkätundersökning av främst skånska piloter men även semistrukturerade intervjuer med personer från Peab och Siljan Airpark har genomförts för insamling av primärdata. För insamling av sekundärdata har relevanta internetsidor, tv-program, litteratur och tidningsartiklar som finns på området studerats. Dessutom har även en översiktsplan över Eslövs kommun med fördjupning för östra Eslöv undersökts.

2.2.1 Sekundärdata

Sekundärdata är tidigare insamlad information som har använts i ett annat sammanhang och med ett annat syfte än för den aktuella undersökningen.²⁰

En litteraturstudie över företeelsen flygplansbyar gjordes för att öka kunskapen om ämnet samt ge en ökad förståelse för det nya livsstilsboendet som breder ut sig i Europa.

¹⁹ Christensen m.fl., 2001, s. 66

²⁰ Christensen m.fl., 2001, s. 88

Den huvudsakliga källan vid insamlingen av sekundärdata har varit internet och tidningsartiklar. Då detta är ett så pass nytt fenomen i Sverige och resten av Europa finns det inte några böcker inom ämnet att tillgå ännu. Informationen kring svensk ekonomi, den svenska fastighetsmarknaden, Ljungbyhed och Eslöv inhämtades även de via relevanta internetsidor, tidningsartiklar och litteratur.

2.2.2 Primärdata

På grund av att flygplansbyar är en utforskad del av den svenska fastighetsmarknaden, behöver ny information inhämtas, det vill säga primärdata.²¹ Primärdata kan beskrivas som ögonvittnesskildringar och förstahandsrapporteringar.²²

2.2.2.1 Enkätundersökning

Huvudfrågeställningen för uppsatsen är; Finns det någon efterfrågan av flygplansbyar i Skåne? För att kunna besvara denna frågeställning på snabbast och enklast vis valdes en webbenkät. Fördelen gentemot andra typer av enkäter är att en webbenkät är:

- Snabb
- Kostnadseffektiv
- Enklare bearbetning av data
- Högre kvalitet i öppna svar

En svaghet med webbenkäter är att personer med låg datorvan kanske inte klarar av att fylla i och sända enkäten åter.²³ Denna svaghet har minimerats genom att enkäten endast har skickats ut till personer med en e-postadress vilket borde vara en indikator på att personen har baskunskaper gällande att sända e-post. För att ytterligare förenkla lades enkäten ut på en hemsida, www.flygplansby.se, med en inbyggd funktion att direkt skicka svaren.

Webbenkäten fokuserades till att ta reda på om skånska piloter skulle kunna tänka sig att flytta till en flygplansby i Skåne. Det eventuella intresse som skulle kunna uppstå från övriga delar av Sverige och utlandet bedöms framförallt utifrån den informations som inhämtades vid intervjuerna med Anders Hylén och Carl Rönn. Det skulle vara intressant att genomföra en webbenkät även med dessa grupper, men tidsramen för uppsatsen satte sina begränsningar.

²¹ Christensen m.fl., 2001, s.102

²² Patel, 2003, s. 65.

²³ Christensen m.fl., 2001 s. 143

2.2.2.2 *Genomförande och sammanställande av enkäter*

Webbenkäten var standardiserad, vilket innebär att enkäten såg likadan ut för samtliga respondenter. Beroende på frågans karaktär var svarsalternativen antingen strukturerade, förutbestämda alternativ, eller icke strukturerade. Respondenten gavs utrymme till att formulera egna svar.²⁴

Webbenkäten inleddes med några allmänna frågor kring kön, ålder, civilstånd etc. för att sedan övergå till mer direkta frågor om flygvanor och inställning till flygplansbyar. Det gavs också utrymme för personliga åsikter och synpunkter kring flera frågor, för att på så vis få fram mer information angående respondenternas åsikter och inte bara få de förutbestämda svarsalternativen. Frågorna i enkäten utformades utifrån uppsatsens frågeställningar.

Frågorna var utformade på så sätt att se om det fanns en koppling mellan intresse för att flytta till en flygplansby i Skåne och respondentens; ålder, civilstånd, boende, antal flygtimmar etcetera. Webbenkäten och de sammanställda svaren är medtagna i bilaga.

Initialt togs kontakt med Ljungbyheds-, Eslövs-, och Söderslätts flygklubb för att inleda ett samarbete med att nå ut med enkäten till deras medlemmar. Detta ledde fram till att enkäten lades ut på hemsidan www.flygplansby.se. Enkäten har varit tillgänglig på internet under tiden 13/4 – 5/5 2007 och här har respondenterna kunnat fylla i enkäten direkt på nätet. Under tiden enkäten pågick spreds ryktet och bland annat Sjöbos flygklubb valde även de att skicka ut information om enkäten till sina medlemmar.

Svaren skickades automatiskt till en e-postadress, enkatsvar@flygplansby.se, där endast svaren för varje fråga redovisades, vilket underlättade sammanställningen av svaren.

2.2.2.3 *Individuella semistrukturerade intervjuer*

Semistrukturerade intervjuer innebär att en intervjuguide används med teman och underliggande frågor som berörs under intervjun. Ordningsföljden för intervjufrågorna är inte förutbestämd utan varierar från ett intervjutillfälle till annat.²⁵ Då arbetet med uppsatsen började med en litteraturstudie över fenomenet flygplansbyar medförde detta att författarna

²⁴ Christensen m.fl., 2001, s. 146

²⁵ Christensen m.fl., 2001, s. 165

fick grundläggande kunskap om ämnet. Dessa förkunskaper låg till grund för utformningen av de områden som behandlades under intervjuerna.

Det största problemet med personliga intervjuer är den intervjuareffekt som kan uppstå. Den fysiska närvaron av intervjuerna kan påverka respondenten vilket kan leda till onormalt beteende och vinklade svar.²⁶ För att minimera påverkan av intervjuareffekten genomfördes de båda intervjuerna på likartat sätt.

Intervjuerna utgick ifrån en intervjuguide över de områden uppsatsen berörde. För att respondenterna skulle vara införstådda med vad intervjuerna skulle behandla, sändes intervjuämnen över efter telefonkontakt. På detta sätt kunde respondenterna förbereda sig för att kunna lämna mer detaljerade svar.

Utrymme lämnades åt respondenterna att komma med egna frågor och tillägg. Detta ledde till öppna diskussioner med nya infallsvinklar som följd. Mot slutet av intervjuerna kontrollerades intervjuguiden så att alla relevanta frågor hade täckts in och behandlats under intervjuerna. Vid intervjuerna medverkade båda författarna där den ena ledde intervjun och den andre antecknade och ställde kompletterande frågor. I och med intervjuernas öppna karaktär var det en fördel att båda författarna deltog vid intervjutillfällena. Detta säkerställde att författarna fick svar på alla relevanta frågor och i större utsträckning kunde ställa intressanta följdfrågor. Intervjuguidens grundstruktur såg överlag likadan ut under de båda intervjuerna men en viss modifiering var tvungen att göras då respondenterna hade olika förhållanden till frågeställningen.

På förhand blev respondenterna tillfrågade om det gick bra att intervjun blev inspelad med diktafon vilket respondenterna inte hade några invändningar mot. Anledningen till att intervjuerna spelades in var för att inte förlora väsentlig information. Inspelningen möjliggjorde kompletteringar till de löpande anteckningarna som gjordes under intervjuerna.

En nackdel med inspelning av intervjuer kan vara att vissa personer upplever det som en negativ faktor vilket kan påverka de svar respondenten ger. Detta kan i sin tur sedan leda till att respondenten blir mer förtegen. I dessa fall godkände respondenterna i förväg att

²⁶ Jacobsen, 2002, s. 162

intervjuerna fick bandas, vilket får anses som att inspelningen inte störde dem. Dessutom fick respondenterna ämnena som intervjun skulle behandla via e-post före intervjun. På så vis fick de möjlighet att förbereda sig på att kunna ge bra och uttömmande svar. När intervjuerna hade sammanställts skickades de åter till respondenterna för att säkerställa att de var korrekt återgivna.

2.3 Urval

I denna uppsats har det valts att göras ett urval ur målpopulationen privatpiloter i Skåne. De utvalda piloterna tillhör Eslövs- Ljungbyheds-, Södersläotts- och Sjöbos flygklubb. I hela Skåne finns det 15 stycken flygklubbar vilket innebär att urvalet är cirka 25 % av målpopulationen. Ett fåtal piloter från andra klubbar i Skåne har också besvarat enkäten, vilket ökar urvalet. Anledningen till att det blev de fyra valda klubbarna beror på att de alla har många medlemmar och redan från första kontakt varit villiga att hjälpa till.

2.3.1 Val av respondenter

Vilka personer som skulle ingå i enkätundersökningen kunde inte styras helt och hållet men merparten var personer som redan bor och arbetar i Skåne. Sedan finns det personer som bor utanför Skånes gränser varav de flesta är stödmedlemmar till de skånska flygklubbarna. Då de skånska privatpiloterna spred information om enkäten besvarades den även av ett antal personer med tillhörighet i andra klubbar i landet. Enkäten var på sätt och vis öppen för alla men enbart utvalda personer fick information om internetsidan www.flygplansby.se.

De två respondenterna valdes ut för sina kunskaper inom området flygplansbyar. Carl Rönn är eldsjelen bakom Sveriges första flygplansby och har bland annat blivit utsedd till årets flygare 2006.²⁷ Anders Hylén är den ansvarige personen på PEAB när det gäller att uppföra en flygplansby i Ljungbyhed. Anders Hylén är själv inte pilot men besitter kunskaper om fenomenet flygplansbyar och ser förhoppningsfullt på projektet i Ljungbyhed.

2.4 Källkritik

Under följande rubriker resumeras de styrkor och svagheter som valet av metod har lett till.

²⁷ [www.ksak.se\(1\)](http://www.ksak.se(1))

2.4.1 Reliabilitet

Det viktiga för en undersökning är att den insamlade empirin är tillförlitligt och trovärdig och inte förenad med för många mätfel. Det är därför av betydelse att reflektera över hur undersökningens upplägg kan ha påverkat resultatet. Detta benämns undersökningens reliabilitet.²⁸

Det är möjligt att det uppstått en intervjuareffekt med tanke på att ingen av författarna besitter någon intervjuteknik eller kunskap om det samma. Intervjuerna utformades mer som en öppen diskussion för att inte respondenterna skulle ledas in i en förutbestämd riktning och ge väntade svar. Den intervjuareffekt som trots allt uppstod tros vara minimal på grund av tillvägagångssättet för intervjuerna.

Med tanke på att intervjuerna bandades finns det alltid en risk för att det påverkar respondenten negativt. I detta fall tros inte detta vara någon större fara när respondenten i efterhand fick godkänna vad som skrivits. Däremot har det hjälpt att återskapa dialogen med respondenten i efterhand och på så vis förhindrat att väsentligheter förbisetts.

Gällande enkätsvarens reliabilitet måste det tas i beaktande att författarna inte haft direkt tillgång till e-postadresser utan webmastern vid respektive flygklubb förmedlat informationen vidare till sina medlemmar. Detta betyder att det är oklart hur stor andel av medlemmarna som har e-post och i sin tur fått informationen om webbenkäten.

2.4.2 Validitet

Validitet bygger på att empirin är giltig och relevant. Det talas om den samtidiga validiteten och innehållsvaliditeten där den sistnämnda har att göra med resultatets giltighet och den samtidiga validiteten anger huruvida resultatet är generaliserbart.²⁹

Källornas giltighet är A och O för innehållsvaliditeten. Genom att välja respondenter för de personliga intervjuerna som båda besitter expertkunskaper inom området ger en hög innehållsvaliditet. Den ena respondenten, Anders Hylén, valdes ut i samråd med Peab för att komma i kontakt med den person på företaget som var mest insatt i projektet i Ljungbyhed.

²⁸ Patel, 2003, s. 100

²⁹ Patel, 2003, s. 99-100

2.5 Målgrupp

Denna uppsats riktar sig främst till privatpiloter, såväl skånska, svenska som utländska, som kan ha ett intresse av att flytta till en flygplansby i Skåne. Uppsatsen riktar sig även till byggprojektörer som har för avsikt att bygga en flygplansby. Näringsidkare som kan tänka sig att etablera sig i anslutning till flygplansbyar kan även tänkas vara en målgrupp då särskilt golfanläggnings- och restaurangägare.

3. TIDIGARE STUDIER OCH TEORETISKA UTGÅNGSPUNKTER

I följande kapitel redogörs för tidigare studier som gjorts på området för att sedan förklara arbetets teoretiska utgångspunkter. Det finns få tidigare studier som genomförts om flygplansbyar. I detta kapitel behandlas den begränsade undersökning som Eslövs kommun genomfört. Som teoretisk utgångspunkt för denna undersökning används teorier kring marknadsanalyser av fastighetsmarknaden.

3.1 Tidigare studier

Flygplansbyar och livsstilsboenden är generellt en outforskad del av bostadsmarknaden. Det finns en del tidigare genomförd forskning på kategoriboenden och då framförallt servicehem och äldreboenden. Denna litteratur är inte applicerbar eller relevant för denna uppsats då den behandlar ett vida skilt område om hur dessa typer av boenden skall vara utformade för att möta kraven från en åldrande befolkning.

I ”Översiktsplan Eslövs kommun – Fördjupning för Östra Eslöv” från december 2006 finns det dock viss information kring undersökningar som Eslövs kommun genomfört för att se om det finns en möjlighet att omvandla Eslövs befintliga flygfält till en flygplansby. Denna handling behandlar främst en potentiell flygplansbys miljökonsekvenser gällande buller. En bullerutredning har genomförts 2006 hos den externa konsulten Ingemanssons Technology AB. De kom fram till slutsatsen att de föreslagna planerna klarar gränserna för flygbullernivåerna (55 dBA). Däremot så kommer planerna innebära att den maximala ljudnivån ligger över riktvärdet 70 dBA för stora delar av omgivningen. Skillnaden mellan flygbullernivå och maximalnivåer är att det första är en ”medelljudnivå” för ett årsmedeldygn. Maximalnivån mäter ljudnivån för den bullrigaste flygplanstypen som regelmässigt flyger till och från flygplatsen. Denna maxnivå får överskridas högst tre gånger per natt.³⁰ Författarna bedömer dock att ytterligare underlag krävs inför en kommande detaljplan och om vilka begränsningar som krävs för flygtrafiken, för att det skall vara möjligt med hänvisning till maximalvärdena förlägga bostäder i Östra Eslöv.³¹

³⁰ Översiktsplan Östra Eslöv, 2006, s. 44

³¹ Översiktsplan Östra Eslöv, 2006, s. 24

Eslövs kommun har även genomfört en miljökonsekvensbeskrivning med hjälp av den externt inhyrda konsulten Ramböll Sverige AB. Deras slutsats är att flygbullret har en betydande miljöpåverkan men att det ligger inom miljökvalitetsnormerna för luftkvalitet och buller. De hänvisar dock till utredningen gjord av Ingemanssons Technology gällande att flygtrafik i nuvarande form kommer överskrida maxljudnivå.³²

Eslövs kommun har bevisligen inte genomfört någon utredning huruvida det finns en efterfrågan av flygplansbyar i Östra Eslöv. De skriver i översiktsplanen ”Genom att förlägga en ”flygby” här kan flygfältet utvecklas och nyttjas mer och det möjliggör för människor med flygintresse att bo i direkt anslutning till flygfältet. Finns inget intresse för en sådan etablering kan en by med enbart bostadshus istället förläggas här.”³³

3.2 Teoretiska utgångspunkter

När en delmarknad av fastighetsmarknaden skall analyseras används en arbetsform som kallas marknadsanalys. För att se om det finns någon efterfrågan av flygplansbyar, en ny delmarknad i Sverige, så bedöms denna boendeform ur ett antal olika aspekter. Dessa aspekter består av hur förändrade ekonomiska förhållanden, potentiella etableringsorter och flygplansbyar i omvärlden påverkar efterfrågan i Skåne.

3.2.1 Marknadsanalys

Fastighetsmarknaden består av ett antal delmarknader med olika egenskaper. Beroende på vilka egenskaper som söks kan marknaderna avgränsas olika. Analyser av fastighetsmarknaden görs främst av två orsaker:

1. Undersöka möjligheterna kring att investera/sälja fastigheter.
2. Ligga till grund för prisanalyser/marknadsvärdebedömningar.³⁴

Det huvudsakliga syftet är att ge en bild av den framtida utvecklingen gällande orts- och fastighetsrelaterade parametrar. Syftet med en investeringsanalys kan beskrivas med ”En systematisk studie som syftar till att analysera och prognostisera framtida efterfrågan för en

³² Miljökonsekvensbeskrivning Östra Eslöv, 2006, s. 2-3

³³ Miljökonsekvensbeskrivning Östra Eslöv, 2006, s. 22

³⁴ Lind & Persson, 2005, s. 216

viss fastighetstyp och relatera denna efterfrågan till det relevanta utbudet.”³⁵ Utvecklingen på fastighetsmarknaden gällande förvärvskostnader och förändringar i det ekonomiska klimatet är en stor påverkansfaktor.³⁶

Oberoende av vilken av de två ovanstående analyserna som skall genomföras så bör marknaden som regel betraktas från fyra olika synsätt.

1. Allmänekonomisk analys
2. Ortsanalys
3. Fastighetsmarknads- och förvaltningsanalyser
4. Fastighetsanalyser³⁷

I detta kapitel kommer inte hänsyn tas till den fjärde analysnivån ”fastighetsanalyser” då den behandlar en specifik fastighets kvalitéer och inte som ämnat i detta fall en hel delmarknad.

3.2.1.1 Allmänekonomisk analys

Denna analysvinkel innebär att landets ekonomiska situation behandlas. Prognoser ligger till grund för den framtida ekonomiska utvecklingen i landet. Resultaten av denna analys visar vilka parametrar som påverkar fastighetsmarknaden och andra branscher dvs. ekonomisk tillväxt, inflation, räntenivå och konjunktursvängningar.³⁸

Ekonomisk tillväxt mäts främst i bruttonationalprodukt (BNP) dvs. ”det sammanlagda värdet av de varor och tjänster för slutlig användning som produceras för marknaden och för den offentliga sektorn i ett land under en period, vanligen ett år.”³⁹

Inflation innebär att prisnivåerna i samhället ökar. Inflation mäts oftast med konsumentprisindex (KPI), som mäter hur ett stort antal konsumtionsartiklar förändras i pris över tiden, vanligtvis ett år. Konsumtionsartiklarna som ligger till grund för indexet väljs utifrån vad ett genomsnittligt hushåll köper. Inflation uppstår på grund av en rad orsaker

³⁵ Lind & Persson, 2005, s. 217

³⁶ Lind & Persson, 2005, s. 217

³⁷ Lind & Persson, 2005, s. 217

³⁸ Lind & Persson, 2005, s. 218

³⁹ [www.ne.se\(1\)](http://www.ne.se(1))

exempelvis om en tillverkare inte kan tillhandahålla tillräckligt med produkter som efterfrågas höjs priserna. På motsvarande sätt sänks priserna om en tillverkare säljer färre produkter än denne tillverkar. De flesta ekonomer är eniga om att en hög inflationstakt är skadlig för den ekonomiska tillväxten då den innebär exempelvis att löner höjs och därmed också i förlängningen en ökad arbetslöshet.⁴⁰

Räntan är det pris eller den ersättning som utgår för att få låna pengar. Räntenivån påverkas av det utbud och efterfrågan som finns på marknaden. Inflationstakten påverkar räntan på så sätt att om inflationen ökar minskar värdet av de pengar som återbetalas och räntan höjs för att täcka förlusten. Detta innebär i sin tur att mindre pengar lånas ut från exempelvis kreditinstitut och tillväxten avstannar. Kopplingen mellan ränta och inflation kan illustreras på följande vis: om ett lån tas med en ränta på 9 % och inflationen är på 2 % blir den reala ränta som betalas 7 %. Riksbanken använder styrräntan även kallad reporäntan som ett styrmedel för att påverka ekonomin.⁴¹

Ekonomisk tillväxt, inflation och räntenivåer handlar om ekonomin i det längre loppet. Konjunktur är ett begrepp som används i ett mer kortsiktigt perspektiv och dess svängningar visar hur väl den existerande produktionskapaciteten utnyttjas. I det längre loppet mår inte ekonomin bra av varken en för hög eller för låg konjunktur och staten försöker därmed genom sin stabiliseringspolitik hålla tillväxten inom vissa givna ramar. Vid en högkonjunktur är efterfrågan stor på företagens produkter och produktionen ökar. Detta innebär att resurser i vissa fall överutnyttjas, ex. maskinparken är för liten för att producera tillräckligt mycket, och överhettning och flaskhalsar uppstår. Detta betyder att den höga produktionstakten inte kan upprätthållas och faller tillbaka. Vid en lågkonjunktur finns det mycket lediga resurser och efterfrågan är lägre på företagens produkter.⁴²

Vid en längre tids högkonjunktur påverkas även sysselsättningen och företagen måste anställa för att höja produktionstakten. Efterfrågan på kompetent personal betyder att lönerna höjs och därmed också hushållens köpkraft. Företagen måste investera i en ny maskinpark och lånar

⁴⁰ Lind & Persson, 2005, s. 220

⁴¹ Lind & Persson, 2005, s. 221

⁴² Eklund, 2005, s. 248

pengar av kreditinstituten. Behovet av personal och ökade lån på marknaden innebär att inflationen ökar och räntorna höjs.⁴³

Slutligen avtar högkonjunktur då produktionen inte kan hållas uppe, allt för optimistiska prognoser som inte håller eller en överkapacitet från företagen. Detta betyder att en lågkonjunktur är på ingång med färre låntagare då det är höga räntor, fallande börser, omstrukturering av företagen för att möta en lägre efterfrågan och en försämrad köpkraft hos hushållen.⁴⁴

Sammanfattningsvis så vid en högkonjunktur är tillväxten hög, räntorna och inflationen inledningsvis låg. På väg mot en lågkonjunktur spegelvänds situationen med låg tillväxt, hög ränta och inflation.

3.2.1.2 Ortsanalys

Ortsanalys innebär en studie av en orts geografiska förutsättningar gällande läge, befolkning, näringsliv, samt lokal och regional ekonomi. Även infrastruktur, kommunikationer, utbildnings- och servicekvalitet är viktiga bedömningsaspekter för att förutse en orts framtida situation. Nyckeltal som bör undersökas är befolkningens utbildningsnivå, inkomstnivåer, sysselsättningsgrad och förändring över tiden. Dessa nyckeltal påverkar den lokala fastighetsmarknaden i fråga om förväntade vakanser, hyresnivåer och framtida utveckling. Det är också viktigt att analysera ortens näringsliv ifråga om storleken på privat respektive offentlig sektor. Vilken typ av företag som finns på orten kan också vara en god indikator i vilken riktning orten är på väg. En god infrastruktur med närhet till transportleder, kommersiellt flyg och bredband är av stor betydelse.⁴⁵

En Ortsanalys måste ta hänsyn till vad som skall analyseras och inte behandla nyckeltal som är irrelevanta för undersökningen.

⁴³ Eklund, 2005, s. 250

⁴⁴ Eklund, 2005, s. 250

⁴⁵ Lind & Persson, 2005, s. 224

3.2.1.3 Fastighetsmarknads - och förvaltningsanalys

Denna analysnivå har för avsikt att klarlägga vad objektet är värt på den specifika fastighetsmarknaden i jämförelse med andra liknande objekt. Syftet är dessutom att bedöma om marknadens mera allmänna hyresnivåer, vakanser och direktavkastningskrav är aktuella för och därmed applicerbara på värderingsobjektet. Det skall naturligtvis finnas utrymme för visa modifieringar av objektet i förhållande till jämförelseobjekten så som avvikelser i form av läge, fysiska eller ekonomiska förutsättningar men även mera svårbedömda och komplexa förhållanden.⁴⁶

Vanligtvis bedöms jämförelseobjekten utifrån en ortsprisanalys. Denna innebär att försäljningar av jämförbara objekt sammanställs och genomsnittliga nyckeltal uträknas. Dessa nyckeltal kan exempelvis i urval bestå av pris per kvadratmeter, antal standardpoäng, bostadsarea och byggår. Det genomsnittliga värdet appliceras sedan på objektet som undersöks med modifiering för tidigare angivna avvikelser i form av speciella förhållanden. En förvaltningsanalys bedömer vad fastigheten kommer att kosta att äga med fastighetsskatt, drift och underhåll och så vidare.⁴⁷

⁴⁶ Lind & Persson, 2005, s. 225

⁴⁷ Lind & Persson, 2005, s. 226

4. EMPIRI

I följande kapitel behandlas först ekonomin och fastighetsmarknaden i Sverige för att sedan presentera de två skånska orter där det finns planer på att upprätta flygplansbyar. Vidare redogörs för antalet privatpiloter i Sverige och Skåne för att klargöra antalet potentiella intressenter. Avslutningsvis presenteras primärdatan, det vill säga den information som författarna inhämtat via intervjuer och webbenkät.

4.1 Allmänekonomisk analys

Svensk ekonomi växte starkt under 2006 och tillväxten fortsätter att vara hög. BNP är följaktligen också på tillväxt med 3,9 % 2007 och troligtvis 3,4 % 2008. Sysselsättningen ökar och arbetslösheten förväntas falla till 4,3 % 2008. Den låga arbetslösheten innebär ökade skatteintäkter till staten och därmed starka offentliga finanser. Konjunkturen och en ökad efterfrågan på arbetskraft leder till förbättrade avtal för arbetstagarna med en högre lön. Inflationen förväntas stiga och Riksbanken bedöms höja reporäntan från 3,25 % till 4,00 % under 2008. Under 2009 förväntas ytterligare en höjning till 4,75 %.⁴⁸



Figur 3. Överblick över de senaste årens konjunkturförändringar (www.scb.se).

⁴⁸ www.konj.se

4.2 Ortsanalys

4.2.1 Potentiella etableringsorter i Skåne

Planerna i Eslöv är i idéstadiet med en upprättad områdesplan som behandlar möjligheten att uppföra en flygplansby i Östra Eslöv. Gällande Ljungbyhed så har PEAB enligt Helsingborgs Dagblad köpt en stor andel i flygplatsområdet på den gamla flygflottiljen F5. Planen är enligt artikelförfattaren att bygga en flygplansby av liknande modell som den i Siljansnäs. Planerna är dock endast i sin linda och beslut tas först den 29 Maj 2007 av kommunfullmäktige om köpet av marken går igenom.⁴⁹

4.2.1.1 Eslöv

Eslöv är med sina cirka 17 070 invånare (2007)⁵⁰ den största orten i Eslövs kommun. Folkmängden i hela kommunen var 30 448 personer (2007-31-03).⁵¹ Under 2006 ökade antalet invånare i kommunen med 1,2 % vilket motsvarar 350 personer. Invånarantalet har under första kvartalet 2007 fortsatt att öka och kommunen spår fortsatta ökningarna i framtiden. Kommunen ser ökningen som något positivt då det leder till att kommunen även fortsättningsvis kan ha en stabil ekonomisk utveckling. Kommunen tänker även på framtiden då det gäller infrastruktur och kommer göra nyinvesteringar i takt med att befolkningen ökar.⁵²

2006 var kommunens elfte år i rad med ett positivt resultat. I stundande högkonjunktur med höga skatteintäkter ser framtiden ljus ut gällande det ekonomiska läget i kommunen. Utbildningsnivån i kommunen är relativt låg om man jämför med både Skåne län och riket i helhet. Detta gäller framförallt akademisk utbildning. Medelinkomsten i kommunen som ligger på 204 000 kr/år är under riksgenomsnittet som är 228 000 kr/år.⁵³

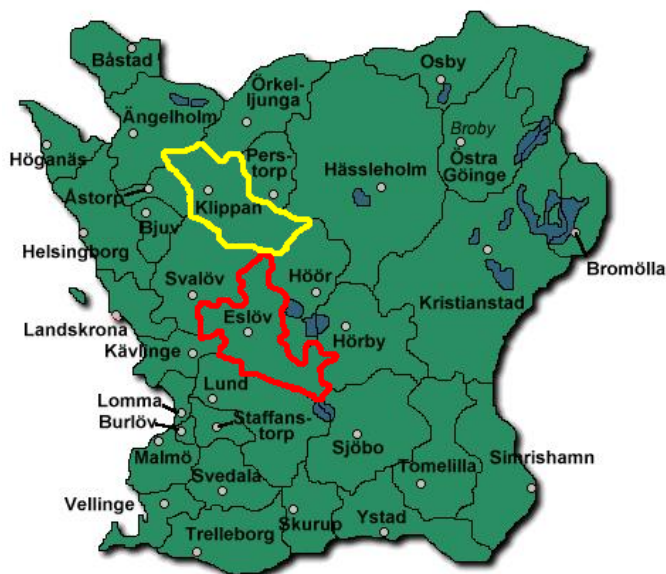
⁴⁹ Melkersson, 2007

⁵⁰ [www.eslov.se\(1\)](http://www.eslov.se(1))

⁵¹ www.scb.se

⁵² [www.eslov.se\(2\)](http://www.eslov.se(2))

⁵³ Se bilaga 1



Figur 5. Karta över Skåne med Klippans kommun (gult) och Eslövs kommun (rött) utmärkta (www2.malmo.stadsbibliotek.org).

Eslöv har bra kommunikationer till hela Skåne och ligger nära Europavägar och flygplatser. Till Lund och Malmö åker man enkelt med tåg på endast 10 respektive 25 minuter. Även till Köpenhamn går det regelbundet avgångar.⁵⁴

Eslöv utgör tillsammans med Flyinge, Löberöd, Marieholm och Stehag tätorterna i kommunen.⁵⁵ Det finns endast ett fåtal småhustomter inom detaljplanlagt område som är redo för att bebyggas. På en del ställen som i t.ex. Stehag håller kommunen på att utarbeta en ny detaljplan.⁵⁶

Näringslivet i Eslöv domineras av industri och handel. Två stora arbetsgivare i kommunen är Procordia Food och Danisco Sugar som tillsammans med fler företag i tillverkningsindustrin svarar för 25 % av sysselsättningen. 2003 fanns det 3361 arbetsplatser i kommunen som sysselsatte 10 835 arbetstagare.⁵⁷ När det gäller att locka till sig nya företag finns det gott om industrimark, till skillnad mot tomter för villor, som är klar för byggnation. Dessa är främst belägna på Gryby och Berga industriområde.⁵⁸

⁵⁴ [www.eslov.se\(3\)](http://www.eslov.se(3))

⁵⁵ [www.eslov.se\(4\)](http://www.eslov.se(4))

⁵⁶ [www.eslov.se\(5\)](http://www.eslov.se(5))

⁵⁷ [www.eslov.se\(6\)](http://www.eslov.se(6))

⁵⁸ [www.eslov.se\(7\)](http://www.eslov.se(7))

En förutsättning för att bygga en flygplansby är att hitta ett existerande flygfält som ligger nära service och kommunikationer. I Eslöv finns ett flygfält i fullt bruk och som ligger i nära anslutning till centrum. Det är inte bara Eslövs FK som håller till här utan även verksamheter som fallskärmshoppning och modellflyg.⁵⁹

Eslövs flygfält byggdes mellan åren 1935 – 1938 för postflyget av cirka 35 arbetslösa gifta familjeförsörjande män. Flygfältet i Eslöv blev den första nödlandningsplatsen på sträckan Malmö – Stockholm. Under krigsåren 1942 - 1945 var Eslövs flygfält Sveriges största utbildningsplats för militära piloter näst efter Ljungbyhed. Dessa år var den mest hektiska perioden i flygfältets historia.⁶⁰ På flygfältet finns två banor i olika riktningar vilket underlättar vid landning när det blåser.



Bild 1. Flygfältet i Eslöv (www.ksak.se).

⁵⁹ [www.ksak.se\(2\)](http://www.ksak.se(2))

⁶⁰ [www.ksak.se\(3\)](http://www.ksak.se(3))

4.1.1.2 Ljungbyhed

Ljungbyhed är en liten ort i Klippans kommun med endast 2 057 invånare (2006).⁶¹

Folkmängden i hela kommunen uppgick till 16 134 personer (2007-31-03).⁶² Flyttnettot var positivt med en ökning av 46 personer från föregående år, vilket innebär att det flyttade in fler personer till kommunen än vad som flyttade ut. Födelseöverskottet var däremot negativt vilket betyder att det dog fler personer än vad det föddes. För tolv år sedan bodde det fler personer i kommunen än vad det gjorde i början av 2006. Den nedåtgående trenden med stora utflyttningar vändes i början av 2000- talet för att sen dess peka i positiv riktning.

Ljungbyhed utgör tillsammans med Klippan och Östra Ljungby tätorterna i kommunen. Kommunen är förberedd på att växa ytterligare med både invånare och företag. I alla kommundelar finns det färdigplanerad mark för villabebyggelse som väntar på att exploateras. Näringslivet växer så att det knakar och i dagsläget finns det cirka 1 350 företag av varierande storlek med arbetstillfällen för cirka 6 000 personer. Över 100 stycken av dessa företag startades under det gångna året.⁶³ För den som vill etablera sin verksamhet i kommunen finns det ca 300 000 kvm industritomt inom detaljplanlagt område. På flygplatsområdet vid före detta F5 bedrivs idag huvudsakligen tjänsteproduktion och flygrelaterad verksamhet som sysselsätter över 200 personer.⁶⁴

Ljungbyhed ligger i nära angränsning till både E4:an och E6:an, vilket medför att pendlingsradien blir mycket stor. Avståndet till större städer är cirka 35 km till Helsingborg, 60 km till Lund och mindre än 80 km till Malmö.⁶⁵ Andra relevanta distanser är 35 minuter till Ängelholms flygplats och 90 minuter till Sturup/ Kastrup.⁶⁶ Bussförbindelserna är goda men för att ta tåget får man först åka in till Klippan som ligger nära.

⁶¹ [www.ne.se\(2\)](http://www.ne.se(2))

⁶² www.scb.se

⁶³ [www.klippan.se\(1\)](http://www.klippan.se(1))

⁶⁴ [www.ne.se\(3\)](http://www.ne.se(3))

⁶⁵ [www.klippan.se\(2\)](http://www.klippan.se(2))

⁶⁶ www.activus.se

Klippan är en välmående kommun i god ekonomisk balans. Kommunens resultat de senaste tre åren har alla varit positiva 2006 +18.3 mkr, 2005 + 10.8 mkr och 2004 + 3.9 mkr.

Utbildningsnivån i kommunen är relativt låg om man jämför med både Skåne län och riket i helhet. Detta gäller framförallt akademisk utbildning. Medelinkomsten i kommunen som ligger på 201 000 kr/år är under riksgenomsnittet som är 228 000 kr/år.⁶⁷

I Ljungbyhed ligger Sveriges näst äldsta flygplats som fortfarande är i bruk. Flygplatsen etablerades först för civilt bruk med den första flygningen redan 1910. 16 år senare påbörjade flygvapnet sina flygutbildningar i Ljungbyhed som skulle vara oavbrutet i över 70 år. I slutet av 80-talet var flygplatsen landets mest trafikerade flygplats under dagtid.⁶⁸ Idag finns det fyra parallella banor varav två är med belysning.⁶⁹



Bild 2. Flygfältet i Ljungbyhed (www.f5ljungbyhed.se).

⁶⁷ Se bilaga 1

⁶⁸ [www.f5ljungbyhed.se\(1\)](http://www.f5ljungbyhed.se(1))

⁶⁹ [www.f5ljungbyhed.se\(2\)](http://www.f5ljungbyhed.se(2))

4.3 Fastighetsmarknads- och förvaltningsanalys

4.3.1 Fastighetsmarknaden i Sverige

Internationella aktörer flyttar fortfarande fram sina positioner på den svenska fastighetsmarknaden. Omsättningen var rekordhög 2006 med 190 miljarder och den svenska fastighetsmarknaden är nu en av de fem största i Europa.⁷⁰ En rad infrastruktursatsningar med fokus på Götaland leder till att regionen blir allt mer attraktiv. Här bor halva Sveriges befolkning och speciellt satsningar i Öresundsregionen skyndar på utvecklingen. Satsningar på bil och järnväg förkortar restiderna och gör även de mindre orterna aktuella för fastighetsinvesteringar.⁷¹

Priserna på bostadsrätter har sedan 1996 stigit kraftigt i hela landet och i storstäderna med över 20 % per år. Villapriserna har också stigit fast med lite lägre andel, 5 % i snitt och 10 % i storstäderna per år. Jan Nylander, SVT:s ekonomiske kommentator, tror att det kommer bli en prisexplosion på villor i attraktiva områden runt omkring i Sverige på grund av slopandet av förmögenhetsskatten och en sänkning av fastighetsskatten. Även Tomas Pousette, SBAB, tror på stigande fastighetspriser det närmaste året för att sen stagnera när riksbanken höjer räntan.⁷²

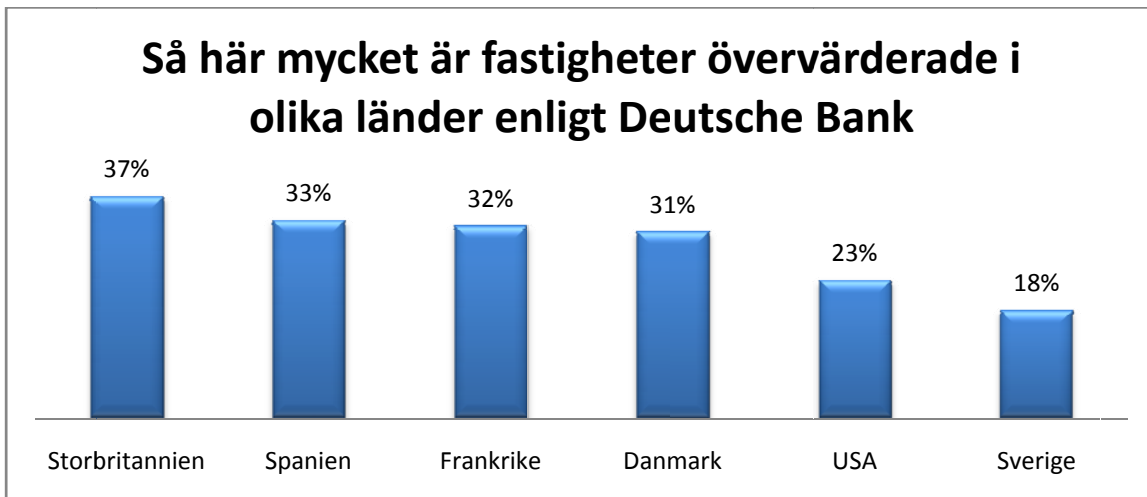
Den svenska ekonomin påverkas i stor grad av vad som händer i den globala ekonomin. I skrivande stund varnas det för en annalkande fastighetsbubbla i bland annat USA och Storbritannien. I dessa två länder är enligt Deutsche Bank, en av Europas ledande banker, fastighetsmarknaden högt övervärderad. En av anledningarna till att fastigheterna är så högt övervärderade i exempelvis USA är att många av låneinstituten i jakten på låntagare har lockat köpare med en ränta långt under marknadsräntan som senare chockhöjts. Dessutom har det i många fall saknats en kreditprövning och krav på amortering, säger SVT:s utrikeskorrespondent Lisa Carlsson. Detta har inneburit att miljontals amerikaner har tagit på sig för stora lån som de nu inte klarar av att betala. Denna utveckling kommer troligtvis inte att inträffa i Sverige då lånemarknaden är betydligt mer reglerad menar Tomas Pousette.⁷³

⁷⁰ Fastighetsvärlden Indikatorn, 2007, s. 6-7

⁷¹ Fastighetsvärlden Indikatorn, 2007, s. 59

⁷² Gomorron Sverige, 2007-05-16

⁷³ Gomorron Sverige, 2007-05-16



Figur 4. Undersökning genomförd av Deutsche Bank som visar i vilken omfattning fastigheter är övervärderade i ett internationellt perspektiv (Gomorrön Sverige, 2007-05-16).

4.3.2 Potentiell marknad - skånska privatpiloter

Enligt Kungliga Svenska Aero Klubben (KSAK) finns det 5200 medlemmar i Sverige.⁷⁴

Dessa medlemmar är fördelade på cirka 140 klubbar över hela landet. I Skåne finns det 15 flygklubbar för tillfället, det vill säga 9,33 % av hela Sveriges flygklubbar.⁷⁵ Enligt uppgift från Ljungbyhed Flygklubb finns det ungefär 1500 – 2000 privatpiloter i Skåne.⁷⁶



Figur 6. Karta över Skåne med flygklubbarna utplacerade. De flygklubbar som medverkar i enkätundersökningen är markerade med grönt (www.estt.se).

⁷⁴ Telefonsamtal med KSAK, 2007-04-20

⁷⁵ www.ksak.se(4)

⁷⁶ Telefonsamtal med Ljungbyheds FK, 2007-05-16

4.3.3 Intervjuer och enkäten

För att ge en bild av hur stor efterfrågan det finns av flygplansbyar i Skåne och i viss mån även Sverige har två intervjuer genomförts med två av de tyngsta profilerna inom området. En enkätundersökning har dessutom genomförts bland ett urval av skånska privatpiloter. Intervjuerna och enkätsvaren skall ge en balanserad bild av hur efterfrågan ser ut.

4.3.3.1 Intervju med Anders Hylén, PEAB Regionchef Bostad Syd

Anders Hylén är den som är ansvarig hos byggföretaget PEAB för deras projekt i Ljungbyhed. PEAB:s intresse för boendeformen flygplansbyar väcktes då de var markentreprenörer vid bygget av Siljan Airpark i Dalarna. Enligt uppgifter som Hylén fått från Carl Rönn vid Siljan Airpark är att behovet för flygplansbyar kan tänkas vara mellan 10 – 15 stycken i Sverige. Hylén uppskattar att ungefär 25 – 50 procent av köparna skulle vara från utlandet och då framförallt kanske från Beneluxländerna, Tyskland och Danmark. Ljungbyheds främsta dragningskraft är naturen, som är svår att finna i deras omgivningar. PEAB har för avsikt att till en början skapa ett koncept bestående av 35 tomter vid Ljungbyheds flygfält. Detta koncept kommer sedan att marknadsföras i flygtidskrifter och hos flygklubbar, eventuellt även utomlands. I dagsläget har PEAB fått mellan åtta till tio intresseanmälningar från människor som kan tänka sig att bo i en flygplansby i Ljungbyhed.

Hylén tror att målgruppen främst består av flygintresserade människor som har boendet som sitt permanentboende. På frågan om boendet blir allt mer individualiserat svarar Hylén med att det finns många tillval som kan göras i deras småhus. Dock måste det finnas en grundstomme som är likadan för att få en god ekonomi i byggandet. Det finns dock en marknad för människor med specifika behov. PEAB har för närvarande ett stort projekt i Bara, en liten bit öster om Malmö, som innebär att en stor 54 håls golfanläggning byggs med avsikt att hysa en av de större golftävlingarna i världen. I anslutning till anläggningen byggs boenden med hög servicetillgänglighet i form av städhjälp, catering och banktjänster. Denna typ av boende riktar sig framförallt till köpstarka 40-talister med ett golfintresse men ändå eftersöker närheten till storstan.

Beroende på hur väl konceptet faller ut så kan det tänkas att PEAB bygger fler flygplansbyar i Sverige. Hylén tror inte att det för närvarande finns några andra aktörer på marknaden förutom Siljan Airpark. Att bygga en eventuell flygplansby i just Ljungbyhed beror på att där

redan finns en god infrastruktur och att området ligger avskilt från övrig bebyggelse och därmed inte stör. I närheten av området finns det även en golfanläggning, vilket kan locka människor som vill kombinera sitt flygplansintresse med golf. I och med att projektet endast varit igång ungefär ett halvår så finns det mycket att utreda både gällande detaljplaner men även konceptet som helhet. Lärdomar tas ifrån Siljan Airpark och Carl Rönn, eldsjälen bakom flygplansbyar i Sverige. En eventuell framtida lågkonjunktur med höjda räntor tror inte Hylén påverkar boendeformen i någon större utsträckning än en jämförbar villa i vanlig småhusbebyggelse.

4.3.3.2 Intervju med Carl Rönn, Siljan Airpark

Carl Rönn är entreprenör och en av initiativtagarna till Sveriges första flygplansby, Siljan Airpark i Dalarna. Ursprunget till detta projekt är diverse olika ungdomsprojekt som Carl Rönn drivit med stöd av EU-finansiering.

Det första projektet inleddes 1996 vid flygverkstaden på F18 i Tullinge i närheten av Stockholm. Tanken var att hjälpa skoltrötta ungdomar att komma på rätt spår igen genom att bygga flygplan. Detta projekt dokumenterades och resulterade i filmen ”Egna vingar” som fått mottaga ett antal priser och visats i SVT. Regeringen beslutade dock att lägga ner flygplatsen och projektet saknade plötsligt förutsättningar för framtiden.

Representanter från Siljansnäs flygklubb uppmärksammade filmen och ville att Carl Rönn skulle göra något liknande hos dem. Carl Rönn drog igång projektet School@Work 2002 med hjälp av EU-bidrag. Det pågående projektet skall resultera i en Flying Circus med egenhändigt byggda flygplan som används i flyguppvisningar ovanför en friluftsteater.

Redan i början av projektet lanserade Carl Rönn idén om en flygplansby i Siljansnäs. Carl Rönn stötte på flygplansbyar i USA, där han bott i sex år och tyckte att det borde finnas en efterfrågan även i Sverige, och i kombination med Siljan Flying Circus. Idén föll i god jord och planerna på en flygplansby i Siljansnäs började. Innan det första spadtaget togs genomfördes dock en marknadsföringskampanj/undersökning bl.a. vid ett Fly-In 2003 i Barkarby utanför Stockholm. Här delades informationsmaterial ut till presumtiva kunder om Siljan Airpark. Idén med en svensk flygplansby fick stort gehör och mer konkret marknadsföringsmaterial togs fram.

I dagsläget är 4 av 45 hus färdigbyggda och vid årsskiftet 07/08 kommer troligtvis hälften av fastigheterna vara bebyggda i Siljan Airpark. Tomterna är sedan länge slutsålda men det kommer då och då in förfrågningar från folk som vill köpa tomter. Som det ser ut idag kommer inte Siljan Airpark att expandera då det inte finns plats för fler tomter.

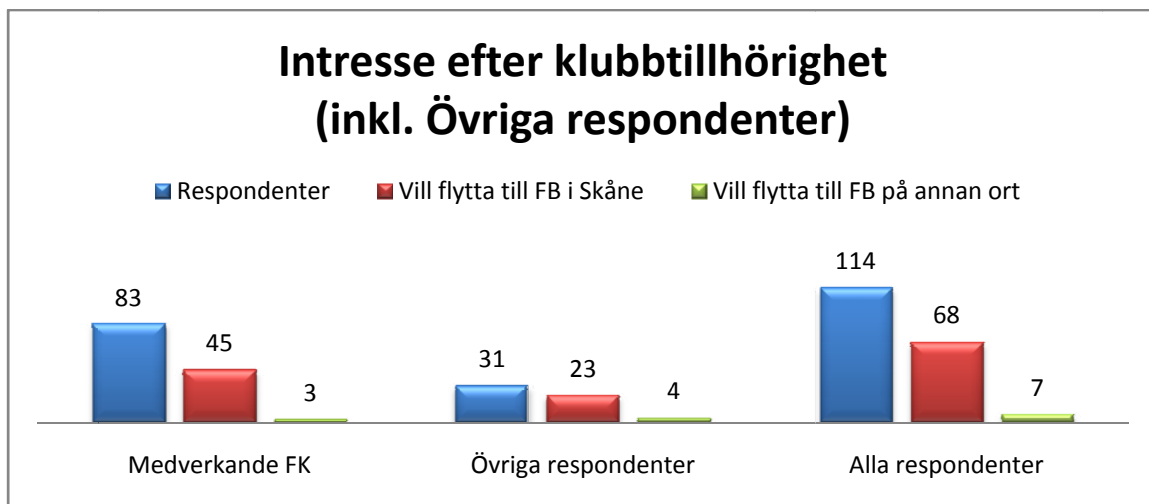
Av de personer som har köpt en tomt i Siljan Airpark är en tredjedel av utländsk härkomst, en tredjedel från Mälardalsregionen och resterande kommer från spridda delar av landet. Endast två av de som har köpt tomter är från Dalarna. När Carl Rönn hörde sig för bland köparna hur deras intentioner med köpet ser ut svarade fem personer att dem tänker använda huset som permanentbostad. Inom en 5 års period tror emellertid Carl Rönn att närmare 1/3 av husen kommer utnyttjas som permanentboende

Det viktigaste kriteriet enligt Carl Rönn för att upprätta en flygplansby är det geografiska läget. Generellt måste regionen vara tillräckligt attraktiv. Flygplansbyn skall ligga tillräckligt nära samhället men ändå inte riskera störningar eller konflikter beträffande framtida bebyggelse. En annan förutsättning är att det redan finns ett existerande flygfält på platsen. Carl Rönn tror att det finns förutsättningar och en marknad för att etablera en flygplansby i både Eslöv och Ljungbyhed. Carl Rönn tror att vi kan ha en etableringsperiod de närmaste 10 åren gällande flygplansbyar med ett antal etableringar för att sedan avta. Ett krav är dock att konjunkturen håller i sig.

Carl Rönn bedömer att det finns en marknad för cirka fem flygplansbyar i Sverige. Han tycker även att utvecklingen skiljer sig markant från USA, där det oftast är klart mer lyxbetonat och samtliga är mer eller mindre "Gated Communitys". Priserna för en bostad i en flygplansby i Sverige tror Carl Rönn kommer bli som för en vanlig nybyggd villa, plus kostnaden för hangar. Priset på en tomt i Siljan Airpark kostade 150 kr/kvm, det vill säga ungefär lika mycket som en byggbar tomt i Leksands kommun kostar. Miljöpåverkan runt flygfälten tror inte Carl Rönn kommer bli så mycket större än vad den är idag. Däremot tror Carl Rönn att framtiden kommer leda till miljövänligare och tystare plan.

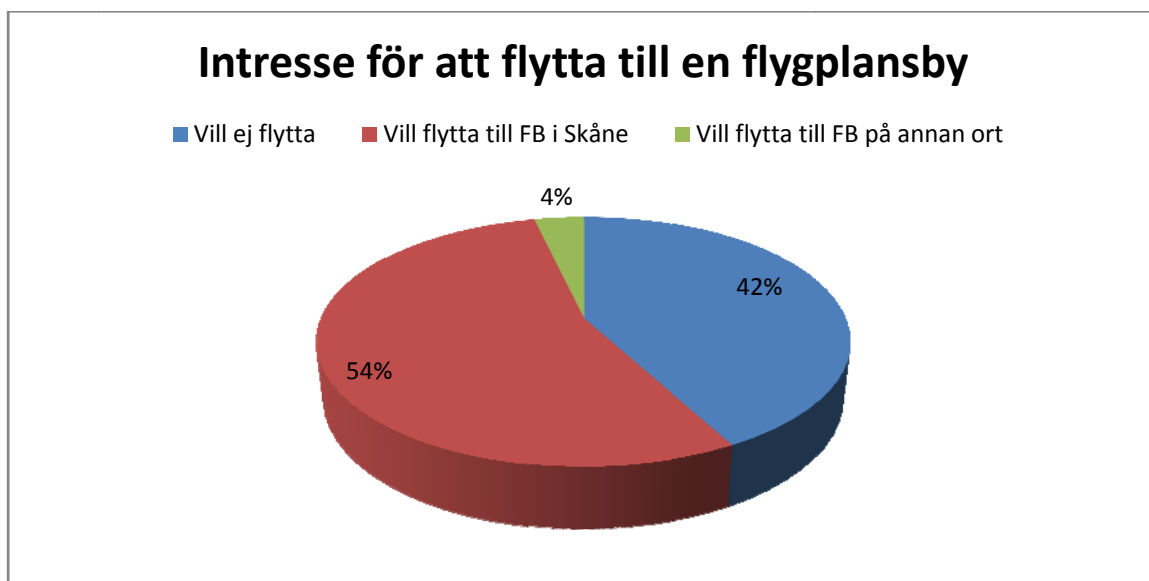
4.3.3.3 Enkätundersökning

Under våren 2007 genomfördes en enkätundersökning bland ett urval av Skånes privatpiloter. Totalt sett inkom 114 enkätsvar, av dessa var 83 stycken från de medverkande flygklubbarnas medlemmar. Utöver dessa 83 svar inkom 31 svar från privatpiloter som hade fått reda på enkäten genom vänner, chatforum eller liknande. Då en betydligt högre andel av dessa respondenter ville flytta till en flygplansby i Skåne redovisas de separat i bilaga 4.

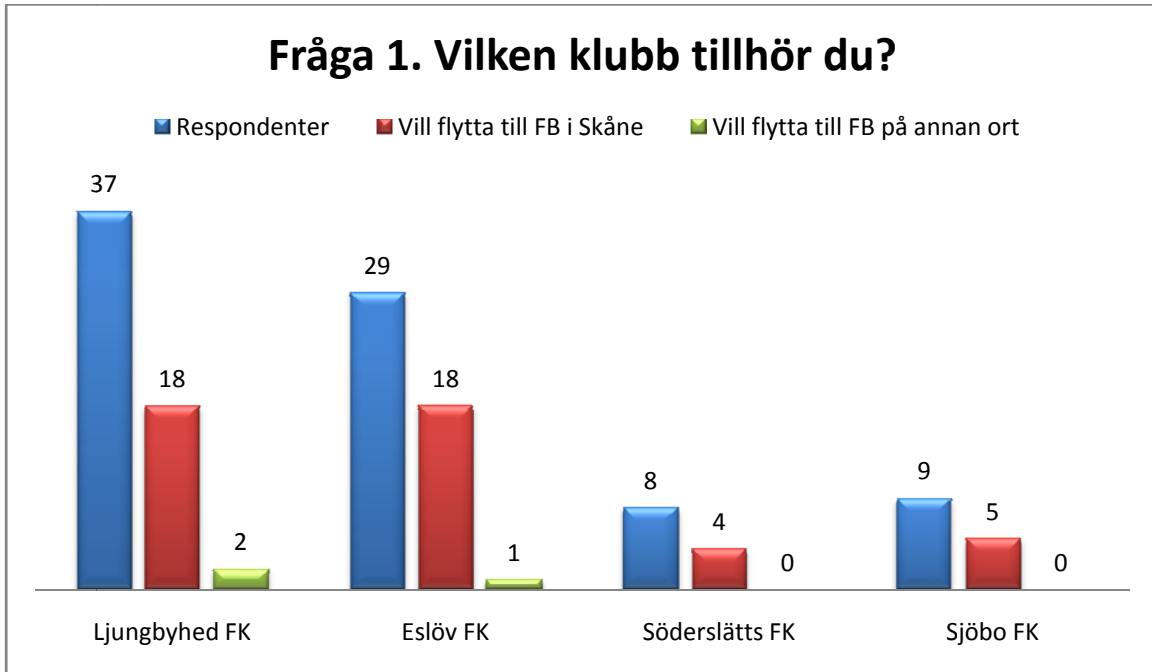


Figur 7. Redovisning av intresse efter klubbtilhörighet.

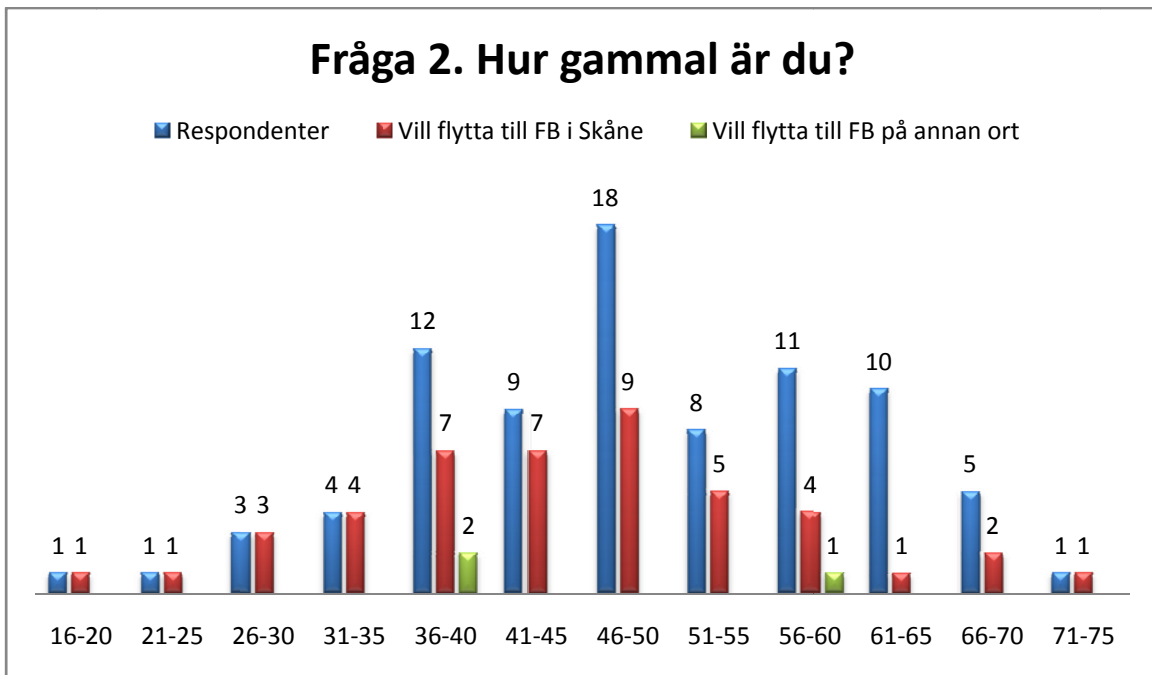
De följande figurerna och diagrammen redovisar endast vad de fyra medverkande flygklubbarnas medlemmar svarade på enkäterna. Samtliga av de 83 respondenterna är män.



Figur 8. Redovisning av intresse för att flytta till en flygplansby.

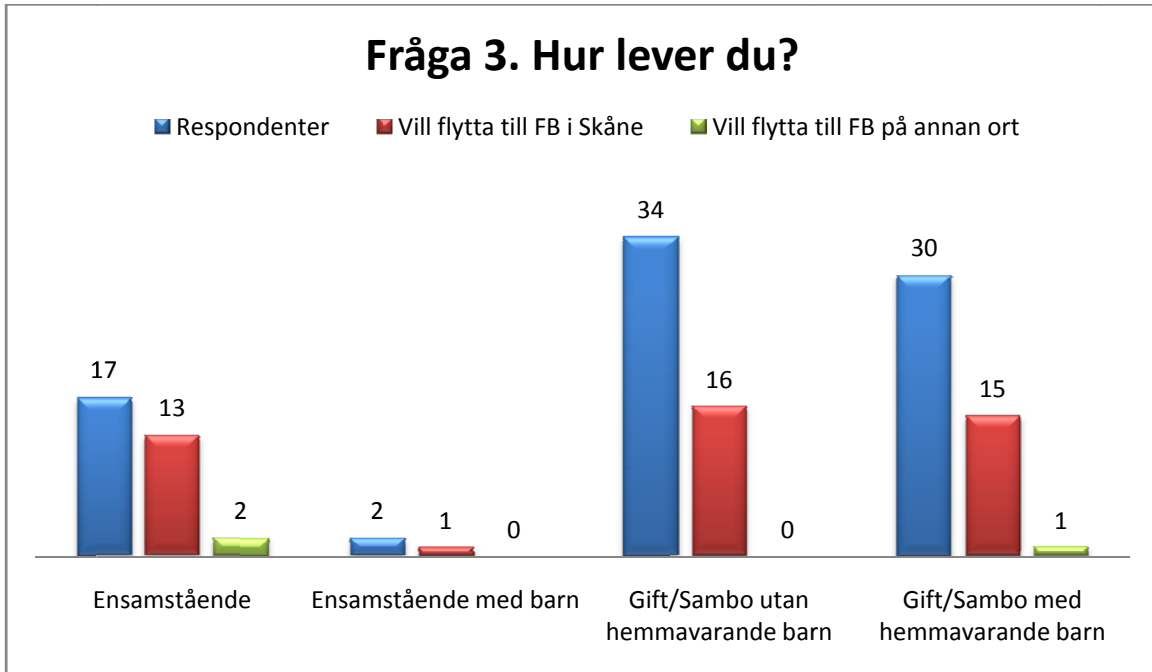


Figur 9. Redovisning av klubbtilhörighet.



Figur 10. Redovisning av åldersspridning.

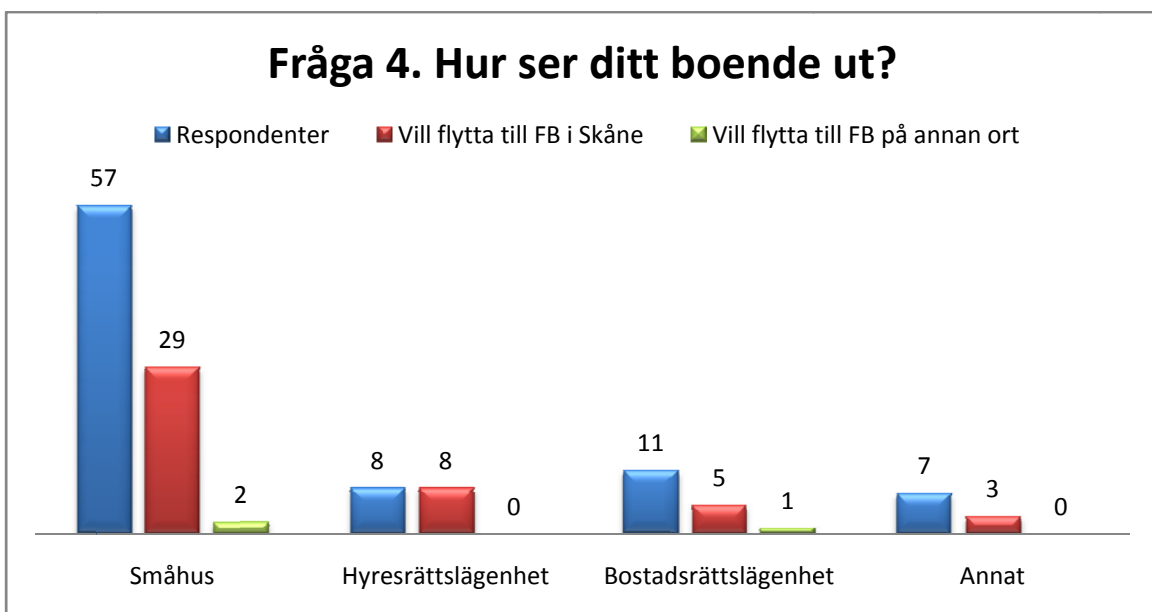
Medelåldern för samtliga respondenter är 49,1 år. Medelåldern för de som vill flytta till en flygplansby i Skåne ligger på 45,2 år.



Figur 11. Redovisning av levnadssituation.

Citat från webbenkäten:

”Intresset bör delas av hela familjen. Även närhet till skolor, barnens kompisar annars riskerar man "isolering". Tror på tanken att man inte bör hänga upp sitt liv på ett enskilt intresse utan variera sig i livet.”



Figur 12. Redovisning av bostadssituation.

Fråga 5. Ungefär hur många timmar om året flyger du?

Genomsnittligt antal flygtimmar för samtliga respondenter:

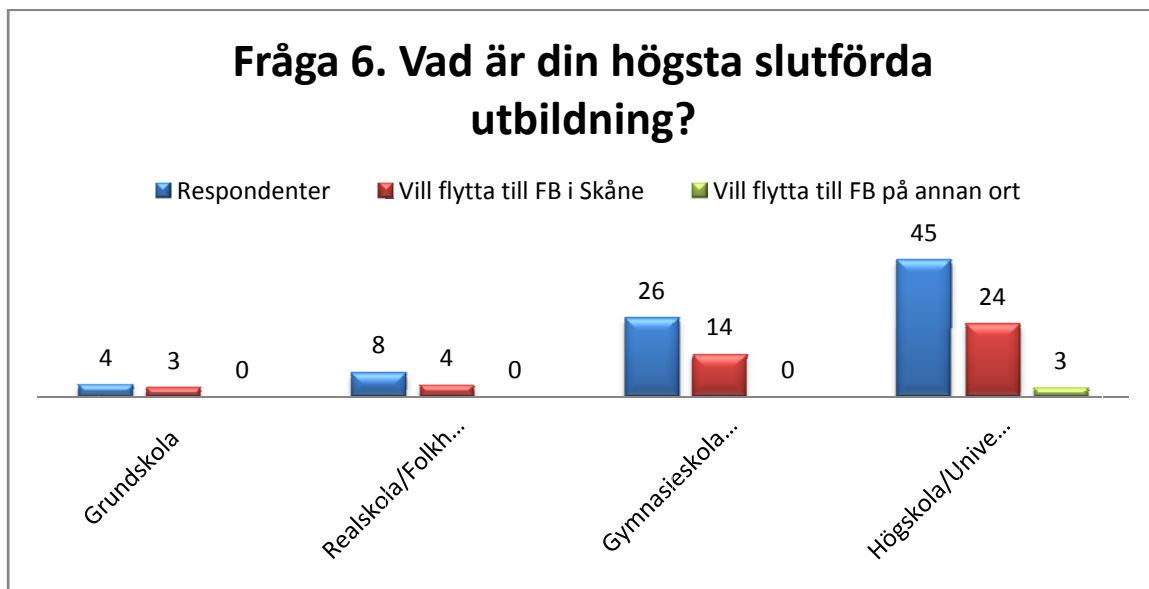
$4050/79 = 51,26$ flygtimmar (Saknas 4 extremer mellan 300 – 700 h /året)

Genomsnittligt antal flygtimmar för de som vill flytta till en flygplansby i Skåne:

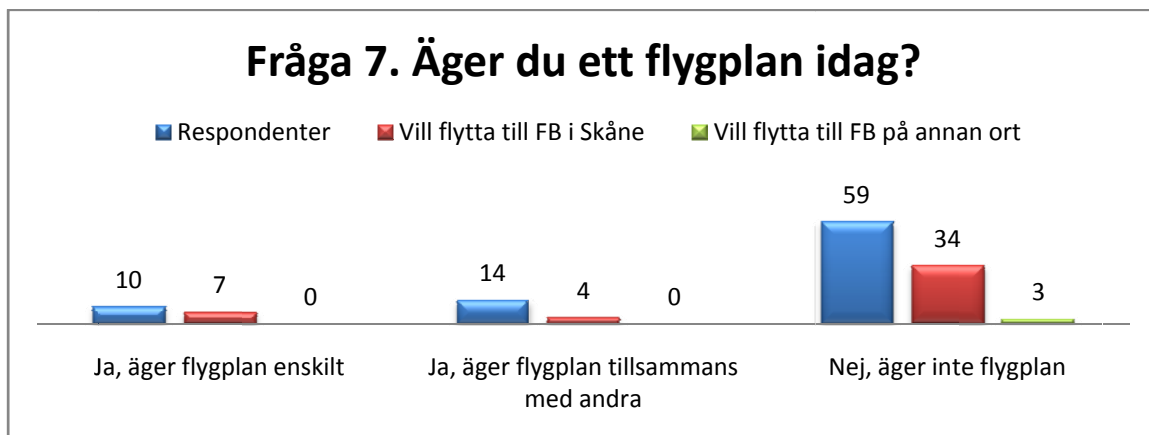
$2234/46 = 48,56$ flygtimmar (Saknas 2 extremer mellan 500 – 700 h /året)

Citat från webbenkäten:

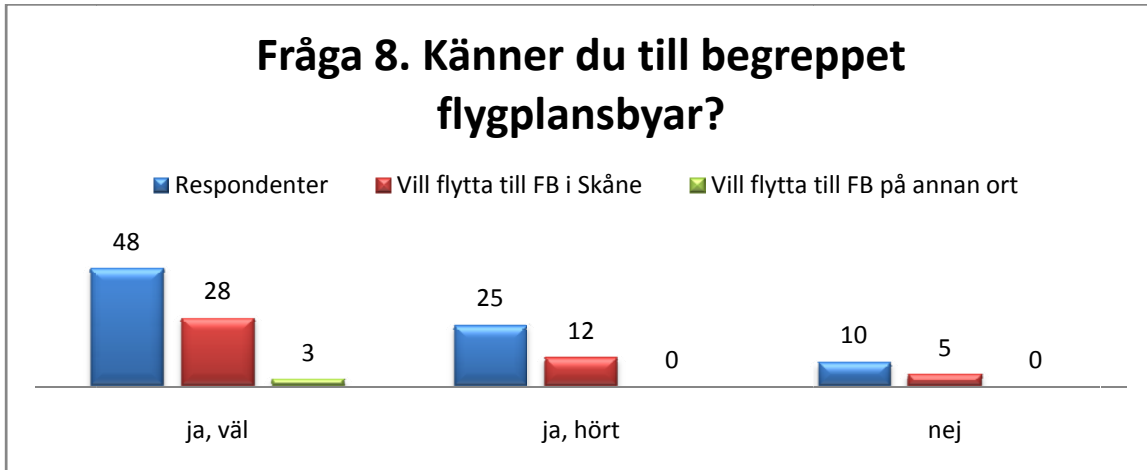
”För dem som har privatflygning som ett stort intresse kan detta nog vara ett attraktivt boendeanternativ. Själv har jag många flygtimmar/år men inte många privattimmar då jag jobbar som pilot inom trafikflyget.”



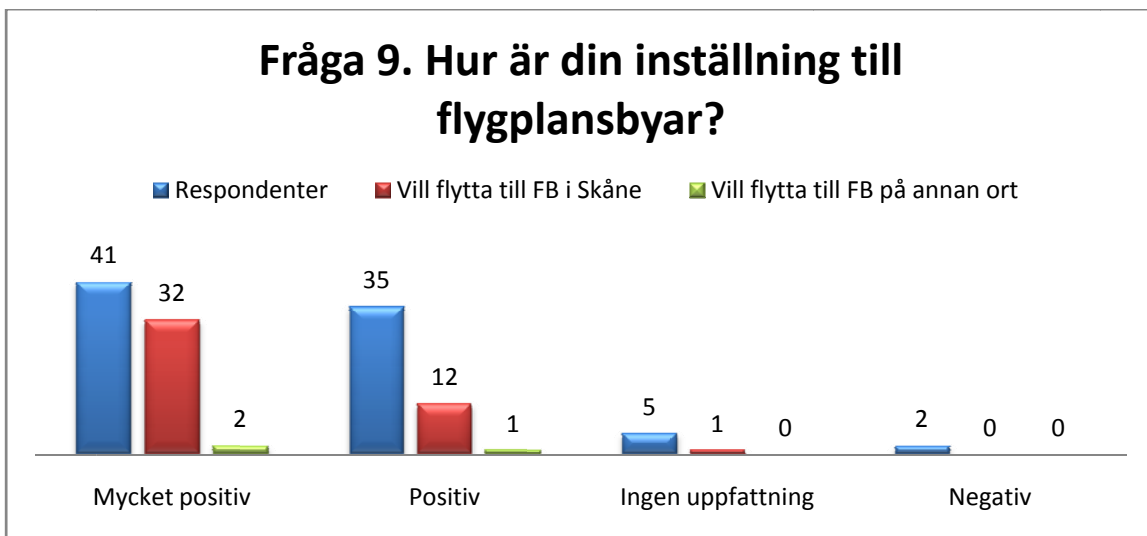
Figur 13. Redovisning av utbildningsnivå.



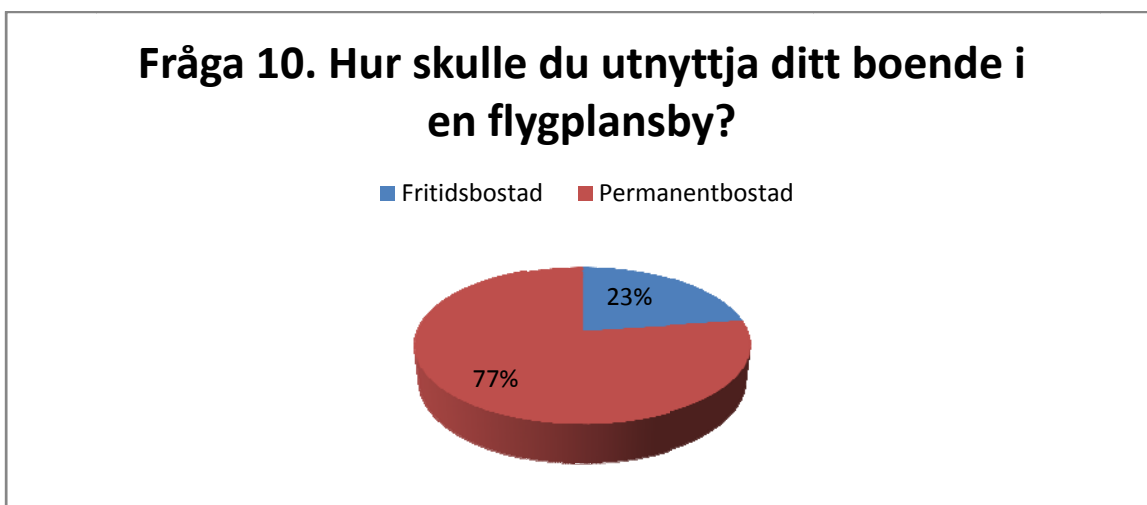
Figur 14. Redovisning av flygplansägande.



Figur 15. Redovisning av begreppskänedom.



Figur 16. Redovisning av inställning till flygplansbyar.



Figur 17. Redovisning av utnyttjande av en flygplansby.

Fråga 11. Hur mycket skulle du kunna tänka dig att betala för detta boende?

Av de 48 personer som sade kunna tänka sig att flytta till en flygplansby svarade endast 31 personer på frågan om vad de kunde tänka sig att betala för ett boende i en flygplansby. Ett flertal kommenterade att det var svårt att bedöma då ett flertal parametrar påverkande. Svaren löd alltifrån 250 000 kronor till sex miljoner kronor. En stor andel svarade dock att de kunde tänka sig ett pris mellan en till fyra miljoner kronor för boendet med en koncentration kring tre miljoner kronor.

Citat från webbenkäten:

”Fråga 11 beskriver inte hur boendeformen kommer att se ut storleksmässigt därför är den svår att svara på”

Fråga 12. Vad är det som gör att du skulle kunna tänka dig att flytta till en flygplansby?

Den huvudsakliga anledningen till varför folk vill flytta till en flygplansby är en önskan att bo med likasinnade och närheten till sin hobby. Nedan redovisas ett axplock av citat från enkätundersökningen som representerar de åsikter som gruppen hade.

Citat från webbenkäten:

”Att ha nära tillgång till mitt plan, och kunna utöva mitt största intresse hela året runt på ett enkelt och behagligt sätt, skulle vara en dröm. Tänk att kunna taxa ut från huset och ut på uppställning, för att bara dra iväg mot solnedgången ...”

”Kul aktivitet bland likasinnade. Spänstig hobby. Hjälp av varandra. Nytt av varandras flygplan.”

”Intresset för flyg, möjligheten att ha hobby och familj/boende inom samma närområde. Större tillgång till flygtid, lättare att göra underhållsarbete. Ofta god kompetens hos grannar vid behov av hjälp med tekniskt underhåll. God social samvaro hos likasinnade.”

”Att bo på ett flygfält måste väl va det ultimata för ett flygfreak!!! :-))”

Fråga 13. Övriga synpunkter.

Respondenterna fick även möjlighet lämna övriga synpunkter. Nedan redovisas såväl positiva som negativa åsikter kring företeelsen.

Citat från webbenkäten:

”Inga lyxlösningar. De flesta flygare jag känner är normala inkomsttagare.”

”Frågan blir vad som händer när alla hobbypiloter blir äldre och kanske inte klara med testerna längre, kommer de att flytta och lämna plats för aktiva piloter eller stanna kvar på grund av intresset, och då blir det ju efter en tid (visserligen ganska lång) en by med flygintresserade men inga piloter.”

”Måste även ha närhet till övriga samhällsfunktioner”

”Att det ska finnas andra "värden" kring boendet också. Naturnära, bad, sport osv.”

”Verkar lite överdrivet intresse för hobbyn”

”En flygplansby innebär rimligen att just det fältet blir skyddat från nerläggning. Det finns flygklubbar att bygga verksamheten omkring. Den gemenskap och erfarenhet bör man bygga vidare på och inte dessa särintressen, som inte gagnar flygsporten i ett längre perspektiv.”

”Ni borde skicka ut enkäten på engelska. Ute i Europa finns det en oerhörd intresse. Många tyskar skulle köpa det direkt.”

Resultaten från webbenkäten analyseras i följande kapitel.

5. ANALYS

I följande kapitel analyseras resultaten från undersökningen med utgångspunkt i den teori som legat till grund för uppsatsen. Det som inledningsvis analyseras är hur delmarknaden flygplansbyar påverkas av förändringar i samhällsekonomin med kopplingar till den svenska fastighetsmarknaden som helhet. Intervjuerna och enkäterna ligger till grund för en helhetsbedömning av hur stor efterfrågan är för flygplansbyar i Skåne och i viss mån övriga Sverige.

Ekonomer sjar om den kommande utvecklingen inom dels samhällsekonomin som helhet och då även fastighetsmarknaden. Sverige har genomgått en följd av år med god tillväxt och den rådande högkonjunkturen väntas hålla i sig. Fastighetspriserna stiger för vart år och detta innebär en ökad belåning för hushållen. Anders Hylén tror inte ett boende i en flygplansby är mer känsligt för en eventuellt kommande räntehöjning men detta är naturligtvis svårt att avgöra i dagsläget. För närvarande finns det endast en flygplansby i Sverige och denna möter inte den stora efterfrågan som finns enligt Carl Rönn vid Siljan Airpark. I och med de utländska intressenter som finns borde detta innebära att denna delmarknad är relativt opåverkad av en kommande räntehöjning. Frågan är dock om inte riskerna för projektörerna ökar i takt med att fler flygplansbyar byggs och därmed efterfrågan blir mättad.

Carl Rönn påpekar i sin intervju att läge är en av de viktigaste faktorerna för en flygplansby. Detta poängterades än mer i enkätsvaren med krav på såväl närhet till natur, bad och sport men även till viktiga samhällsfunktioner. De ortsanalyser som genomförts på Eslöv och Ljungbyhed visar att båda samhällena har goda kommunikationsmöjligheter med övriga Skåne och en närhet till de största städerna i regionen. Eslöv har ett bättre läge för en flygplansby med tanke på stadens storlek, samhällsfunktioner och en central belägenhet i Skåne. Ljungbyhed är en avsevärt mindre ort men har den fördelen att det finns naturupplevelser in på knuten och angränsande golfbana. I Ljungbyhed finns det också goda förutsättningar för en etablering, då området ligger skilt från övrig bebyggelse och har befintliga landningsbanor som kan utnyttjas vid ett bygge av en flygplansby. Ljungbyhed och Eslöv ligger i angränsande kommuner och det kan diskuteras om det finns underlag för etablering på båda orter. Det stora förväntade intresset från utlandet borde dock innebära att de skilda fördelarna som de två orterna besitter tilltalar olika typer av intressenter.

Om flygplansbyar analyseras utifrån en fastighetsmarknadsanalys framgår det att livsstilsboende ligger i tiden. Människor lägger mer tid och pengar på sitt boende vilket innebär i förlängningen att de vill kombinera sitt intresse med sitt boende. Den allt högre värderingen av fritid innebär att nya delmarknader uppstår, som exempelvis flygplansbyar. Till skillnad från USA och i viss mån även övriga länder där flygplansboenden har etablerats verkar utvecklingen inte gå mot ett lyxbetonat boende. Att köpa en tomt i Siljan Airpark är inte dyrare än att köpa en tomt i närmaste stad som är Leksand. Detta poängteras ytterligare av de enkätsvar som inkommit då respondenterna inte är beredda att betala några extrema priser utan mer i linje med vad en nybyggd villa kostar. Enligt enkätundersökningen är privatpiloter en relativt högutbildad grupp med en stor andel som genomgått eftergymnasial utbildning. Detta behöver dock inte innebära att gruppen som helhet är högavlönad. Vissa betonar att de inte är ute efter något lyxboende utan endast närhet till sin hobby och likasinnade. Priserna för ett flygplansboende i Skåne kommer säkerligen att bli högre än de i Siljansnäs, vilket understryks av Carl Rönn, då markpriserna är högre i Skåne. Detta kan i viss omfattning avskräcka potentiella köpare och krympa antalet reella spekulanter. En annan synpunkt som framkom i enkätsvaren var att flygare har en ganska hög medelålder och vad kommer hända när de slutar flyga. Kommer detta i ett längre perspektiv leda till att flygplansbyar blir äldreboenden med ett fåtal aktiva piloter?.

För närvarande finns det planer på sex stycken flygplansbyar i Sverige varav en är under uppbyggnad i Siljansnäs. Det kan diskuteras huruvida det finns underlag för alla dessa projekt. Carl Rönn bedömer att det finns en marknad för cirka fem flygplansbyar i hela Sverige. Anders Hylén stödjer sig förmodligen på en gammal uppgift från Carl Rönn om att det skulle finnas ett behov av mellan 10-15 flygplansbyar. Ingen vet i dagsläget hur stort intresse det finns från utlandet, i Siljan Airpark är en tredjedel av köparna utländska medborgare. Anders Hylén uppskattar att denna siffra förmodligen skulle vara större i Skåne på grund av närheten till Kontinenten. En stor andel danskar har redan flyttat till Skåne och denna utveckling borde även kunna appliceras på utländska privatpiloter som uppskattar den svenska naturen och det rådande prisläget.

Resultatet från webbenkäterna visar att 54 % av respondenterna i de medverkande flygklubbarna kan tänka sig att flytta till en flygplansby i Skåne. Det är svårt att uttyda några klara samband mellan intresse för att flytta till en flygplansby och de parametrar som

undersökts. Inledningsvis är privatpiloter en grupp med en relativt hög medelålder. De yngre respondenterna har överlag ett större intresse av att flytta, medan cirka hälften av de övriga respondenterna vill flytta. Ålderskategorin 61-65 skiljer sig i hög grad från övriga respondenter då endast 1 av 10 vill flytta. Ett antal personer ur denna kategori svarade att de tyckte det var för sent i livet för att flytta eller så bodde dem nära flygfältet redan.

Gällande respondenternas civilstånd så finns det en intressant koppling. De som är ensamstående utan barn är i en högre utsträckning än de övriga grupperna intresserade av att flytta. Detta kan bero på att de inte har någon familj att ta hänsyn till och att de ser denna typ av boende som ett sätt att få ett större socialt nätverk. Ungefär hälften av de övriga respondenterna kan tänka sig att flytta men många poängterar att det måste fungera för hela familjen med tillgång till skola, arbete, service etcetera.

Majoriteten av respondenterna bor för närvarande i villa. Intressant är att alla som bor i hyresrätt kan tänka sig att flytta. Frågan är om detta resultat inte speglar mer ett intresse av att flytta till en bostad som de äger själva än specifikt ett boende i en flygplansby. Övriga grupper har ett relativt jämbördigt intresse för boendeformen. Många som bor i villa i dagsläget kommenterar att de är nöjda med sin befintliga boendesituation.

Det verkar inte finnas något samband mellan antalet flygtimmar och intresse. De som är intresserade av att flytta flyger faktiskt i en något mindre utsträckning än gruppen som helhet. Det finns dock ett samband mellan de som äger sitt eget flygplan och intresse för att flytta då hela 70 % av denna grupp kan tänka sig att flytta. Detta är ju ganska naturligt då dessa personer redan i dagsläget måste betala för utrymme att ställa sitt flygplan. Intresset är dock betydligt mer ljummet hos personer som äger sitt flygplan tillsammans med andra. Vad detta kan bero på är svårt att säga, det kan tänkas att dessa personer har svårigheter att finna en praktisk lösning för ett gemensamt ägande under dessa förhållanden.

Till skillnad från Siljan Airpark kommer förmodligen en skånsk flygplansby att innebära en betydligt högre andel permanentboenden. Såväl enkätundersökningen, Anders Hylén och Carl Rönn pekar på denna utveckling. Anledningen till detta beror förmodligen på att både Ljungbyhed och Eslöv ligger i nära anslutning till större städer med goda arbetsmöjligheter.

Siljan Airpark fokuserar mer på naturupplevelser och fritid och är på grund av dess geografiska läge svårt att utnyttja som en ort för permanentboende för många.

Om resultaten från enkätundersökningen appliceras på antalet aktiva privatpiloter i Skåne skulle det innebära att 54 % av cirka 1500 privatpiloter skulle kunna tänka sig att flytta till en flygplansby. Detta skulle alltså innebära att drygt 800 skånska privatpiloter skulle vara intresserade av att flytta. Frågan är om detta är en realistisk siffra på antalet som verkligen tänker ta steget att flytta om tillfälle ges. Utöver detta finns det förmodligen ett intresse från resten av landet och från utlandet.

6. SLUTSATS

I följande kapitel redogörs svaren på de frågeställningar som ställdes inledningsvis. Det huvudsakliga syftet är att skildra om det finns en efterfrågan av flygplansbyar i Skåne.

Finns det någon efterfrågan av flygplansbyar i Skåne?

Av 83 respondenter var 54 % intresserade av att flytta till en flygplansby i Skåne. Detta innebär att det finns ett stort intresse från skånska privatpiloter. Med tanke på det stora intresset borde det finnas goda möjligheter för både Ljungbyhed och Eslöv att bygga en flygplansby. Båda orter har goda kommunikationsmöjligheter med övriga Skåne vilket borde göra dem attraktiva för personer som arbetar på annan ort. Om svaren från enkätundersökningen appliceras på samtliga privatpiloter i Skåne skulle det innebära att drygt 800 personer skulle vara intresserade av att flytta. Det är dock oklart hur många av dessa som har ett verkligt intresse av att flytta. Undersökningen pekar även på att det finns ett intresse från övriga Sverige och från Kontinenten. I Siljan Airpark är en tredjedel av köparna av utländsk börd och enligt Anders Hylén kommer andelen att vara ännu högre i Skåne.

Hur påverkas denna typ av boende av ekonomiska förändringar i samhället?

Det är svårt att prognostisera den kommande samhällsekonomiska utvecklingen. Byggbranschen är generellt sett en konjunktürkänslig bransch och livsstilboenden kommer med stor sannolikhet att påverkas negativt av en eventuell lågkonjunktur. I och med att intresset är så stort finns det förmodligen underlag för ytterligare ett antal flygplansbyar i Sverige. Frågan är dock om inte riskerna för projektörerna ökar i takt med att fler flygplansbyar byggs och därmed efterfrågan blir mättad. Detta innebär att denna marknad kan bli känslig för stigande räntor då marknaden är begränsad. De utländska intressenterna neutraliserar dock denna risk något och håller förmodligen efterfrågan och priserna på en jämn nivå.

Vad har de intressenter gemensamt som vill flytta till en flygplansby?

Ett ganska talande citat från webbenkäten är ”Inga lyxlösningar. De flesta flygare jag känner är normala inkomsttagare.” Denna iakttagelse verkar riktig efter att resultaten från webbenkäten analyserats. Gruppen består enbart av män med en medelålder runt 50 år, även om det finns privatpiloter i alla ålderskategorier från 18-72 år. De flesta är gifta men det finns

även en mindre grupp av ensamstående som har ett stort intresse av att flytta till en flygplansby i Skåne. Det huvudsakliga skälet till att privatpiloterna vill flytta är möjligheten att kunna taxa ut på startbanan direkt från hemmet i gemenskap med likasinnade. Huvuddelen av respondenterna efterfrågar ett permanentboende framför ett fritidsboende i en skånsk flygplansby. Det räcker dock inte med att intresset för hobbyn blir tillgodosett utan det är även viktigt att det finns en närhet till kommunikationer, serviceutbud, natur och andra upplevelser.

7. EGNA REFLEKTIONER

I följande kapitel beskriver författarna de reflektioner som framkommit under arbetets gång.

Flygplansbyar är ett ganska okänt fenomen för de flesta utanför flygarkretsar. Även de som har anknytning till fastighetsbranschen har ofta en begränsad vetskap om boendeformen. Att privatpiloter är så välinformerade beror nog på deras ständiga resor och tillställningar där de träffar likasinnade och utbyter information. Något som vi fann spännande var att de skånska privatpiloterna inte har några speciellt utmärkande egenskaper, förutom att det enbart är relativt välutbildade män i medelåldern med ett stort flygintresse. Resultatet av detta är att folk inte söker sig till flygplansbyar av samma anledning som i USA, där även personer utan flygintresse söker sig till flygplansbyar på grund av status. I Sverige betonas andra värden, som närhet till sin hobby och likasinnade människor. Detta tydliggörs än mer av det prestigelösa ursprung flygplansbyar har i Sverige som växte fram ur ett projekt som hjälpte skoltrötta ungdomar. Det måste dock påpekas att alla inte har råd att bygga en ny villa och detta kommer naturligtvis att påverka i vilken inkomstklass de boende befinner sig, men inte i en större utsträckning än vilket nybyggt villakvarter som helst.

I webbenkäten ställdes inte den intressanta frågan om inkomst då vi trodde att denna frågeställning skulle leda till att färre piloter ville svara på enkäten. Utifrån den relativt höga utbildningsnivån och den stora andelen villaägare drar vi slutsatsen att majoriteten av respondenterna tillhör en ”medelklass”. På frågan som ställdes angående det pris som respondenterna kunde tänka sig att betala för ett boende i en flygplansby gavs väldigt spridda summor. Detta beror förmodligen på att frågan var väldigt abstrakt i sin utformning och angav inte vilken standard, läge eller storlek som boendet innebar.

Eslöv har i folkmun epitetet som ”Sveriges tråkigaste stad”. Vi tror att en flygplansby skulle kunna påverka Eslöv i samma grad som BO01 påverkat Malmös attraktivitet. En flygplansby kan öppna upp för andra intressanta projekt, speciellt med tanke på inflyttningen av människor från utlandet. Ljungbyhed är en liten ort och en etablering här kommer säkerligen påverka hela samhället, gällande såväl attraktivitet som näringsliv. En framgångsrik etablering av konceptet i Skåne kan innebära ett ökat intresse från kontinenten. Siljan Airpark

har attraherat en blandning av människor med olika bakgrund och detta projekt har fallit mycket väl ut, frågan är om inte detta är ett framgångsrecept även för Skåne.

En intressant fundering som uppstod vid analysen av webbenkäten var den om åldrande privatpiloter. En lösning för de äldre inaktiva privatpiloterna skulle kunna vara seniorbostäder med höjd servicenivå i nära anslutning till flygplansbyn, detta skulle säkerställa att det sker en omflyttning och nygenerering av unga piloter.

Vi trodde det skulle finnas ett visst intresse för att flytta till en flygplansby i Skåne men hade aldrig kunnat vänta oss det positiva resultat som enkäten gav. Frågan är om verkligen 54 % av Skånes privatpiloter kommer att ta det slutgiltiga steget om möjlighet ges. Om vi utgår ifrån att det finns 1500 privatpiloter i Skåne skulle det innebära att drygt 800 är intresserade av att flytta. Denna siffra ter sig ganska orealistisk med tanke på att det måste fungera gällande pris, familj och arbetssituation. Vi bedömer att ungefär 80 stycken skulle vara en mer realistisk siffra med tanke på de pris respondenterna varit villiga att betala. Utöver de skånska intressenterna finns det såväl nationellt som internationellt intresse för en skånsk flygplansby. Med tanke på erfarenheter från Siljan Airpark skulle dessa båda grupper utgöra 2/3 av den totala populationen. Anders Hylén bedömer att intresset från utlandet är ännu högre i Skåne och kommer ligga någonstans mellan 25-50 %. Detta skulle innebära en total efterfrågan på cirka 250 tomter i Skåne. Denna siffra är endast en bedömning från vår sida och inte en vetenskaplig siffra. Intresset från utlandet beror i viss del även på vilket sätt projekten marknadsförs i övriga Europa.

Det är spännande och intressant att utforska ett nytt fenomen men kan också innebära svårigheter att finna information. Något som vi gärna hade fördjupat oss i är konsekvenserna denna boendeform leder till i förlängningen och utvecklingen för livsstilboenden i stort. Redan idag kan vi iaktta en ökande individualisering i samhället vilket livsstilboenden speglar.

Marknadsanalysen som genomförts i denna uppsats har inte för avsikt att ge en precis bild av den faktiska efterfrågan som finns utan har för avsikt att visa vart trenden är på väg.

KÄLLFÖRTECKNING

Tryckta källor

Björnstam, Jonas, *Troslanda kan bli flygpark*, Södermanlands Nyheter, 19 Okt, 2005.

Christensen, Lars, Andersson, Nina, Carlsson, Carin, Haglund, Lars, *Marknadsundersökning – En handbok*, Lund: Studentlitteratur i Lund, 2001.

Coyne, James, *The Future of Residential Airparks*, 2003 AIAA/ICAS International Air and Space Symposium and Exposition: The Next 100 Years, 14-17 Juli 2003.

Dalarnas Tidningar, *Stort projekt på gång vid Himmelslätten*, 21 Jan. 2006.

Eklund, Klas, *Vår ekonomi – En introduktion till samhällsekonomi*, Stockholm: Norstedts Akademiska Förlag, 2005.

Eslövs Kommun, *Översiktsplan Eslövs kommun – Fördjupning för Östra Eslöv*, 2006.

Fastighetsvärlden, *Indikatorn 2007*, 2007.

Jacobsen, Dag-Ingvar, *Vad, hur och varför? - Om metodval i företagsekonomi och andra samhällsvetenskapliga ämnen*, Lund: Studentlitteratur i Lund, 2002.

Lind, Hans, Persson, Erik, *Fastighetsekonomisk analys och fastighetsrätt – Fastighetsnomenklatur*, Stockholm: Fastighetsnytt Förlags AB, 2005.

Melkersson, Erik, *Peab storsatsar på flygby i Ljunghed*, Helsingborgs Dagblad, 26 Mars, 2007.

Paik, Felicia, *Fly Away Home: Airparks Are the Rage of the Jet Set*, Wall Street Journal (Eastern Edition), 14 Nov, 1997.

Patel, Runa, *Forskningsmetodikens grunder – Att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, Lund: Studentlitteratur i Lund, 2003.

Ramböll Sverige AB, *Översiktsplan Eslövs kommun – Miljökonsekvensbeskrivning*, 2006.

SCB, *Bostadshyrer m.m. i bostäder färdigställda under år 2003*, 2003.

Sung, Jessica, *Pulling Into a Two-Plane Garage*, Fortune, Vol. 146 Issue 8, s. 46, 2002.

Muntliga källor

Gomorrön Sverige, Sveriges Television, *En kommande bostadsbubbla?*, 2007-05-16.

Hylén, Anders, Regionchef Bostad Syd, PEAB, 2007-04-20. (Intervju vid PEAB: s kontor i Helsingborg)

Kungliga Svenska Aeroklubben, telefonsamtal, 2007-04-20.

Ljungbyheds Flygklubb, telefonsamtal, 2007-05-16.

Rönn, Carl, Entreprenör, Siljan Airpark, telefonintervju, 2007- 05-16.

Internet källor

Ann-Louise Kjellner, <http://www.archaid.se/folkflyg/mekarby.htm>, 2007-04-20.

Eslövs Kommun,

1. <http://www.eslov.se/kommunfakta.4.6c8603cb107de19ee7a80007726.html>, 2007-05-10.
2. <http://www.eslov.se/kommunfakta/kommunensekonomi/arsredovisning.4.6c8603cb107de19ee7a80007982.html>, 2007-05-10.
3. <http://www.eslov.se/naringslivochjobb/eslovsnaringsliv.4.6c8603cb107de19ee7a800015310.html>, 2007-05-10.
4. <http://www.eslov.se/kommunfakta/orter.4.6c8603cb107de19ee7a800017166.html>, 2007-05-10.
5. <http://www.eslov.se/medborgarservice/planerabyggaochbo/ledigatomter/smahustomterstehag.4.6c8603cb107de19ee7a80003790.html>, 2007-05-11.
6. <http://www.eslov.se/naringslivochjobb/eslovsnaringsliv/eslovisiffror.4.6c8603cb107de19ee7a800015518.html>, 2007-05-11.
7. <http://www.eslov.se/naringslivochjobb/eslovsnaringsliv/industrimark.4.6c8603cb107de19ee7a800015550.html>, 2007-05-11.

F5 Ljungbyhed,

1. <http://www.f5ljungbyhed.se/f5/subpages/bckf5.html>, 2007-05-20.
2. <http://www.f5ljungbyhed.se/f5/subpages/airfkt.html>, 2007-05-20.

Klippans Kommun,

1. <http://www.klippan.se/naringsliv/3725.html>, 2007-05-12.
2. <http://www.klippan.se/index.php?dispatchTo=Renderer&action=download&file=5178>, 2007-05-12.

Konjunkturinstitutet, <http://www.konj.se/analysochprognos/konjunkturlaget.106.7d810b7d109c065097980001259.html>, 2007-05-10.

Kungliga Svenska Aeroklubben,

1. <http://www.ksak.se/dex/carlronn.html>, 2005-05-06.
2. <http://www.ksak.se/klubbar/EslovsFK/efkflygplatshistoria0.htm>, 2007-05-19.
3. <http://www.ksak.se/klubbar/EslovsFK/efkregister0.htm>, 2007-05-19.
4. <http://www.ksak.se/flygklubbar.html>, 2007-05-21.

NCC, <http://www.boende.ncc.se/Templates/FindPage.aspx?id=123>, 2007-04-10.

NE,

1. http://www.ne.se.support.mah.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=136991, 2007-04-28.
2. http://www.ne.se.support.mah.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=243524, 2007-05-06.
3. http://www.ne.se.support.mah.se/jsp/search/article.jsp?i_art_id=226369, 2007-05-06.

Paluknio Air Park, http://www.air-park.ot.lt/find_your_dream.html, 2007-04-20.

Siljan Airpark, <http://www.siljanairpark.se/eng/index.asp>, 2007-04-01.

Statistiska Centralbyrån,

http://www.scb.se/templates/tableOrChart____167883.asp, 2007-05-10.

ILLUSTRATIONSFÖRTECKNING

Figur

Figur 2: <http://www.archaid.se/folkflyg/mekarby.htm>, 2007-05-20.

Figur 3: http://www.scb.se/templates/tableOrChart____33801.asp, 2007-05-10.

Figur 4: Gomorron Sverige, Sveriges Television, 2007-05-16.

Figur 5:

<http://www2.malmo.stadsbibliotek.org/bibliotek/lansbibliotek/skanewebben/redaktorer.htm>,
2007-05-20.

Figur 6: www.estt.se, 2005-04-20.

Bild

Bild 1: <http://www.ksak.se/klubbar/EslovsFK/efkESME.htm>, 2007-05-10.

Bild 2: <http://www.f5ljungbyhed.se/f5/airport.html>, 2007-05-10.

BILAGA 1 DEMOGRAFISKA UPPGIFTER FÖR UNDERSÖKTA ORTER

Procentuell befolkningsfördelning efter utbildningsnivå 31 december 2005

(Avser personer mellan 20-64år)

Utbildningsnivå	Klippans kommun	Eslövs kommun	Skåne	Riket
•Förgymnasial	•Män Kvin. Tot. •26 21 24	•Män Kvin. Tot. •37 31 34	•Män Kvin. Tot. •19 15 17	•Män Kvin. Tot. •19 14 17
•Gymnasial	•56 57 56	•44 45 44,5	•47 45 46	•50 47 48
•Eftergymnasial	•16 21 18	•18 23 20,5	•31 38 35	•30 37 34
•Uppgift saknas	• 2 2 2	• 1 1 1	• 2 2 2	• 1 1 1

(http://www.scb.se/templates/tableOrChart____167883.asp)

Sammanräknad förvärvsinkomst 2004

(Antal kronor i 1000-tal Avser personer 20-64 år)

Områden	Medelinkomst		
	Män	Kvinnor	Totalt
Klippans kom.	234	165	201
Eslövs kommun	237	172	204
Skåne län	245	180	212
Riket	261	194	228

(http://www.skane.se/upload/Webbplatser/Distriktsn%C3%A4mnderna/Mellersta_skane/Dokument/Folkhalsoplan_NMSS.pdf)

BILAGA 2 INTERVJUGUIDE

Carl Rönn Siljan Airpark

- **Bakgrund**
 - Hur kom det sig att ni byggde en flygplansby i Siljansnäs? (Gärna lite bakgrund)
- **Marknadsföring**
 - Hur har ni marknadsfört projekt i Siljansnäs
 - Vilka personer var er målgrupp
- **Efterfrågan**
 - Vilken marknad tror ni det finns i Sverige resp. Skåne för flygplansbyar?
 - Fritidsboende eller permanentboende?
 - Hur ser intresset ut från utlandet?
- **Framtidsplaner**
 - Planerar ni att bygga ut flygplansbyn i Siljan?
 - Hur många flygplansbyar finns det en marknad för i Sverige?
- **Trender från utlandet (ex USA)**
 - Går trenden mot ett större individualiserat boende?
 - Kombinationsboende ...
 - Använde ni information från hur de har gått tillväga i USA?
- **Konkurrens**
 - Andra aktörer på Marknaden?
- **Miljökonsekvenser**
 - Har ni gjort några undersökningar på hur miljön påverkas av flygplansbyar?
 - Är det en medveten strategi att placera flygplansbyarna på redan existerande flygfält?
- **Påverkansfaktorer (ekonomisk utveckling)**
 - Hur tror du att den framtida ränteutvecklingen påverkar köp av hus i flygplansbyarna?
 - Hur tror du en lågkonjunktur påverkar livsstilsboendet i framtiden?

Anders Hylén PEAB

- **Marknadsföring**
 - Hur har ni marknadsfört projekten Siljansnäs och Ljungbyhed
 - Vilka personer är er målgrupp
- **Efterfrågan**
 - Vilken marknad tror ni det finns i Sverige resp. Skåne för flygplansbyar?
 - Fritidsboende eller permanentboende?
 - Har ni redan fått några intresseanmälningar gällande Ljungbyhed?
 - Hur ser intresset ut från utlandet?
- **Framtidsplaner**
 - Planerar ni att bygga fler flygplansbyar i Sverige?
 - Funderar ni på att bygga utomlands?
- **Trender från utlandet (ex USA)**
 - Går trenden mot ett större individualiserat boende?
 - Kombinationsboende ...
 - Finns det andra typer av livsstilsboende som ni planerar att bygga?
 - Använder ni information från hur de har gått tillväga i USA
- **Konkurrens**
 - Andra aktörer på Marknaden?
- **Miljökonsekvenser**
 - Har ni gjort några undersökningar på hur miljön påverkas av flygplansbyar?
 - Är det en medveten strategi att placera flygplansbyarna på redan existerande flygfält?
- **Påverkansfaktorer (ekonomisk utveckling)**
 - Hur tror du att den framtida ränteutvecklingen påverkar köp av hus i flygplansbyarna?
 - Hur tror du en lågkonjunktur påverkar livsstilsboendet i framtiden?

BILAGA 3 ENKÄTMALL



MALMÖ HÖGSKOLA

Enkäten om Flygplansbyar - "Residential Airparks"

Enkäten är giltig mellan den 13 april och den 5 maj.

Flygplansbyar eller "Residential Airparks" som det kallas på engelska är en ny företeelse i Sverige. Konceptet innebär att en grupp av människor med ett gemensamt flygintresse bor vid ett flygfält. I anslutning till flygfältet bygger ägarna sina villor med tillhörande hangarer som har taxibanor direkt ut till landningsbanan.

Vänligen besvara alla frågor då de ligger till grund för en c-uppsats som skall bedöma efterfrågan av flygplansbyar i Skåne. Bakom denna enkät står Christofer Bernebring och Per-Henrik Olsson vid Fastighetsföretagarprogrammet på Malmö Högskola.

Våra forskningsresultat kommer att publiceras på denna sida samt delges er flygklubb juni 2007.

Tack på förhand!

Christofer Bernebring & Per-Henrik Olsson

ENKÄTEN BÖRJAR HÄR...

Fråga 0) Vilken klubb tillhör du?



Ljungbyhed FK



Eslöv FK



Söderslätt FK



Ej medlem



Annan:

Fråga 1) Hur gammal är du?

Fråga 2) Av vilket kön är du?



Man



Kvinna

Fråga 3) Hur lever du?



Ensamstående



Ensamstående med barn



Gift/Sambo utan hemmavarande barn



Gift/Sambo med hemmavarande barn

Fråga 4) Hur ser ditt boende ut?



Småhus



Hysesrättslägenhet



Bostadsrättslägenhet



Annat:

Fråga 5) Vad är din högsta slutförda utbildning?



Grundskola



Realskola/Folkhögskola/Gymnasieskola 2 år



Gymnasieskola 3 år

- Högskola/Universitet

Fråga 6) Åger du ett flygplan idag?

- Ja, enskilt
- Ja, tillsammans med andra
- Nej

Fråga 7) Ungefär hur många timmar flyger du per år?

Fråga 8) Har du tidigare hört talas om flygplansbyar?

- Ja, jag känner väl till begreppet
- Ja, jag har hört talas om dessa
- Nej

Fråga 9) Hur är din inställning till flygplansbyar?

- Mycket positiv
- Positiv
- Ingen uppfattning
- Negativ
- Mycket negativ

Fråga 10) Skulle du kunna tänka dig att flytta till en flygplansby i Skåne?

- Ja
- Ja, men i annan region:
- Nej, därför att:

Om du svarat nej på ovanstående fråga kan du hoppa direkt till sista frågan

Fråga 11) Vad är det som gör att du skulle kunna tänka dig att flytta till en flygplansby?

Fråga 12) Hur tänker du dig att du skulle utnyttja ditt boende i en flygplansby?



Permanentbostad



Fritidsbostad

Fråga 13) Hur mycket skulle du kunna tänka dig betala för detta boende?

Fråga 14) Har du några övriga synpunkter eller kommentarer?

Skicka Enkät svar

Töm Sidan

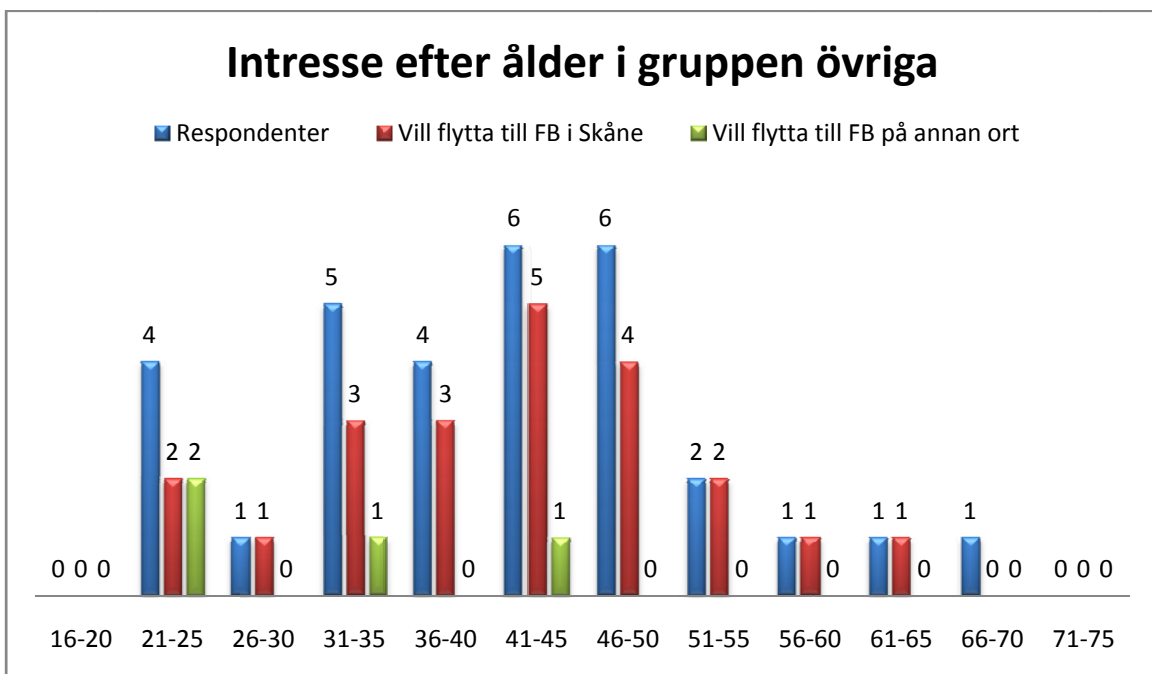
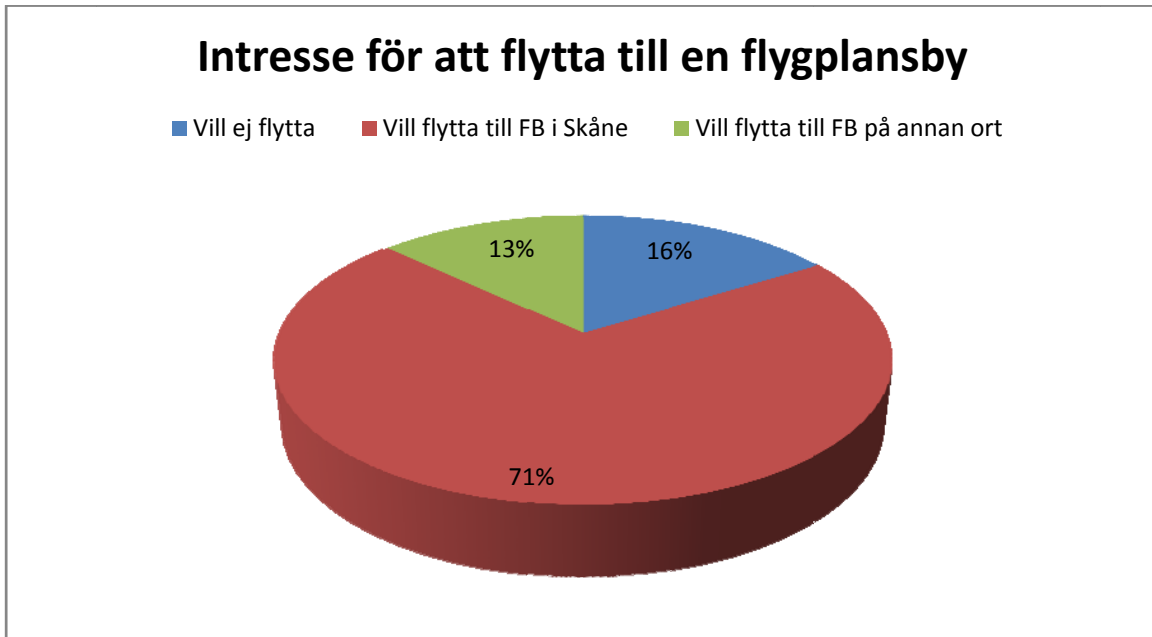
Notera att svaret skickas via ditt eget mailprogram. Om programmet inte är öppet vid tillfället då du sänder enkät svaren, bör du öppna mailprogrammet för att säkerställa att enkät svaren inte ligger kvar i din utkorg. Om du upplever problem med att sända enkäten ber vi er kontakta oss på någon av nedanstående adresser. Tack för att du tar dig tid!

Christofer Bernebring & Per-Henrik Olsson, 2007
Fastighetsföretagarprogrammet, Malmö Högskola

Kontakta Christofer "christofer@flygplansby.se"
Kontakta Per-Henrik "per-henrik@flygplansby.se"

BILAGA 4 ENKÄTSAMMANSTÄLLNING GRUPPEN ÖVRIGA

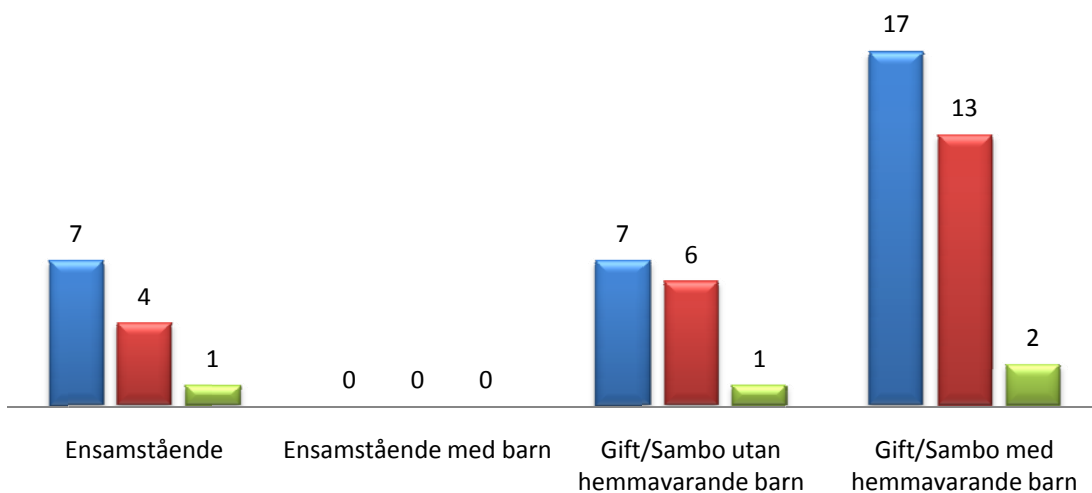
Av 114 enkätsvar var 31 stycken från personer som inte var medlemmar i de fyra medverkande flygklubbarna. Då dessa svar inte anses vara representativa redovisas de inte i huvudmaterialet. Gruppen övriga bestod av 28 män och 3 kvinnor.



Medelåldern för respondenterna i gruppen övriga är 41,5 år. Medelåldern för de som vill flytta till en flygplansby i Skåne ligger på 42,2 år.

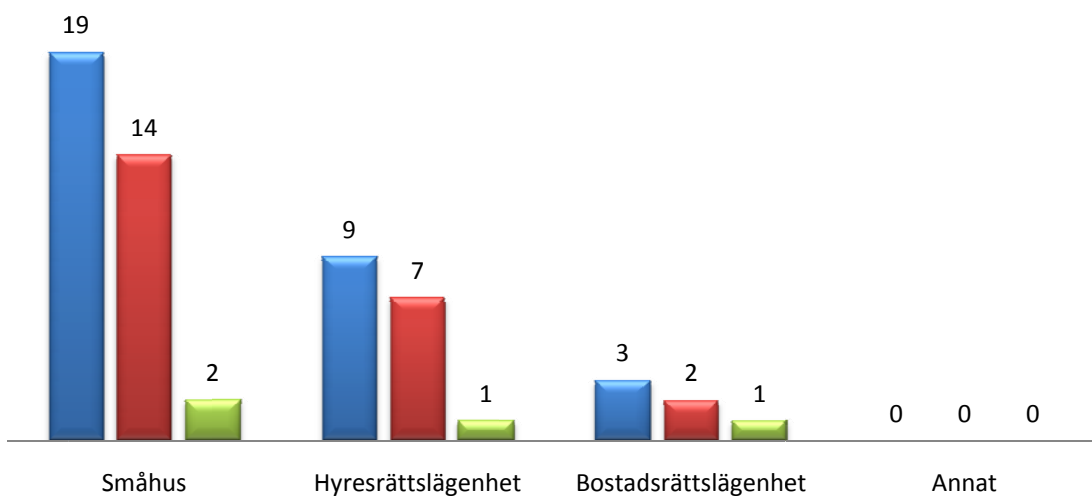
Intresse efter civilstånd i gruppen övriga

■ Respondenter ■ Vill flytta till FB i Skåne ■ Vill flytta till FB på annan ort

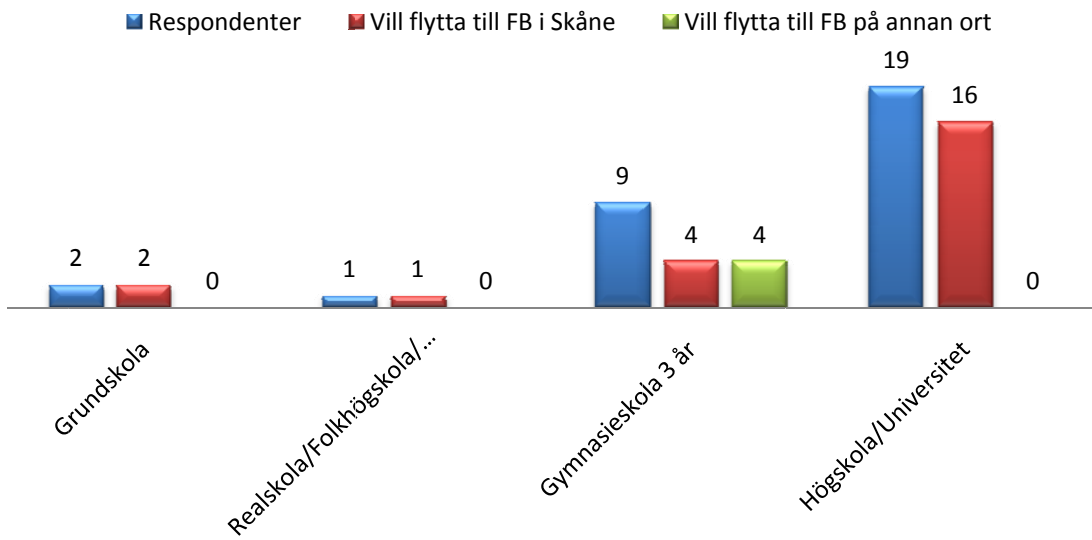


Intresse efter boendeform i gruppen övriga

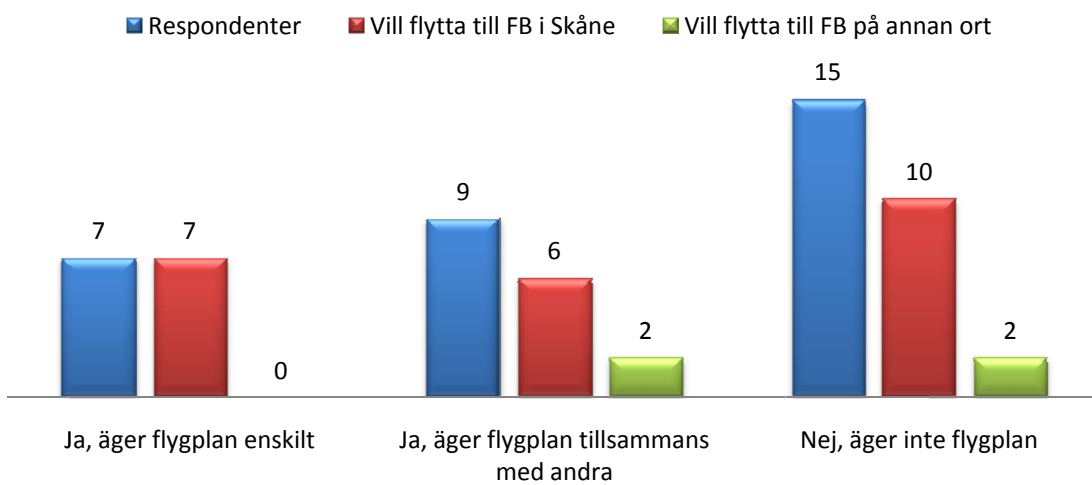
■ Respondenter ■ Vill flytta till FB i Skåne ■ Vill flytta till FB på annan ort



Intresse efter utbildning i gruppen övriga

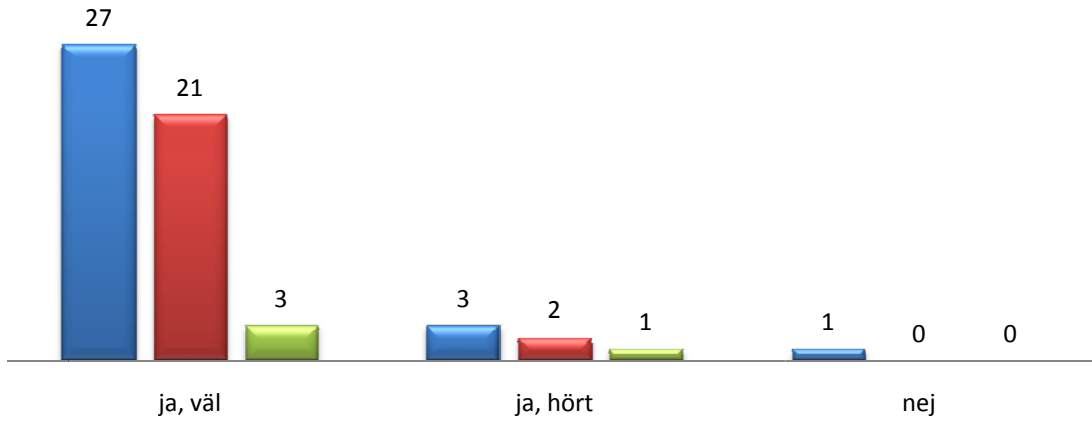


Intresse efter ägande av flygplan i gruppen övriga



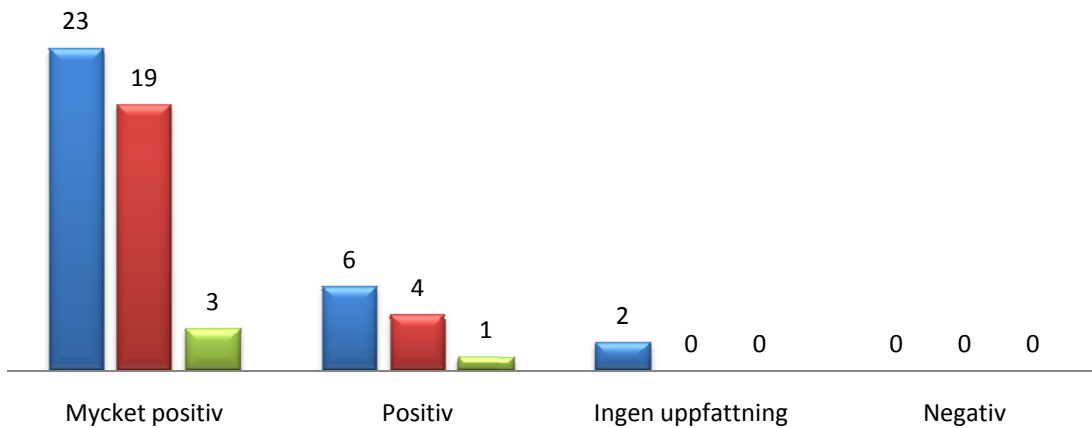
Intresse efter hur väl gruppen övriga känner till begreppet flygplansbyar

■ Respondenter ■ Vill flytta till FB i Skåne ■ Vill flytta till FB på annan ort



Intresse efter hur positiva gruppen övriga är till flygplansbyar

■ Respondenter ■ Vill flytta till FB i Skåne ■ Vill flytta till FB på annan ort



BILAGA 5 ENKÄTSAMMANSTÄLLNING

Respondenter från medverkande klubbar

Ålder	Kön	Civilstånd	Bor	Utbild.	Äger flyg.	Flygtim.	Begrepp	Inställn.	Flytta	Perm /fritid
60	M	GU	BR	Hög	Nej	500	Ja, hört	Pos	Ja	Perm
36	M	GB	SH	Hög	Ja	40	ja,väl	m pos	Ja	Perm
43	m	gb	an nat	hög	ja	30	ja,väl	m. p	ja	perm
49	m	gu	sh	gym	nej	50	ja,väl	Pos	nej	
54	m	sing	SH	Hög	Nej	120	ja,väl	m.p	ja	perm
41	m	gb	sh	Hög	Nej	25	ja,väl	m.p	nej	
67	m	gu	sh	gym	nej	30	ja,väl	Pos	nej	
58	m	gu	sh	grund	nej	15	ja,hört	pos	nej	
29	m	sing	br	hög	nej	30	ja,väl	m.p.	ja	perm
62	m	gu	sh	gym	nej	15	ja,väl	ingen upp	nej	
70	m	gu	sh	hög	Nej	25	ja,väl	m.p	ja	perm
21	m	sing	sh	gym	nej	100	ja,väl	m.p	ja	fritid
56	m	gu	br	real	ja	120	ja,väl	m.p	nej	
39	m	gb	sh	hög	nej		ja,väl	m.p	ja	perm
29	m	gu	an nat	gym	nej	30	nej	pos	ja	perm
63	m	sing	hyr	gym	ja (2)	20	ja,hört	pos	ja	fritid
46	m	gb	sh	gym	ja (2)	20	ja,hört	pos	nej	
63	m	gu	br	hög	ja (2)	40	ja,väl	pos	nej	
50	m	gu	sh	gym	ja	30	ja,väl	pos	ja	perm
52	m	gu	sh	gym	ja (2)	25	ja,väl	pos	ja	perm
68	m	gu	sh	Hög	nej	12	ja,väl	pos	nej	
65	m	gu	an nat	gym	ja (2)	20	ja,väl	pos	nej	
46	m	gb	sh	hög	nej	700	nej	pos	nej	
61	m	sing +brn	sh	gym	nej	20	ja,hört	m.pos	nej	
60	m	gu	hr	Hög	nej	150	nej	ingen upp	ja	perm
70	m	gu	br	gym	nej	0	ja,hört	pos	nej	
39	m	sing	sh	real	ja	200	ja,väl	m.p	ja	perm
52	m	gu	sh	grund	ja (2)	50	ja, hört	m.p	ja	perm
36	m	sing	sh	hög	nej	100	ja,väl	m.p	ja, AO	fritid
62	m	gu	sh	hög	ja (2)	40	ja,väl	neg	nej	
46	m	gu	sh	hög	ja (2)	35	ja,väl	pos	nej	
50	m	sing	sh	Hög	ja (2)	70	Ja, hört	pos	nej	

Flygplansbyar i Skåne

51	m	gb	an nat	hög	ja	50	ja,hört	ingen upp	nej	
68	m	gu	sh	gym	nej	12	ja,väl	m.p	ja	perm
50	m	singel	br	hög	nej	180	ja,väl	m.p	ja	perm
52	m	gb	sh	hög	ja (2)	30	Ja, hört	Pos	nej	
63	m	gu	sh	hög	nej	35	ja,hört	pos	nej	
62	m	gu	sh	gym	nej	15	ja,hört	Pos	nej	
50	m	sing	sh	hög	ja (2)	70	ja,hört	pos	nej	
18	m	annat	sh	grund	nej	20	ja,väl	m.p	ja	perm
49	m	gb	sh	Hög	Nej	12	ja,hört	Pos	nej	
40	m	gb	sh	hög	nej	20	ja,väl	neg	nej	
45	m	gu	sh	gym	nej	20	ja,väl	m.p	ja	perm
62	m	gu	sh	Hög	nej	300	ja,väl	Pos	nej	
37	m	gb	sh	hög	nej	60	ja,väl	m.p	ja	perm
33	m	gb	hr	real	Nej	10	nej	Pos	ja	perm
42	m	gu	sh	Hög	nej	25	ja,väl	m.p	ja	perm
52	m	gb	sh	gym	nej	12	nej	Pos	nej	
40	m	sing	br	hög	nej	30	ja,väl	pos	ja, AO	perm
58	m	gu	br	gym	nej	25	nej	pos	nej	
57	m	gu	sh	hög	nej	50	ja,hört	m.p	ja	perm
46	m	sing	sh	Hög	Nej	15	ja,väl	m.p	ja	perm
49	m	gb	sh	gym	Nej	30	ja,hört	m.p	ja	perm
35	m	sing	br	hög	nej	12	ja,hört	pos	ja	perm
43	m	gb	sh	real	nej	35	ja,väl	m.p	ja	perm
59	m	gb	an nat	gym	ja	300	ja,väl	pos	nej	
50	m	gb	sh	hög	nej	15	ja,hört	pos	nej	
34	m	gu	hr	gym	nej	50-70	ja,hört	m.p	ja	perm
59	m	gu	sh	hög	nej	50	ja,hört	ingen upp	nej	
40	m	gb	sh	real	ja (2)	20-30	ja,väl	m.p	nej	
54	m	gu	sh	hög	nej	60	ja,hört	m.p	ja	perm
49	m	gb	sh	gym	nej	15	ja,väl	m.p	nej	
39	m	sing	hr	gym	Nej	40	nej	pos	ja	perm
59	m	gb	sh	Hög	Nej	25	ja,väl	m.p	ja, AO	fritid
49	m	sing +brn	hr	Hög	ja	70	ja,väl	m.p	ja	fritid
26	m	sing	hr	gym	nej	20	ja,väl	m.p	ja	perm
39	m	gb	sh	grund	Nej	10	ja,hört	m.p	ja	perm
40	m	gb	sh	real	nej	20	ja,väl	m.p	nej	
50	m	gb	an nat	Hög	Nej	25	ja,väl	m.p	ja	fritid
44	m	sing	br	gym	nej	50	ja,hört	pos	ja	perm
58	m	gb	sh	Hög	ja	120	ja,väl	m.p	ja	perm
32	m	gu	sh	gym	nej	100	ja,väl	m.p	ja	fritid
50	m	gu	sh	real	nej	45	ja,väl	m.p	ja	perm

Flygplansbyar i Skåne

36	m	gb	sh	Hög	Nej	800	ja,väl	Pos	ja	friid
45	m	sing	hr	hög	nej	50	ja,hört	pos	ja	perm
43	m	gb	sh	hög	nej	50-100	ja,hört	m.p	ja	fritid
72	m	gu	sh	hög	nej	60	ja,väl	m.p	ja	perm
62	m	gu	an nat	hög	nej	25	nej	ingen upp	nej	
52	m	gb	sh	Hög	nej	10	ja,väl	pos	ja	fritid
46	m	gb	sh	gym	ja	50	nej	m.p	ja	perm
57	m	gb	sh	real	nej	20	ja,väl	m.p	nej	
41	m	gu	br	Hög	ja (2)	10	nej	pos	nej	
46	m	gb	sh	Hög	ja (2)	70	ja,väl	m.p	ja	fritid

Respondenter från gruppen övriga

Ålder	Kön	Civilstånd	Bor	Utbild.	Äger flyg.	Flygtim.	Begr.	Inställ.	Flytta	Perm /fritid
45	m	gb	sh	real	nej	10	ja, hört	m.p	ja	perm
37	m	sing	hr	hög	nej	50	ja, väl	m.p	ja	perm
36	m	gb	br	hög	ja (2)	50	ja,väl	m.p	ja	perm
41	k	gb	sh	hög	ja (2)	20	ja,väl	m.p	ja	fritid
40	m	gb	sh	gym	ja	80	ja,väl	m.p	ja	perm
54	m	gu	hr	hög	nej	20	ja,väl	m.p	ja	fritid
46	m	gb	sh	hög	ja	30-50	ja,väl	m.p	ja	perm
35	m	gb	sh	hög	nej	60	ja,väl	m.p	ja	perm
67	m	sing	sh	gym	nej	40	ja,väl	ingen upp	nej	
25	m	sing	br	gym	nej	20	ja,väl	m.p	ja, AO	perm
45	m	sing	hr	hög	ja	35	ja,väl	pos	ja	perm
49	m	gu	sh	hög	ja (2)	80	ja,väl	m.p	ja	perm
50	m	gb	sh	hög	nej	20	ja,väl	pos	nej	
35	m	gb	sh	hög	ja (2)	25	ja,väl	m.p.	ja	fritid
48	m	sing	hr	hög	ja (2)	40	ja,väl	m.p.	nej	
47	m	gu	sh	hög	ja	50-100	ja,väl	m.p	ja	perm
32	m	gu	hr	hög	nej	15	ja,väl	pos	ja	fritid
58	m	gb	sh	grund	ja	30	ja,väl	m.p	ja	perm
41	m	gb	sh	gym	ja (2)	30-40	ja,väl	m.p	ja, AO	perm
24	m	gb	hr	grund	nej	60	ja,väl	m.p	ja	perm
55	m	sing	sh	hög	ja	200	ja,väl	m.p	ja	perm
30	k	gb	sh	hög	nej	20	ja,väl	m.p	ja	perm
41	k	gb	hr	hög	nej	50	ja,väl	m.p	ja	perm
32	m	sing	hr	gym	ja (2)	30	ja,h	pos	ja, AO	perm
40	m	gb	sh	gym	ja	70	ja,väl	m.p	ja	perm

Flygplansbyar i Skåne

25	m	gu	sh	gym	nej		ja,väl	m.p	ja, AO	perm
44	m	gu	br	gym	nej	50	ja,väl	m.p	ja	perm
64	m	gu	sh	hög	ja (2)	60	ja,väl	m.p	ja	perm
22	m	gu	hr	gym	nej	50	ja, hört	pos	ja	perm
33	m	gb	sh	hög	nej	0	nej	ingen upp	nej	
46	m	gb	sh	hög	ja (2)	40	ja,väl	pos	ja	fritid